



 AIR CANADA

Rapport annuel 2023

Mise en garde relative à l'information prospective

Les communications d'Air Canada au public peuvent contenir des énoncés prospectifs au sens de la législation en valeurs mobilières applicable. Les énoncés prospectifs renvoient à des analyses et à d'autres renseignements qui sont fondés sur des prévisions de résultats futurs et des estimations de montants qui ne sont pas encore calculables. Il peut s'agir d'observations concernant entre autres les prévisions, les stratégies, les attentes, les activités planifiées ou les actions à venir. Ces énoncés prospectifs se reconnaissent à l'emploi de termes tels que « provisoire », « prévoir », « projeter », « estimer », « planifier » et autres termes semblables, éventuellement employés au futur ou au conditionnel, notamment à la mention de certaines hypothèses.

Comme, par définition, les énoncés prospectifs partent d'hypothèses, dont celles décrites aux présentes, ils sont assujettis à de grands risques et incertitudes. Il ne faut pas se fier indûment aux énoncés prospectifs en raison, notamment, de la survenance possible d'événements externes ou de l'incertitude qui caractérise les activités d'Air Canada. Les résultats réels peuvent différer sensiblement des résultats évoqués par les énoncés prospectifs du fait de divers facteurs, notamment ceux qui sont indiqués ci-après.

Les facteurs qui pourraient faire en sorte que les résultats diffèrent sensiblement de ceux indiqués dans les énoncés prospectifs comprennent la conjoncture économique ainsi que le contexte géopolitique, comme les conflits militaires au Moyen-Orient et entre la Russie et l'Ukraine, la capacité d'Air Canada de décaler ou de maintenir une rentabilité nette, l'état du secteur et du marché et le contexte influant sur la demande, la concurrence, la dépendance d'Air Canada à l'égard des technologies, les risques liés à la cybersécurité, les interruptions de service, les changements climatiques et les facteurs liés à l'environnement (dont les systèmes météorologiques et autres phénomènes naturels, et des facteurs anthropiques), la dépendance d'Air Canada à l'égard de fournisseurs clés (y compris des organismes gouvernementaux et d'autres intervenants soutenant les activités aéroportuaires et de l'exploitation aérienne), les relations de travail et les coûts connexes, la capacité d'Air Canada à mettre en œuvre efficacement des initiatives stratégiques opportunes et d'autres initiatives importantes (notamment sa faculté de gérer les charges d'exploitation), les cours de l'énergie, la capacité d'Air Canada à rembourser ses dettes et à conserver ou d'accroître la liquidité, la dépendance d'Air Canada à l'égard des transporteurs régionaux et autres, la capacité d'Air Canada à recruter et à conserver du personnel qualifié, les épidémies, l'évolution de la législation, de la réglementation ou des procédures judiciaires, les attentats terroristes, les conflits armés, la capacité d'Air Canada d'exploiter avec succès son programme de fidélité, les pertes par sinistre, la dépendance d'Air Canada à l'égard des partenaires Star Alliance^{MD} et des coentreprises, la capacité d'Air Canada de préserver et de faire croître sa marque, les litiges actuels et éventuels avec des tiers, les fluctuations des taux de change, les limites imposées aux termes de clauses restrictives, les questions d'assurance et les coûts qui y sont associés, les obligations au titre des régimes de retraite, ainsi que les facteurs dont il est fait mention dans le dossier d'information publique d'Air Canada qui peut être consulté à l'adresse www.sedarplus.ca, notamment à la rubrique 18, *Facteurs de risque*, du rapport de gestion 2023 d'Air Canada intégré au présent rapport annuel.

Air Canada a fixé et continue de fixer des objectifs, de prendre des engagements et d'évaluer l'incidence eu égard aux changements climatiques, ainsi qu'aux initiatives, plans et propositions connexes que la Société et d'autres parties prenantes (dont les organismes publics, les autorités de réglementation et autres organismes) mettent en œuvre en matière de changements climatiques et d'émissions de carbone. La réalisation de nos engagements et de nos objectifs dépend de nombreux facteurs, notamment des actions combinées des gouvernements, du secteur, des fournisseurs et des autres intervenants et parties prenantes, ainsi que du développement et de la mise en œuvre de nouvelles technologies. En particulier, nos objectifs de 2030 et de 2050 en matière d'émissions de carbone sont ambitieux et dépendent fortement des nouvelles technologies, des énergies renouvelables et de la disponibilité d'un approvisionnement suffisant en carburants d'aviation durables, qui continue de poser de sérieux défis. De plus, Air Canada a engagé, et prévoit continuer à engager, des coûts pour atteindre son objectif de carbon neutralité et se conformer aux lois et règlements sur la durabilité environnementale ainsi qu'aux autres normes et accords. La nature précise des lois, règlements, normes et accords contraignants ou non contraignants à venir, auxquels les parties prenantes locales et internationales s'intéressent de plus en plus, ne peut être prédite avec un quelconque degré de certitude, pas plus que leur incidence financière, opérationnelle ou autre. Rien ne garantit la mesure dans laquelle l'un ou l'autre de nos objectifs climatiques sera atteint, ni que les investissements futurs que nous ferons pour atteindre nos objectifs climatiques produiront les résultats escomptés ou répondront aux attentes croissantes des parties prenantes en matière d'environnement, de responsabilité sociale et de gouvernance. De plus, des événements futurs pourraient amener Air Canada à privilégier d'autres intérêts à plus court terme au détriment de la progression vers nos objectifs climatiques actuels, en fonction de la stratégie commerciale, de facteurs économiques, réglementaires et sociaux et de pressions potentielles de la part d'investisseurs, de groupes d'activistes ou d'autres parties prenantes. Si nous ne sommes pas en mesure de respecter nos objectifs et nos engagements relativement aux changements climatiques ou d'en rendre compte de façon appropriée, nous pourrions faire l'objet d'une publicité et de réactions négatives de la part d'investisseurs, de clients, de groupes de défense ou d'autres parties prenantes, ce qui pourrait nuire à la réputation d'Air Canada ou avoir d'autres effets négatifs sur Air Canada. Les énoncés prospectifs contenus ou intégrés par renvoi au présent rapport annuel représentent les attentes d'Air Canada en date du présent rapport annuel (ou à la date à laquelle ils sont censés avoir été formulés) et ils peuvent changer par la suite. Toutefois, Air Canada n'a ni l'intention ni l'obligation d'actualiser ou de réviser ces déclarations à la lumière de nouveaux éléments d'information ou d'événements futurs ou pour quelque autre motif, sauf si elle y est tenue par la réglementation en valeurs mobilières applicable.

Propriété intellectuelle

Air Canada est propriétaire des marques de commerce, des marques de service ou des noms commerciaux utilisés dans l'exploitation de son entreprise ou est titulaire de droits sur ceux-ci. En outre, les noms et logos d'Air Canada, ainsi que les noms et adresses de ses sites Web lui appartiennent ou sont concédés sous licence. Air Canada est par ailleurs propriétaire ou titulaire de droits d'auteur qui protègent également le contenu de ses produits et services. Pour des raisons pratiques uniquement, les marques de commerce, les marques de service, les noms commerciaux et les droits d'auteur mentionnés dans le présent rapport annuel peuvent être indiqués sans être suivis des symboles ©, ®, ^{MD} ou ^{MC}, ce qui n'empêchera pas Air Canada de faire valoir ses droits ou ceux des donneurs de licence concernés sur ces marques de commerce, marques de service, noms commerciaux et droits d'auteur avec toute la vigueur que lui permet la loi. Le présent rapport annuel peut également inclure des marques de commerce, marques de service et noms commerciaux de tiers. Leur utilisation ou leur présentation par Air Canada ne sous-entend pas qu'elle a des liens avec les propriétaires de ces marques de commerce, marques de service et noms commerciaux et/ou avec les titulaires de licence, ni que ceux-ci recommandent ou commanditent Air Canada ou entretiennent des liens avec elle.

Intégration d'autres renseignements

Aucun autre renseignement, y compris les renseignements affichés sur les sites Web d'Air Canada (ou tout autre site Web mentionné dans le présent rapport annuel) ou auxquels on a accès par l'intermédiaire de ces sites, ni aucun document auquel le présent rapport annuel fait référence, n'est intégré par renvoi dans celui-ci ou n'en fait partie, sauf s'il est expressément indiqué dans le présent rapport annuel que ces renseignements et documents le sont.

Mesures financières hors PCGR

Air Canada utilise des mesures hors PCGR et des mesures financières complémentaires dont le BAIIA ajusté (bénéfice avant intérêts, impôts et dotation aux amortissements), la marge du BAIIA ajusté, le ratio de levier financier (aussi appelé le ratio dette nette-BAIIA ajusté), le résultat avant impôts ajusté, le bénéfice net (la perte nette) ajusté, les flux de trésorerie disponibles, la dette nette, le bénéfice (la perte) ajusté par action et les CESMO ajustées. Comme ces mesures ne sont pas conformes aux PCGR pour la présentation d'états financiers et qu'elles n'ont pas de sens normalisé, elles ne sauraient être comparées à des mesures similaires présentées par d'autres entités et ne doivent pas être considérées comme pouvant se substituer à des résultats établis selon les PCGR ou comme ayant préséance sur ceux-ci. Se reporter à la rubrique 20, *Mesures financières hors PCGR*, du rapport de gestion de 2023 intégré au présent rapport annuel, pour la description des mesures financières hors PCGR d'Air Canada et pour un rapprochement quantitatif des mesures financières hors PCGR d'Air Canada avec la mesure financière conforme aux PCGR la plus comparable.

Contenu

Introduction

Message du président et chef de la direction	4
Faits saillants de l'entreprise en 2023	6
Principaux prix remis par l'industrie.....	7
Toujours plus haut.....	8
Bâtir un avenir responsable	19
Faits saillants ESG	23
Conseil d'administration et comités	27
Hauts dirigeants.....	28
Renseignements destinés aux actionnaires et aux investisseurs	29

Rapport de gestion 2023

1 Principales mesures financières et statistiques	32
2 Introduction et principales hypothèses	33
3 À propos d'Air Canada.....	35
4 Aperçu.....	36
5 Résultats des activités – Comparaison des exercices 2023 et 2022	42
6 Résultats des activités – Comparaison des quatrièmes trimestres de 2023 et de 2022	48
7 Parc aérien.....	53
8 Gestion financière et gestion du capital	56
9 Résultats financiers trimestriels	62
10 Principales informations annuelles	63
11 Instruments financiers et gestion du risque	64
12 Méthodes comptables.....	66
13 Jugements et estimations comptables critiques	66
14 Accords hors bilan.....	69
15 Transactions entre parties liées.....	69
16 Sensibilité des résultats.....	70
17 Gestion du risque de l'entreprise et gouvernance.....	71
18 Facteurs de risque	72
19 Contrôles et procédures.....	80
20 Mesures financières hors PCGR.....	81
21 Glossaire.....	85

États financiers consolidés et notes complémentaires 2023

Responsabilité de la direction à l'égard de l'information financière	88
Rapport de l'auditeur indépendant	89
États consolidés de la situation financière	94
Comptes consolidés de résultat	95
États consolidés du résultat global.....	96
États consolidés des variations des capitaux propres (du déficit).....	96
Tableaux consolidés des flux de trésorerie.....	97
1 Informations générales.....	98
2 Base d'établissement et méthodes comptables significatives.....	99
3 Jugements et estimations comptables critiques	107
4 Placements, dépôts et autres actifs.....	109
5 Immobilisations corporelles.....	110
6 Immobilisations incorporelles	112
7 Goodwill	114
8 Dette à long terme et obligations locatives.....	115
9 Passif au titre des régimes de retraite et autres avantages du personnel.....	119
10 Provisions pour autres passifs.....	127
11 Impôts sur le résultat	128
12 Capital-actions	133
13 Rémunération fondée sur des actions.....	135
14 Bénéfice (perte) par action.....	138
15 Engagements.....	139
16 Instruments financiers et gestion du risque	140
17 Éventualités, garanties et indemnités.....	147
18 Informations concernant le capital.....	148
19 Produits des activités ordinaires.....	149
20 Transactions entre parties liées.....	151

Message du président et chef de la direction

Les voyages et le maintien de liens significatifs sont au cœur de nos activités. Dans le cadre de notre bilan du rendement d'Air Canada en 2023, j'ai le plaisir de vous faire part de nos réalisations et des progrès comptés pendant ces 12 mois, qui furent jalonnés de défis et d'occasions. Nous sommes fiers de nos réussites, et notre détermination à créer de la valeur à long terme pour chacune de nos parties prenantes persiste.



Toujours plus haut

Air Canada a enregistré d'excellents résultats en 2023, en atteignant ses principaux objectifs financiers et en faisant progresser ou en dépassant la plupart de ses objectifs stratégiques et opérationnels pour l'exercice, démontrant à quel point nos progrès sont efficaces. Forts de notre ambition d'aller Toujours plus haut, nous continuons d'élargir et de bonifier notre offre et de rehausser l'expérience client au moyen d'investissements stratégiques et d'autres mesures délibérées tout en générant une incidence positive et significative sur la société et dans les collectivités que nous servons.

Atteindre de nouveaux horizons

Nous portons haut notre drapeau et nous relient le Canada au reste du monde grâce à notre vaste réseau en croissance. En 2023, nous avons étendu notre portée en ajoutant de nouvelles liaisons et de nouvelles destinations. Nous sommes le plus grand fournisseur de services passagers réguliers au départ et à destination du Canada, tant sur les marchés intérieurs et transfrontaliers (Canada-États-Unis) qu'internationaux. Nos sept avions-cargos complètent également notre vaste réseau passagers intérieur et international. Environ 1 025 vols quotidiens desservant directement 188 destinations sur 6 continents ont été assurés, transportant plus de 46 millions de passagers en 2023, comparativement à plus de 37 millions de passagers en 2022. Mener nos clients à destination en toute sécurité est notre priorité absolue et notre valeur fondamentale. Nous nous engageons à maintenir nos normes de sécurité rigoureuses et à protéger le bien-être de nos clients et de nos collègues.

Innovation du parc aérien

L'optimisation de notre parc aérien s'est poursuivie en 2023. Nous avons investi dans des appareils plus modernes et plus écoénergétiques et nous en avons pris livraison. Nous avons conclu des accords pour acquérir 18 appareils 787-10 Dreamliner de Boeing, avec des options pour un nombre additionnel de 12. Ces appareils s'ajoutent à ceux que nous avons déjà commandés, tels des A220-300 et des A321XLR d'Airbus. Ces nouveaux appareils nous permettront de réduire les émissions sans compromettre la prestation d'une expérience de voyage rehaussée à nos clients, alors que nous continuons de nous positionner favorablement sur le plan de la croissance durable et de la rentabilité.

Plus pour les clients

Notre rendement opérationnel a connu des améliorations notables, ce qui représente un exploit si l'on tient compte de la croissance du trafic, qui s'ajoute aux constantes difficultés que connaît la chaîne d'approvisionnement. Nous sommes parvenus à enrichir l'expérience client, notamment au moyen de notre programme Rehaussement de l'expérience client (ECX), en mettant en œuvre 41 initiatives axées sur nos processus, la planification et l'exécution, de même que sur les communications et la collaboration. Nous avons investi dans de nouvelles technologies et l'amélioration de nos produits pour offrir à nos clients un confort de haute qualité et un service amélioré. En outre, nous avons été le premier transporteur aérien canadien à mettre à l'essai la technologie de reconnaissance faciale et nous avons élargi notre réseau de salons aéroportuaires haut de

gamme à l'échelle planétaire en proposant dorénavant 29 salons à notre clientèle.

Parce que notre objectif d'atteindre de nouveaux horizons continue de propulser nos initiatives, nous avons proposé à nos clients un nombre accru d'options de voyages grâce à notre entente avec United Airlines et Emirates, leur permettant ainsi d'avoir accès à plus de destinations aux États-Unis et au Moyen-Orient. Nous avons aussi lancé de nouvelles possibilités de correspondances avion-train en Europe, facilitant les options de voyage pour nos clients.

Les clients nous font confiance pour les transporter à la destination de leur choix, et nous continuerons de le faire en toute sécurité, avec soin et avec classe.

Aéroplan, notre programme de fidélité réputé, compte plus de huit millions de membres actifs, soit plus du double du nombre d'adhérents à ce programme en 2019. Aéroplan a lancé plusieurs partenariats et services novateurs en 2023, notamment avec Bell et Parkland. Le programme de fidélité a également introduit le Portefeuille AC, qui permet aux membres d'y enregistrer des crédits voyages utilisables pour réserver des vols en ligne ou sur notre appli.

S'encourager les uns les autres

Je suis immensément fier de nos employés, en particulier pour la ténacité, l'ambition et l'engagement envers nos clients dont ils font preuve. Nous tirons une grande fierté quant à notre prestation de services en français et en anglais, ainsi que dans 23 langues d'itinéraire, et nous avons presque atteint les 39 000 employés en 2023. Nous avons continué de favoriser les partenariats avec des organismes communautaires et nous avons participé à des événements qui encouragent l'inclusion. De plus, nous avons poursuivi nos initiatives en matière de diversité, d'équité et d'inclusion (DEI) et nous avons lancé notre tout premier plan d'accessibilité en 2023, à partir des rétroactions de nos clients et de nos employés ayant un handicap. Nous continuerons de prendre des décisions qui appuient l'équité et la représentation dans toutes nos activités, y compris notre engagement à consulter les personnes ayant un handicap et les organismes spécialisés dans l'accessibilité afin de concevoir une expérience de voyage positive pour ces personnes et d'offrir un milieu de travail enrichissant à nos employés.

Soutien communautaire

Nous nous engageons à harmoniser nos pratiques commerciales sur nos valeurs et nous avons à coeur de poser des gestes concrets pour la société. En 2023, avec la Fondation Air Canada, nous avons appuyé 360 organismes caritatifs canadiens axés sur la santé et le bien-être des enfants. La Fondation a amassé plus de 1,7 million de dollars, dont un montant record de 1,3 million de dollars (net) récolté lors de son tournoi de golf annuel. Le programme Voyage de rêves a effectué son retour pour permettre à plus de 1 000 enfants de vivre des expériences

mémorables. Nous avons offert une aide humanitaire d'urgence en réponse aux demandes provenant du Canada et d'ailleurs afin de fournir un soutien aux personnes touchées par les feux de forêt et les tremblements de terre, notamment au Maroc, en Türkiye et en Syrie, et nous avons ramené au pays des Canadiens qui se trouvaient en Israël et à Maui à l'aide de vols spéciaux.

Action climatique

Nous avons poursuivi nos efforts en vue de la modernisation de notre parc aérien en y ajoutant des appareils plus écoénergétiques afin d'améliorer notre efficacité opérationnelle et réduire notre empreinte carbone. À titre d'exemple qui représente bien notre engagement, nous avons investi dans du matériel au sol électrique, lequel produit des quantités minimales d'émissions et contribue à une meilleure qualité de l'air.

Nous nous sommes procuré du CAD additionnel, contribuant à la promotion d'une aviation plus durable, et nous avons rehaussé notre programme de primes aériennes Aéroplan avec la compensation d'émissions de carbone pour les vols achetés avec des points. Notre [programme de voyages Laisser moins](#) incite aussi nos clients commerciaux à adopter des pratiques plus durables en matière de voyages, ce qui s'harmonise encore davantage avec nos objectifs en matière d'action climatique.

Nos objectifs en matière d'action pour le climat sont ambitieux. Nous ne pouvons pas les atteindre seuls, car nous dépendons énormément des nouvelles technologies et de la disponibilité en quantité suffisante de CAD et d'autres énergies renouvelables. Les gouvernements, les aéroports et d'autres parties prenantes doivent agir de manière décisive, prendre des mesures concrètes à l'appui de l'infrastructure, de la transition énergétique et d'autres initiatives qui permettront à l'industrie du transport aérien et à Air Canada de décarboniser leurs activités et de réaliser leurs ambitions en matière d'action climatique.

Nous rencontrons parfois des vents contraires, mais nous nous adaptons de manière stratégique et maintenons le cap, plus forts que jamais. Les clients nous font confiance pour les transporter à la destination de leur choix, et nous continuerons de le faire en toute sécurité, avec soin et avec classe. Je me réjouis à l'idée de vous communiquer à nouveau prochainement nos solides résultats et de vous présenter nos réalisations.

Je vous remercie de votre fidélité, de votre soutien et de votre confiance.



Michael Rousseau

En savoir plus

[Développement durable](#) | [Fondation Air Canada](#)

Faits saillants de l'entreprise en 2023

EMPLOYÉS

Environ
39 000
 À LA FIN DE 2023
 (contre environ 36 000 en 2022)

CROISSANCE DU RÉSEAU

Moyenne de
1 025
 VOLS QUOTIDIENS
 (environ 945 en 2022)

PASSAGERS ACCUEILLIS

Plus de
46 M
 (environ 37 M en 2022)

HAUSSE DE 24 %

BAIIDA AJUSTÉ¹⁾

3,982 G\$
 (1,457 G\$ en 2022)

PRODUITS D'EXPLOITATION

21,833 G\$
 (16,556 G\$ en 2022)

BÉNÉFICE D'EXPLOITATION (PERTE)

2,279 G\$
 (perte de 187 M\$ en 2022)

RENOUVELLEMENT DU PARC AÉRIEN

Acquisition de **18** appareils **787-10 Dreamliner de Boeing** et de **5** appareils **737 MAX 8 de Boeing**

DESTINATIONS DESSERVIES DIRECTEMENT

188
 SUR 6 CONTINENTS

Réseau canadien étendu et présence internationale bien établie

LANCLEMENT DE NOUVELLES LIAISONS

14

SMO

Environ
99,0 G
 (environ 82,6 G en 2022)

LIQUIDITÉS TOTALES

10,3 G\$
 AU 31 DÉC. 2023
 (9,8 G\$ au 31 déc. 2022)

RATIO DE LEVIER FINANCIER¹⁾

1,1
 AU 31 DÉC. 2023
 (amélioration importante comparativement à 5,1 au 31 déc. 2022)

¹⁾ Le BAIIDA ajusté (à savoir le bénéfice avant intérêts, impôts et dotation aux amortissements) et le ratio de levier financier sont des mesures financières hors PCGR. Se reporter à la section *Mesures financières hors PCGR* à la page 2 du présent rapport annuel pour en savoir plus.



Lancement de la messagerie Wi-Fi sans frais pour les membres Aéroplan, en collaboration avec Bell

DIVERSIFICATION COMMERCIALE

AÉROPLAN

- Nombre record de membres : plus de 8 millions

FRET

- Sept avions-cargos en service desservant plus de 12 destinations en 2023

VACANCES AIR CANADA

- Augmentation importante des produits comparativement à 2022



PLAN D'ACTION CLIMATIQUE

Renouvellement du parc aérien : Acquisition de 18 appareils 787-10 Dreamliner de Boeing, poursuivant la transition vers des appareils plus modernes et plus efficaces pour réduire les émissions par siège

Vente d'attributs environnementaux associés à plus de 2,4 millions de gallons américains de CAD

Lancement des correspondances avion-train en Europe

Ajout de 20 véhicules de services au sol supplémentaires en 2023



Partenariat avec IAGOS (In-service Aircraft for a Global Observing System) pour équiper un A330 d'Airbus de capteurs spéciaux pour mesurer la qualité de l'air

AUTRES INITIATIVES EN MATIÈRE DE DURABILITÉ

Réalisation de 41 initiatives ECX, notamment la biométrie dans certains aéroports, le suivi des bagages et les portes électroniques

Mise en œuvre de quatre piliers structurels en matière de DEI : conseil de direction DEI, comité directeur DEI, Programme des champions DEI, création de GRE

Partenariat historique avec la nouvelle Ligue professionnelle de hockey féminin

Mise en œuvre du Plan d'action linguistique, inscription volontaire auprès de l'Office québécois de la langue française (OQLF)

Bonification du programme Les clés de votre plein potentiel (UBY) pour les employés

Reprise des activités du programme Voyage de rêves avec huit vols pour plus de 1 000 enfants

Appui par la Fondation Air Canada de 360 organismes caritatifs au Canada

Publication du Plan d'accessibilité et annonce de mesures pour réduire les obstacles

Pour en savoir plus, consultez les éditions 2022 des rapports *Citoyens du monde* et GIFFC d'Air Canada.



Principaux prix remis par l'industrie



World Airline Awards de Skytrax

- Meilleur transporteur aérien au Canada
- Meilleur personnel au sol et à bord au Canada
- Meilleur transporteur aérien à faibles coûts au Canada (Air Canada Rouge)



Cote cinq étoiles de l'Airline Passenger Experience Association (APEX) en 2024



Prix du choix du public voyageur dans la catégorie Meilleurs divertissements à bord en Amérique du Nord, selon l'APEX



Transporteur aérien de prédilection en Amérique du Nord aux prix Trazees, pour la cinquième année d'affilée



Meilleur transporteur aérien pour les divertissements à bord par *Global Traveler*, pour la cinquième année de suite



Programme de société aérienne de l'année, Meilleure promotion et Meilleure capacité d'échange pour le programme de fidélité Aéroplan d'Air Canada aux *Freddie Awards*

BTNGROUP

Prix associés aux voyages d'affaires durables dans les Amériques : Transporteur ayant obtenu la meilleure cote en matière de durabilité en 2023



Programme Fly Quiet de l'aéroport international de Seattle-Tacoma : Prix Fly Quiet 2023



Sommet annuel de l'Éco-projet YVR :

- Prix d'excellence écologique de YVR pour l'électrification du matériel au sol
- Catégorie Salons des passagers de la compétition de la Guerre aux déchets : première place – Salon Feuille d'érable d'Air Canada (jetée C)

EMPLOYEUR PRIMÉ



Air Canada figure au palmarès des Meilleurs employeurs du Canada de Forbes pour une huitième année d'affilée



Air Canada se classe parmi les Meilleurs employeurs de Montréal pour la dixième année de suite



Prix soulignant l'engagement exceptionnel à l'égard de l'équité en matière d'emploi, et prix de distinction sectorielle lors de la récente remise des Prix de réalisation pour l'équité en emploi



Les employés d'Air Canada ont remporté le prix du Meilleur personnel au sol et à bord au Canada aux World Airline Awards de Skytrax de 2023 au Salon international de l'aéronautique et de l'espace de Paris



L'un des dix meilleurs leaders d'influence en matière de diversité et de culture

Toujours plus haut

Le cadre de la stratégie d'entreprise d'Air Canada, Toujours plus haut, est l'objectif qui guide nos progrès dans tous les aspects de nos activités alors que nous continuons notre chemin dans une ère d'innovation et de concurrence énergique, ici et à l'étranger. Notre stratégie Toujours plus haut repose sur des facteurs tels que la croissance du chiffre d'affaires et la transformation des coûts, la mise à profit de notre réseau international, le lien de confiance avec la clientèle et l'évolution de notre culture.

Chaque équipe se concentre sur des activités et des objectifs qui s'harmonisent avec nos quatre priorités : Assurer notre avenir, Atteindre de nouveaux horizons, Rehausser l'expérience de notre clientèle et S'entraider.



Assurer notre avenir

C'est faire preuve de vigilance à l'égard des coûts, saisir les occasions et faire des investissements stratégiques judicieux.



Atteindre de nouveaux horizons

C'est s'appuyer sur nos forces concurrentielles pour développer nos activités en rétablissant et en élargissant notre portée internationale et en explorant sans cesse de nouvelles possibilités.



Rehausser l'expérience de notre clientèle

C'est soutenir la création d'expériences client inoubliables et de liens authentiques avec notre clientèle en optimisant notre programme de fidélité, nos technologies et nos produits innovants.



S'entraider

C'est favoriser la collaboration au travail dans le respect des diverses cultures, tout en jouant un rôle social important.





Assurer notre avenir

Nous allons Toujours plus haut en demeurant vigilants à l'égard des coûts, en saisissant les occasions et en effectuant des investissements stratégiques judicieux.



Cette année, nous avons tiré profit de notre stabilité retrouvée, transportant plus de 46 millions de passagers en toute sécurité à leur destination, avec soin et avec classe. Nous nous sommes tournés vers l'avenir, malgré les problèmes géopolitiques et d'autres défis, tout en renforçant nos activités, notre profondeur opérationnelle et notre position financière. Il s'agit de jalons importants pour nos actionnaires, tout en servant de base pour nos priorités axées sur les clients et nos plans de croissance visant à répondre à la demande prévue des clients.

En 2023, Air Canada a ajouté 12 appareils à son parc en exploitation : 6 gros-porteurs, dont 2 avions-cargos, et 6 monocouloirs. De plus, Air Canada a annoncé son acquisition de 18 appareils 787-10 de Boeing, avec l'option d'en acquérir 12 autres. Les livraisons devraient commencer au quatrième trimestre de 2025 et se poursuivre jusqu'à la fin 2027.

Nous avons remboursé par anticipation environ 1,3 milliard de dollars de l'encours de notre dette, qui avait servi notamment pour le financement de 33 appareils A220 d'Airbus et de 5 appareils 787-8 de Boeing. À la suite de ces remboursements par anticipation, ces appareils ont été ajoutés au bassin d'actifs non grevés d'Air Canada, portant à environ 6,6 milliards de dollars la valeur estimée totale au 31 décembre 2023, compte non tenu de la valeur d'Aéroplan.

En date du 31 décembre 2023, notre ratio de levier financier était de 1,1, soit une amélioration importante par rapport au ratio de levier financier de 5,1 au 31 décembre 2022, avec des liquidités totales de 10,3 milliards de dollars à la fin de l'exercice, soit environ 500 millions de dollars de plus qu'au début de l'exercice.



ENGAGEMENTS DE 2023 RESPECTÉS POUR LES ÉLÉMENTS SUIVANTS :

Capacité exploitée :

augmentation de 20 % en glissement annuel

CESMO ajustées¹⁾ :

13,49 cents en 2023, une augmentation de 2,2 % par rapport à 2022

BAIIDA ajusté¹⁾ :

3,982 milliards de dollars, contre 1,457 milliard de dollars en 2022

PRODUITS D'EXPLOITATION RECORDS

21,8 G\$

POUR L'EXERCICE 2023 (comparativement à 16,6 G\$ en 2022)

BÉNÉFICE D'EXPLOITATION

2,3 G\$

POUR L'EXERCICE 2023 (contre une perte d'exploitation de 187 M\$ en 2022)

¹⁾ Le BAIIDA ajusté (à savoir le bénéfice avant intérêts, impôts et dotation aux amortissements) et les CESMO ajustées (charges d'exploitation par siège-mille offert) sont des mesures financières hors PCGR. Se reporter à la section Mesures financières hors PCGR de la page 2 du présent rapport annuel pour en savoir plus.

TECHNOLOGIE

- Nous avons lancé une nouvelle technologie d'identification numérique, ce qui a fait de nous le premier transporteur aérien canadien à offrir aux clients la sécurité et la commodité de pouvoir tirer parti de la technologie de reconnaissance faciale pour confirmer leur identité. Le projet pilote est offert aux clients à certains emplacements, dont l'aéroport international de Vancouver, ainsi que le salon Feuille d'érable et le Café Air Canada à YYZ. Nous prévoyons poursuivre la progression de ce projet.
- Nous avons réalisé des avancées supplémentaires avec l'application mobile Air Canada, notamment :
 - notifications poussées en ce qui a trait aux mises à jour dynamiques à la carte d'accès à bord, pour veiller à ce que les clients aient toujours accès à la version la plus à jour de leur document de voyage;
 - intégration des plans d'aéroports et des parcours dans la fonctionnalité États des vols pour aider les clients à trouver leur chemin dans 12 grands aéroports au Canada (Montréal, Toronto, Calgary, Vancouver) et à l'étranger (Chicago, Newark [New Jersey], Londres, Francfort, Munich, Zurich, Dubai, Tokyo).
- Intelsat, opérateur de l'un des plus grands réseaux satellitaires et terrestres intégrés au monde et fournisseur de connectivité en vol de premier plan, a accepté de fournir des systèmes de connectivité dans près de 100 avions supplémentaires de notre parc aérien, ainsi qu'une nouvelle antenne multi-orbite ESA destinée à notre parc de biréacteurs régionaux.





Atteindre de nouveaux horizons

Nous allons Toujours plus haut en nous appuyant sur nos forces concurrentielles pour développer nos activités, tout en rétablissant et en élargissant notre portée dans le reste du monde.

Expansion du réseau

En 2023, notre parc aérien, comprenant les flottes d'Air Canada Rouge et d'Air Canada Express, a atteint 361 appareils.

Air Canada a assuré une moyenne quotidienne de 1 025 vols, contre 945 en 2022, pour desservir directement 188 destinations sur 6 continents. Nous avons transporté plus de 46 millions de passagers, contre un peu plus de 37 millions en 2022.

Nous avons permis aux clients de découvrir de nouvelles destinations en intégrant de nouvelles liaisons saisonnières comme Monterrey et La Martinique au départ de Toronto. Une liaison saisonnière a également été établie à destination d'Amsterdam, de Copenhague et de Los Cabos au départ de Montréal, et quatre vols hebdomadaires ont été ajoutés pour Dubaï au départ de Vancouver. En 2023, un service assuré toute l'année entre Toronto et Bruxelles et Montréal et Toulouse a commencé.

Pour notre service transfrontalier, nous avons lancé des liaisons à destination de JFK (New York) et de Sacramento au départ de Toronto, de La Nouvelle-Orléans et de JFK au départ de Montréal, et de Washington-Dulles au départ de Vancouver.

En 2023, nous avons lancé un service intérieur assuré toute l'année à destination de Yellowknife au départ de Toronto, et entre Fort McMurray et Montréal.



AIR CANADA CARGO

924 millions de dollars en produits fret, contre 1,266 milliard de dollars en 2022.

Sept avions-cargos en service.

Lancement d'un nouveau site Web avec des fonctionnalités destinées à améliorer l'expérience client, notamment une carte interactive et une conception mise à jour pour mieux refléter la marque.

Entente avec Emirates SkyCargo pour offrir davantage de privilèges aux clients communs du fret aérien, comme l'accès à une capacité accrue sur le réseau mondial mutualisé plus vaste de ce transporteur et la possibilité d'effectuer des réservations pour les envois à bord de nos vols respectifs.

Début de la participation à la plateforme Pharma.Aero dans le but de contribuer aux connaissances et à l'expertise de Pharma.Aero et d'en tirer parti afin d'améliorer le traitement des envois de produits pharmaceutiques.

Certification des conteneurs Opticooler RKN de DoKaSch Temperature Solutions pour appuyer son vaste réseau de la chaîne du froid et le transport de produits thermosensibles, comme les vaccins et autres produits pharmaceutiques.

YMM



Rehausser l'expérience de notre clientèle

Nous allons Toujours plus haut en soutenant la création d'expériences client inoubliables et de liens authentiques avec notre clientèle, en optimisant les innovations apportées à notre programme de fidélité, à nos technologies et à nos produits.



Aéropian

En tant que principal programme de fidélité du Canada en matière de voyages, Aéropian permet aux membres d'accumuler des points, aussi bien au moyen de voyages assurés par Air Canada et certains partenaires, que de l'achat de produits et services auprès de fournisseurs et partenaires participants. Au fur et à mesure que nous continuons de croître et d'ajouter de nouvelles fonctionnalités, les membres obtiennent plus d'avantages dans le cadre de leurs activités quotidiennes, notamment plus de moyens d'accumuler des points, plus de primes et plus de privilèges en cours de route.



- À la fin de 2023, nous comptons huit millions de membres, soit le double du niveau de 2019.
- Grâce au nouveau partenariat que nous avons conclu avec Parkland, les membres Aéropian peuvent accumuler et échanger des points pour des achats courants dans plus de 1 100 stations-service et dépanneurs partout au Canada.
- Nous avons élargi notre partenariat avec Uber, ce qui permet aux membres d'accumuler un point Aéropian par dollar dépensé sur les commandes de livraison d'épicerie ou de produits de détail dans l'application Uber Eats.
- Nous avons lancé le Portefeuille AC, une nouvelle option de crédit pour les membres Aéropian qui annulent un billet inutilisé ou obtiennent un remboursement pour des frais accessoires.
- Nous avons annoncé un partenariat pluriannuel avec Bell pour des services de messagerie sans frais en vol pour les membres Aéropian. Des cartes SIM mobiles sont également offertes gratuitement à bord de certains vols internationaux entrants.



Rehaussement de l'expérience client

Nous avons pris des mesures importantes pendant l'année pour continuer à rehausser le niveau de notre service clientèle et à améliorer notre fiabilité opérationnelle. Grâce aux technologies améliorées, à la bonification des programmes de formation des employés et à la communication régulière avec nos clients par la voie de sondages, de groupes de discussion et d'autres moyens, nous visons l'excellence du service clientèle et l'offre de produits en vue d'optimiser l'expérience client.

En 2023, Air Canada :

- a mis en œuvre les fonctions de suivi et de signalement relativement aux bagages enregistrés et aux aides à la mobilité pour les vols intérieurs au moyen de l'application mobile Air Canada;



- a élargi son offre de repas et de boissons à bord en vue de satisfaire différents goûts et besoins;
- a lancé la commande à l'avance des repas à bord de tous les vols internationaux au départ du Canada pour les clients en classe Signature Air Canada et en classe Économique Privilège. La commande à l'avance permettra également d'abaisser le surplus de repas de 20 % en 2024, réduisant ainsi le nombre de repas jetés aux poubelles;
- a introduit une remise de 25 % sous forme de crédit sur relevé pour tous les achats de produits du Bistro Air Canada lorsque les clients utilisent leur carte de crédit Visa TD Aéropian pour effectuer leurs achats à bord;

- a étendu l'offre de télévision en direct dans les marchés transfrontaliers et a augmenté le contenu à bord de 209 % (plus de 2 300 heures additionnelles de contenu);



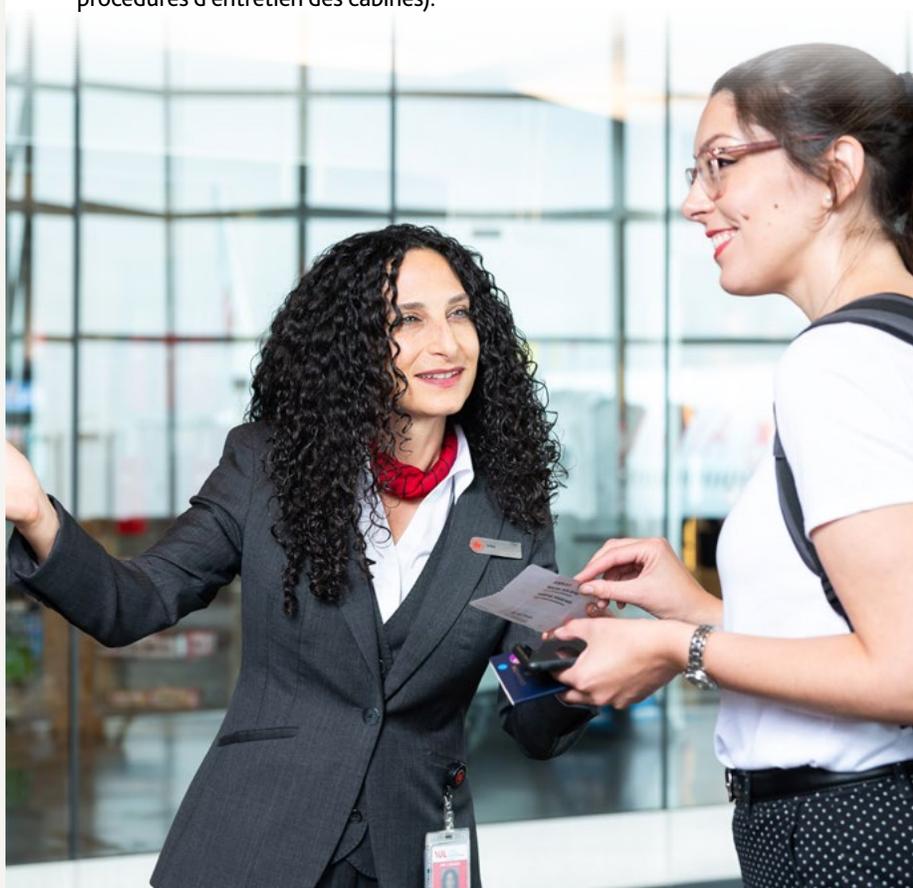
- a favorisé des collaborations majeures avec des leaders de l'industrie, comme Apple, Audible (une entreprise d'Amazon) et Disney, et a saisi des occasions d'innovation et de diffusion exclusives, notamment :
 - des productions originales de Disney+, des vidéos de méditation personnalisées Apple Fitness+, des séries de télé-réalité de Hayu et des balados de HBO;
- a conclu un accord de licence directe avec Mattel pour offrir un vaste catalogue de contenu pour enfants, dont des émissions populaires comme *Hot Wheels City* et *Thomas le petit train*, ainsi que des épisodes des *Vlogs de Barbie*;
- a modernisé un appareil A321 d'Airbus avec un tout nouvel aménagement cabine combiné à des technologies de premier plan :
 - les améliorations apportées à la cabine incluent des coffres supérieurs plus spacieux, de nouveaux sièges et un système de divertissements à bord de pointe;
 - des caméras extérieures sur l'appareil monocouloir offrent aux clients des vues du vol en temps réel et en haute définition sur les écrans intégrés au dossier;
 - de nouvelles technologies, comme la connexion audio Bluetooth et un accès Internet haute vitesse sans frais, auxquelles tous les passagers auront accès, seront mises à l'essai en vol;



Rendement opérationnel

Nous avons réalisé des progrès tangibles dans notre rendement opérationnel en 2023 en présentant 41 initiatives qui ont permis d'améliorer la ponctualité du transporteur, la connaissance client, les communications aux clients, le traitement des perturbations d'exploitation et la satisfaction clientèle, la mobilisation du personnel et l'excellence du service clientèle. Par exemple :

- rehaussement des niveaux d'expérience grâce à des programmes de formation supplémentaires;
- amélioration de l'organisation de l'horaire de nos activités aériennes, d'où une plus grande souplesse en ce qui a trait au temps au sol et au temps de correspondance pour les clients;
- resserrement de la collaboration en matière de planification et d'exécution avec tous les partenaires clés de l'écosystème des voyages, y compris les autorités aéroportuaires, les organismes responsables de la sécurité aéroportuaire, le personnel responsable du traitement aux douanes et aux frontières, ainsi que du contrôle de la circulation aérienne, et les manutentionnaires au sol, traiteurs et avitailleurs indépendants, en vue d'améliorer l'efficacité opérationnelle;
- nouveaux processus pour les bagages de cabine, comme la sollicitation au préalable pour la collecte des bagages en libre-service et envoi de messages aux clients pour faciliter le processus d'embarquement de certains vols;
- mise en œuvre de processus améliorés afin d'assurer la rotation efficace des appareils et des départs à l'heure prévue (comme les processus de positionnement de l'équipement de piste et les procédures d'entretien des cabines).



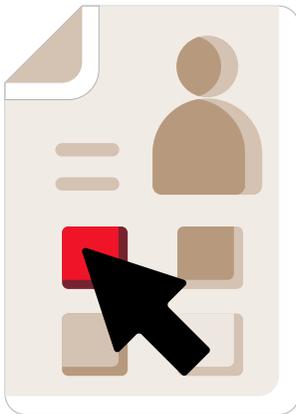
Protection de vos renseignements personnels

La protection des renseignements personnels et la sécurité de l'information exigent une attention constante pour une entreprise complexe de notre envergure. Nous sommes assujettis à un éventail croissant d'obligations à mesure que de nouvelles lois sur la protection des renseignements personnels et des données sont adoptées au Canada et partout dans le monde. Nos clients, nos employés, nos investisseurs et d'autres parties prenantes s'attendent de plus en plus à ce que nous démontrions que nous recueillons des données de façon appropriée, que nous les utilisons à des fins pertinentes et que nous les protégeons.

Nous sommes résolu à assurer la protection des renseignements personnels de nos clients et de nos employés, ainsi que leur droit à la protection de leur vie privée.

Air Canada maintient des politiques de protection des renseignements personnels concernant la collecte, l'utilisation et la communication de ces renseignements. Les politiques décrivent également les droits des personnes à cet égard. Le Bureau de la vie privée d'Air Canada supervise l'utilisation de ces renseignements et surveille la conformité aux lois sur la protection des données.

Nous investissons dans des initiatives de cybersécurité qui ciblent des domaines d'avancement afin de garder une longueur d'avance sur les menaces en constante évolution, tant du fait du nombre croissant d'acteurs avertis (dont les pirates informatiques, le crime organisé, les acteurs chapeautés par des États), de même que les attaques contre la sécurité de l'information, qui n'ont cessé de gagner en complexité. Air Canada intègre les exigences en matière de cybersécurité à tous les projets technologiques afin qu'il soit plus facile de disposer d'une base de référence stable et sécuritaire pour les systèmes, les processus et la formation. Ces exigences sont fondées sur des pratiques exemplaires et sur des normes éprouvées, et elles englobent tous les aspects de la résilience en matière de cybersécurité, notamment la capacité d'identifier, de protéger, de déceler, d'intervenir et de se rétablir, qui est décrite dans le cadre de cybersécurité du NIST. Nous veillons également à ce que les fournisseurs disposent de contrôles efficaces en matière de cybersécurité et de protection des renseignements personnels, qui soient conformes aux politiques et aux normes d'Air Canada.



- a élargi son réseau de salons partout dans le monde, portant à 29 le nombre de salons avec l'ajout de trois nouveaux salons d'aéroport haut de gamme :
 - le Café Air Canada | Aspire à l'aéroport Billy-Bishop du centre-ville de Toronto, qui propose aux voyageurs plus de confort et de commodité grâce à des prestations de service, de la nourriture et des boissons haut de gamme;
 - le salon Feuille d'érable à l'aéroport international de San Francisco;
 - l'espace partagé du nouveau salon United Club situé dans l'aérogare A de l'aéroport international Newark Liberty;



- a commencé à offrir aux clients de nouvelles options de réservation de correspondances ferroviaires au départ de quatre aéroports européens avec de grands réseaux ferroviaires de transport de passagers en France, en Allemagne, en Suisse et en Autriche.



S'entraider

Nous allons Toujours plus haut en favorisant la collaboration au travail, dans le respect de toutes les cultures et de toutes les contributions à la collectivité.

Priorité à la sécurité, toujours

Au cœur de notre culture réside notre valeur fondamentale : « Priorité à la sécurité, toujours ». Ce pilier prime dans tout ce que nous faisons : la sécurité de nos clients, de nos employés et des membres des collectivités que nous desservons demeure une priorité incontournable pour nous. La gestion de la sécurité est une responsabilité fondamentale qui influe pratiquement sur toutes nos décisions.



Nous soutenons et encourageons la formation efficace des employés, ainsi que le développement et l'intégration continus de l'analytique des données de sécurité et de l'intelligence artificielle dans notre Système de gestion de la sécurité (SGS); nous évaluons et gérons continuellement les risques pour la sécurité associés à la mise en service de nouveaux appareils, à l'inauguration de nouvelles dessertes et à la mise en œuvre de nouveaux projets et initiatives; et nous renforçons et encourageons le signalement des risques pour la sécurité, en protégeant les renseignements essentiels à la sécurité afin d'éclairer nos décisions à l'avenir.

Notre Programme de santé et de sécurité au travail est conçu pour protéger nos employés des dangers professionnels et atténuer les risques pour leur santé et leur bien-être. Le programme établit des procédures pour gérer les dangers en milieu de travail et respecter des normes élevées, ainsi que pour respecter nos obligations en vertu des lois et des règlements applicables.

En outre, nous continuons de collaborer avec d'autres organismes et autorités du secteur du transport aérien du monde entier afin de promouvoir la sécurité et d'échanger sur les meilleures pratiques qui existent en la matière.

Diversité, équité et inclusion (DEI)

L'enrichissement de nos effectifs se poursuit grâce à l'embauche de talents issus de la diversité. Nous continuons à déployer les efforts nécessaires pour privilégier un milieu de travail diversifié, équitable et inclusif qui soit accueillant pour les employés, leur offre un espace sécuritaire pour affirmer leur personnalité et leur démontre notre reconnaissance pour leurs contributions. De plus, nous favorisons la mise en place de partenariats avec des organisations et nous participons à différentes activités qui favorisent la DEI



à l'échelle locale, régionale et nationale. Air Canada a mis au point un cadre global appelé SRRM pour ses initiatives en matière de DEI. Ce cadre est axé sur quatre piliers :

- 1. Sensibilisation communautaire :** Nous établissons de solides partenariats avec les communautés sous-représentées pour soutenir l'éducation et la diversité des talents. Nous avons dévoilé une plaque de reconnaissance des territoires à nos bureaux du centre-ville de Montréal pour reconnaître notre engagement à favoriser l'inclusion des Autochtones et à sensibiliser la population à leurs cultures. Nous avons poursuivi notre relation avec la Pinball Clemons Foundation pour appuyer les jeunes marginalisés dans la région de Toronto, en mettant davantage à profit les contributions et en recueillant des fonds pour six bourses d'études de 10 000 \$. Par ailleurs, nous avons appuyé l'événement de la programmation jeunesse du Réseau des professionnels noirs de l'aviation, appelé À la poursuite de tes rêves.
- 2. Responsabilité :** Nous assumons nos responsabilités grâce à des mesures fondées sur des données que nous communiquons aux parties prenantes internes et externes. Afin que nos initiatives et politiques fondées sur les données soient bien reçues par nos employés, nous avons créé des groupes-

ressources d'employés (GRE). À la fin de l'exercice 2023, il y avait six GRE à Air Canada : Les Asiatiques dans l'aviation, le groupe-ressources d'employés noirs à Air Canada, Les Autochtones à Air Canada, Femmes dans l'aviation, Habiletés diverses et LGBTQ2+.

- 3. Représentation :** Nous nous efforçons constamment d'intégrer les groupes sous-représentés à tous les échelons de l'entreprise. Nous sommes signataires de la campagne 25by2025 de l'IATA, qui vise à faire progresser l'équilibre entre les sexes d'ici 2025 tout autant que de la promesse des chefs d'entreprise dans le cadre de l'initiative BlackNorth, qui reconnaît la nécessité de créer des occasions et de favoriser l'inclusion des personnes et des leaders noirs au Canada : pour tenir cette promesse, Air Canada s'est engagée à ce qu'au moins 3,5 % des postes d'administrateurs et de dirigeants soient occupés par des leaders noirs d'ici 2025. À l'heure actuelle, 38 % des membres du Conseil d'administration s'identifient en tant que femmes et 15 % en tant que membres d'une minorité visible. Air Canada et CAE ont nommé huit bénéficiaires de la cinquième bourse Commandante-Judy-Cameron destinée aux femmes aspirant à une carrière dans l'aviation.
- 4. Mobilisation et appartenance :** Nous menons des campagnes de sensibilisation ciblées et à l'échelle de la Société, tout en mettant en valeur et en célébrant la diversité canadienne auprès de nos clients. En 2023, nous avons intégré la promotion de l'inclusion et du sentiment d'appartenance grâce au programme de reconnaissance Brille. Grâce à ce programme, les employés peuvent reconnaître la contribution de chacun à la promotion de la sensibilisation aux différences culturelles et au respect des points de vue et expériences vécues. Nous avons appuyé des défilés de la Fierté à Montréal, à Toronto, à Calgary et à Vancouver, avec la participation de plus de 300 employés, de leur famille et de leurs amis. Nous avons également adapté notre programme de mentorat en tenant compte de la DEI, et 180 employés ont été mentorés en 2023.

Langues officielles

Air Canada est fière d'offrir des services dans les deux langues officielles du pays, soit le français et l'anglais. Nous sommes le seul transporteur aérien au Canada avec des obligations en matière de langues officielles en vertu de la *Loi sur les langues officielles*. Nous respectons ces obligations avec un engagement inébranlable depuis plus de 50 ans, dans une industrie très complexe et une vaste étendue géographique. Avec les années, nous avons acquis une expertise unique et nous avons agi à titre de chef de file dans la mise en œuvre d'initiatives soutenues visant à offrir des services dans les deux langues officielles à de multiples endroits et pour de multiples itinéraires, ainsi que dans la promotion du français et de l'anglais comme langues de travail. En 2023, nous avons annoncé notre inscription volontaire auprès de l'Office québécois de la langue française (OQLF) en vertu de la Charte de la langue française, rendant compte de notre volonté de contribuer à la protection, à la promotion et à la portée de la langue française, tout en respectant la *Loi sur les langues officielles* qui s'applique à nous.

Nous nous engageons à faire progresser notre Plan d'action linguistique et la maturité des langues officielles. Pour ce faire, nous avons consacré des ressources au sein de notre direction des Langues officielles. Un comité, composé de cadres supérieurs de fonctions clés, appuie également ces efforts en facilitant la mise en œuvre d'initiatives dans l'ensemble de l'organisation. Un réseau de défenseurs des langues officielles aide à mettre en œuvre des initiatives à chaque aéroport et à chaque base du Service en vol.

EN 2023, AIR CANADA A :

commandité les 25^e Rendez-vous de la Francophonie, un événement culturel majeur du Canada, soulignant la Journée internationale de la Francophonie (le 20 mars);

appuyé la SuperFrancoFête à Québec, pour fêter en musique et en culture la richesse de la langue française;

lancé la première phase du Programme de jumelage linguistique, mettant en relation les employés qui souhaitent améliorer leurs compétences linguistiques en français ou en anglais avec d'autres employés pour leur permettre de pratiquer avec eux;

établi un partenariat avec le festival Coup de cœur francophone (CCF) pour fêter la musique et la culture francophones au Canada.

Bonjour
Hello

Les clés de votre plein potentiel (UBY)

UBY est le programme primé de bien-être propre à Air Canada qui offre des programmes personnalisés de même que divers outils, ressources et conseils d'experts dans les domaines de la santé au travail, de la sensibilisation à la santé mentale, de la santé financière et de la santé et du bien-être. Les employés peuvent accéder facilement à la nouvelle plateforme de bien-être et à l'application mobile du programme.

Nos employés nous tiennent à cœur, et nous continuons d'investir dans ce programme et de le soutenir.



7 JOURNÉES BIEN-ÊTRE UBY
AU CANADA ET AUX ÉTATS-UNIS,
AVEC LA PARTICIPATION DE
3 100 employés



3 CENTRES DE
BIEN-ÊTRE UBY
À ACCÈS GRATUIT AVEC
3 700 employés
INSCRITS



Croissance du programme Ambassadeurs UBY :

- 168 ambassadeurs UBY;
- 77 % de la population cible atteinte dans le portail UBY, avec près de 30 000 visiteurs uniques;
- lancement de la formation sur les premiers soins en santé mentale pour les employés et les cadres, avec la certification de près de 447 employés;
- mise sur pied du service de télémédecine.



Plus pour les employés

Dans notre approche visant à encourager une culture positive et une main-d'œuvre mobilisée et productive, nous avons conçu des programmes complets comprenant la formation et le perfectionnement de talents. Nous mettons l'accent sur la création d'une main-d'œuvre durable et, par conséquent, nous contribuons au développement socioéconomique du Canada et du secteur mondial du voyage et du tourisme. Nous investissons dans des programmes de perfectionnement ainsi que dans l'encadrement et le mentorat sur une base non officielle, et nous recherchons sans cesse de nouvelles façons de mobiliser notre personnel pour soutenir les collectivités et les causes.

PRIX D'EXCELLENCE

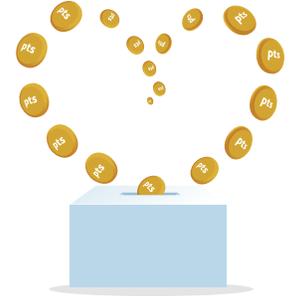
La 33^e remise des Prix d'excellence comptait 64 lauréats. Il s'agit de la plus haute distinction décernée par Air Canada pour souligner sa reconnaissance envers les employés qui se démarquent comme modèles au sein de la Société. Cette édition comprenait pour la première fois la remise du prix Dialogue, qui reconnaît l'engagement et les efforts de nos employés à offrir un service dans les langues officielles du Canada. Nommés par leurs pairs, les lauréats du Prix d'excellence incarnent constamment nos valeurs et vont Toujours plus haut, inspirant leurs collègues et contribuant à faire d'Air Canada le transporteur préféré de nos clients.



Collectivité

Le programme Partenariats communautaires d'Air Canada a appuyé plus de 265 organisations en 2023, reflétant les priorités de la Société :

- plus de 75 millions de points versés à 122 organismes caritatifs grâce au Programme d'entraide Aéroplan;
- plus de 123 000 \$ amassés par les employés et leurs amis pour le Centre de recherche sur le cancer Princess Margaret à Toronto et plus de 13 000 \$ amassés au profit du Centre du cancer Segal de l'Hôpital général juif, de renommée internationale, à l'occasion du Week-end pour combattre le cancer à Montréal;
- nomination de 10 boursiers de la septième édition du programme de Bourse du développement durable d'Air Canada, qui ont chacun reçu une bourse de 2 000 \$ pour leurs études postsecondaires;



- exploitation de vols spéciaux pour que les Canadiens rentrent sains et saufs de Maui à la suite des feux de forêt ayant fait des ravages sur l'île d'Hawaii, et exploitation de deux vols spéciaux en partance d'Athènes pour ramener au pays les Canadiens et les résidents permanents se trouvant en Israël;
- organisation d'appels aux dons et de campagnes de jumelage de dons pour offrir de l'aide aux personnes touchées par des tremblements de terre au Maroc, en Türkiye et en Syrie;
- ouverture d'un centre d'accueil au siège social de Montréal pour offrir un répit temporaire à plus de 200 employés et leur famille après une tempête de verglas en avril.

Fondation Air Canada

Créée en 2012, la Fondation Air Canada soutient des organismes caritatifs enregistrés au Canada voués à la santé et au bien-être des enfants et des jeunes. Ce soutien prend la forme de contributions financières ou d'aide aux collectes de fonds. Au cours des onze dernières années, la Fondation Air Canada a amassé plus de 10 millions de dollars en soutien à sa mission. En 2023, la Fondation a :

- appuyé 360 organismes caritatifs au Canada;
- accordé des subventions à 27 organismes qui s'engagent à assurer la santé et le bien-être d'enfants et de jeunes partout au Canada (au moyen des fonds amassés en 2022);
- amassé plus de 1,7 million de dollars, dont un montant record de près de 1,3 million de dollars (net) lors de son 11^e tournoi de golf annuel, le principal

événement de collecte de fonds de la Fondation;

- tenu la Semaine du jumelage des points Aéroplan pour le Programme de transport hospitalier, qui a permis d'accumuler un nombre record de 67 millions de points Aéroplan pour aider les familles à recevoir des soins médicaux indispensables non offerts dans leur collectivité;
- offert plus de 300 vols à plus de 200 enfants pour leur permettre de recevoir ces soins médicaux;
- assuré la reprise des huit vols de l'organisme Voyage de rêves, permettant à plus d'un millier d'enfants de vivre une journée magique;
- facilité des occasions de bénévolat communautaire à plus d'un millier d'employés d'Air Canada.



Bâtir un avenir responsable

NOS OBJECTIFS EN MATIÈRE D'ACTION POUR LE CLIMAT SONT AMBITIEUX.

Nous ne pouvons pas les atteindre seuls, car nous dépendons énormément des nouvelles technologies et de la disponibilité en quantité suffisante de CAD et d'autres énergies renouvelables. Les gouvernements, les aéroports et d'autres parties prenantes doivent agir de manière décisive, prendre des mesures concrètes à l'appui de l'infrastructure, de la transition énergétique et d'autres initiatives qui permettront à l'industrie du transport aérien et à Air Canada de décarboniser leurs activités et d'atteindre leurs objectifs.



Réductions nettes de

20 %

des GES produits

par **les opérations aériennes** d'ici 2030 par rapport à l'année de référence 2019

Réductions nettes de

30 %

des GES produits

par **les opérations au sol** d'ici 2030 par rapport à l'année de référence 2019

50 millions \$

sous forme de fonds d'investissement

pour **les technologies à faible teneur en carbone**, comme les CAD, afin d'accélérer la décarbonisation, ainsi que pour les nouvelles technologies aéronautiques

Le Plan d'action climatique d'Air Canada mise sur ses chaînes de valeur et ses activités existantes. Il est fondé sur quatre grands volets de réduction du carbone qui sont essentiels à la poursuite de nos objectifs en matière de climat :

Parc aérien et exploitation

Grâce à notre programme de renouvellement du parc, nous continuerons de déployer des appareils plus efficaces sur le plan énergétique. Nous continuerons d'intégrer les changements climatiques dans la planification des dessertes et du parc. Au sol, nous prévoyons retirer progressivement l'équipement à fortes émissions de carbone, accroître l'utilisation des véhicules électriques et nous cherchons d'autres occasions d'électrification.

Innovation

Au fil du temps, nous évaluerons la viabilité, la sécurité et le rendement de nouvelles technologies de propulsion électriques, hybrides ou à l'hydrogène, et chercherons d'autres occasions novatrices à saisir ailleurs dans nos activités.

CAD et énergie renouvelable

Afin d'approfondir notre travail sur les CAD, nous investirons à ce chapitre et dans le développement technologique d'autres carburants à faible teneur en carbone (LCAF). De plus, nous évaluons activement des applications pratiques de sources d'énergie renouvelable comme les biocarburants, l'électricité renouvelable ainsi que des mesures de transition énergétique. Air Canada croit fermement qu'un plan d'action concret est nécessaire au Canada pour établir un climat d'investissement concurrentiel et pour mesurer la valeur économique ajoutée des CAD lorsqu'ils sont produits au pays.

Réduction et élimination du carbone

Nous explorons des stratégies d'émissions carbonégatives et d'autres stratégies de réduction directe et de retrait des émissions, en plus de mettre en œuvre nos mesures de conformité réglementaire en matière de compensation carbone et des offres destinées aux clients.

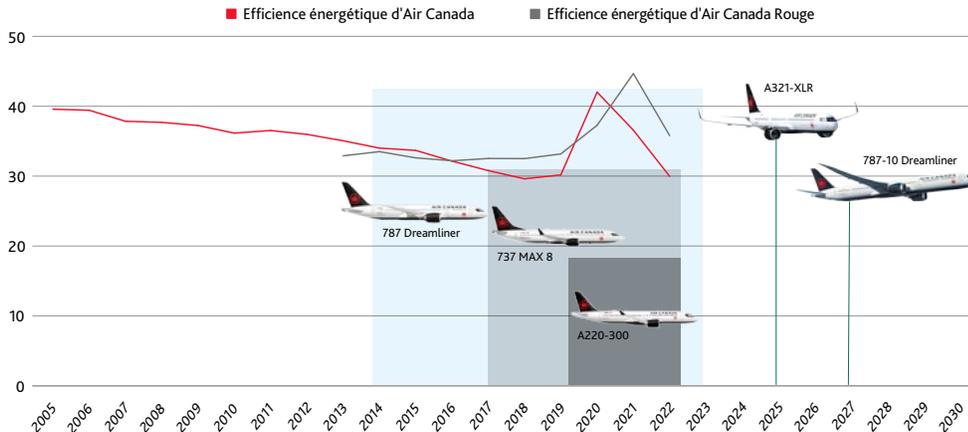




CIBLE DE réductions nettes de 20 % des GES produits par les opérations aériennes d'ici 2030 (par rapport à l'année de référence 2019)

PARC AÉRIEN ET EXPLOITATION

En optimisant nos activités d'exploitation et en adoptant des appareils de nouvelle génération, nous travaillons sans relâche à améliorer l'efficacité énergétique des personnes et du fret que nous transportons dans le monde entier.



53 %
d'appareils de nouvelle génération dans le parc aérien d'ici 2030

17%–25 %
Fourchette moyenne de réduction des émissions en éq. CO₂ avec les appareils de nouvelle génération

Le déclin en matière d'efficacité énergétique observé en 2021 et en 2020 fut attribué à la pandémie de COVID-19 et à ses conséquences sur notre exploitation (fermeture des frontières, restrictions de vols, télétravail, faible demande, etc.). Les coefficients d'occupation et les irrégularités dans notre exploitation ont rendu difficile le maintien des niveaux d'efficacité. En 2022, Air Canada a vu ses activités reprendre de plus belle et la demande pour les voyages est revenue en force, ce qui s'est traduit par une efficacité énergétique équivalente à celle relevée avant la pandémie vers la fin de l'année, et même meilleure qu'en 2019.

INNOVATION



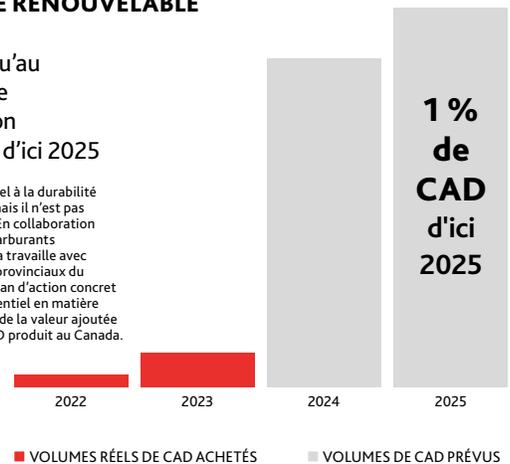
Nous nous sommes engagés à acheter 30 appareils hybrides électriques ES-30 régionaux et avons investi 10 M\$ US dans Heart Aerospace.

L'appareil hybride, qui devrait entrer en service en 2028, est en cours de développement par la société suédoise Heart Aerospace.

CAD ET ÉNERGIE RENOUVELABLE

Nous visons à ce qu'au moins 1 % de notre carburant d'aviation provienne de CAD d'ici 2025

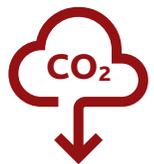
Le CAD est un élément essentiel à la durabilité de notre industrie mondiale, mais il n'est pas encore disponible au Canada. En collaboration avec le Conseil canadien des carburants d'aviation durables, Air Canada travaille avec les gouvernements fédéral et provinciaux du Canada à mettre sur pied un plan d'action concret pour établir un climat concurrentiel en matière d'investissements à tirer parti de la valeur ajoutée sur le plan économique du CAD produit au Canada.



RÉDUCTION ET ÉLIMINATION DU CARBONE

Nous sommes le premier transporteur aérien en Amérique du Nord à nous joindre à Airbus dans l'achat de crédits d'élimination du carbone.

Les crédits sont générés par la technologie de captage direct du carbone dans l'air, qui consiste à capter le CO₂ directement dans l'air, à l'échelle industrielle.





CIBLE DE réductions nettes de 30 % des GES produits par les opérations au sol d'ici 2030 (par rapport à l'année de référence 2019)

PARC AÉRIEN ET EXPLOITATION

D'ici 2030, nous avons pour objectif l'électrification de 800 unités partout au Canada

1

Électrification à 100 % des tracteurs de chariots à bagages

OBJECTIF 745 unités

2

Électrification à 100 % des escales canadiennes

OBJECTIF 21 unités

3

Électrification du matériel de fret

OBJECTIF 16 unités

4

Conversion du matériel au sol existant vers de l'équipement électrique

OBJECTIF 150 unités

CAD ET ÉNERGIE RENOUVELABLE

Nous cherchons à accroître la part des volumes de GNR dans nos installations.

10 % de GNR à YUL

Le gaz naturel renouvelable (GNR) dans nos installations de Montréal a connu une hausse de 10 % des volumes globaux, et nous avons commencé à accroître nos volumes dans nos installations à Vancouver.

Depuis le 1^{er} janvier 2023, nous achetons des certificats d'énergie renouvelable (CER) pour toute la consommation d'électricité au Canada*

* Sauf au Québec, en Colombie-Britannique et au Manitoba, car l'intensité en carbone de l'électricité est déjà très faible dans ces provinces.

RÉDUCTION ET ÉLIMINATION DU CARBONE

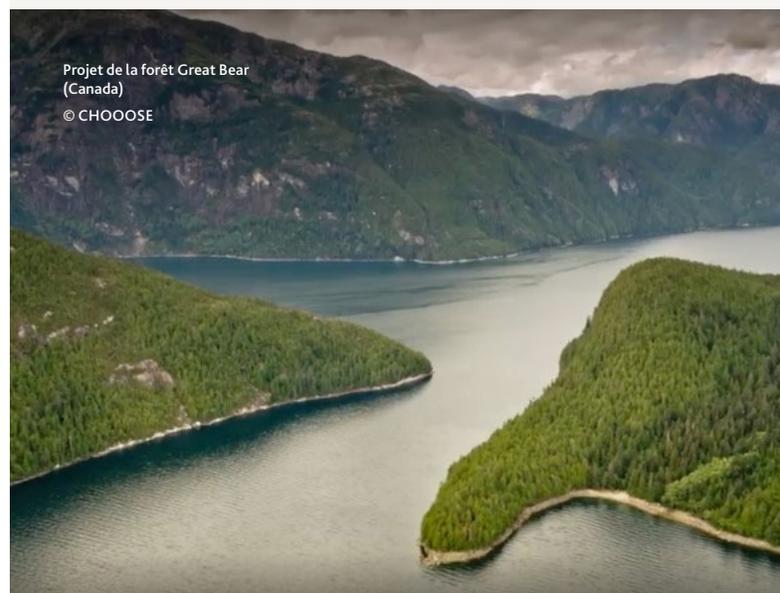
Tous les projets sont soigneusement sélectionnés en fonction de leur pluralité en ce qui concerne l'incidence sur les ODD. La portée de nos projets couvre presque tous les ODD.



Nous avons fait l'achat de plus de 867 000 tonnes d'éq. CO₂ de 6 projets partout dans le monde.

Les projets climatiques soutenus par CHOOSE, notre partenaire en matière de crédits compensatoires de carbone, se traduisent par des avantages au Canada et ailleurs et sont harmonisés avec les objectifs de développement durable (ODD) de l'ONU. Ces projets visent la foresterie au Canada, la gestion des forêts et des écosystèmes de mangrove en Amérique centrale et en Amérique du Sud, et des solutions de cuisine propre pour les peuples autochtones en Asie du Sud.

Veillez consulter le rapport [Citoyens du monde 2022](#) pour en savoir plus au sujet des projets voués à la biodiversité et la conservation.



Projet de la forêt Great Bear (Canada)
© CHOOSE

Faits saillants ESG



Environnement

- ✓ Poursuite de la transition du parc aérien vers des appareils plus modernes et plus efficaces pour réduire nos émissions par siège
- ✓ Annonce de l'acquisition de 18 appareils 787-10 Dreamliner de Boeing, contribuant à l'efficacité énergétique de notre parc aérien
- ✓ Premier transporteur aérien en Amérique du Nord à prendre part à l'initiative d'élimination du carbone d'Airbus, une solution progressive visant à fournir des crédits d'élimination du carbone à l'industrie du transport aérien pour la poursuite de l'objectif de zéro émission nette d'ici 2050
- ✓ Vente d'attributs environnementaux associés aux plus de 2,4 millions de gallons américains de CAD
- ✓ Annonce de nouvelles correspondances pratiques entre l'avion et le train en Europe pour les clients
- ✓ Introduction d'une navette électrique pour les employés à Montréal, élargissant ainsi le programme de navette électrique lancé en 2022
- ✓ Bonification du programme de primes aériennes d'Aéroplan avec la compensation des émissions de carbone pour les vols réservés avec des points
- ✓ Partenariat avec IAGOS pour équiper un A330 d'Airbus de capteurs spéciaux dans le but de recueillir de précieuses données climatiques à l'échelle mondiale pour mener des recherches essentielles sur les changements climatiques et sur la qualité de l'air dans le monde entier
- ✓ Début de la collaboration avec AIR COMPANY pour accélérer le développement du carburant PtL (Power to Liquid) dans divers marchés en Amérique du Nord
- ✓ Changement pour des couverts en bambou certifié FSC (Forest Stewardship Council) à bord de nos vols dans l'ensemble de notre réseau mondial pour réduire les effets du plastique à usage unique sur l'environnement
- ✓ Élargissement de notre programme de ruches à trois autres escales : Vancouver, Calgary et Halifax.
- ✓ Les cinq ruches reflètent l'importance accordée à la régénérescence de nos écosystèmes et jouent un rôle éducatif pour nos employés
- ✓ Participation à trois activités de nettoyage des rives à Montréal, Toronto et Vancouver, où 175 de nos employés ont ramassé 380 kg de déchets
- ✓ Sélection et subvention de 12 projets communautaires axés sur la protection de l'environnement, par l'intermédiaire du Jane Goodall Roots and Shoots Program. Ces projets s'attardent à la perte de biodiversité, aux iniquités environnementales et aux changements climatiques partout au Canada
- ✓ Remplissage de plus de 60 000 bouteilles d'eau par les employés, contribuant ainsi à réduire leur empreinte plastique. Chaque remplissage a contribué au don remis à des projets voués à la reforestation des océans
- ✓ Remise de 10 bourses de développement durable à des étudiants pour leur engagement à l'égard de la durabilité dans des domaines variés, notamment les beaux-arts, les sciences de la vie, la médecine, la gestion, la science alimentaire et l'ingénierie



Société



- ✔ Reconnaissance d'Air Canada pour sa culture de priorité à la sécurité et son utilisation novatrice de la technologie pour promouvoir la sécurité du lieu de travail à l'occasion des OHS Honours (lauréate dans les catégories Culture de la santé et sécurité au travail et Meilleure utilisation de la technologie en matière de sécurité)
- ✔ Diminution constatée du taux de blessure entraînant un arrêt de travail en 2023
- ✔ En collaboration avec le programme de bien-être UBY, participation à la Semaine de la sécurité et de la santé, tenue chaque année en mai pour sensibiliser les employés à la prévention des blessures et des maladies
- ✔ Séances de discussion pour les employés organisées à Vancouver, Calgary, Toronto et Montréal
- ✔ Ouverture d'un centre d'accueil au siège social de Montréal pour offrir un répit temporaire à plus de 200 employés et à leur famille après une tempête de verglas en avril
- ✔ Service de télémédecine étendu à tous les employés en poste au Canada, avec l'inscription de plus de 12 200 employés et de plus de 7 100 membres de leur famille
- ✔ Lancement de la formation sur les premiers soins en santé mentale pour les employés et les cadres, avec la certification de 447 d'entre eux
- ✔ Tenue de sept Journées bien-être UBY auxquelles plus de 3 100 employés ont participé

- ✔ Lancement de trois Centres de bien-être UBY à accès gratuit pour les employés (3 700 employés inscrits)
- ✔ Rehaussement de l'engagement à l'égard du programme UBY :
 - 77 % des employés ont accédé au portail UBY, avec 29 500 visiteurs uniques
 - plus de 2 000 employés ont accédé à l'application mobile UBY
 - croissance du programme Ambassadeurs UBY, avec 168 membres
 - croissance de la communauté Viva Engage UBY au moyen de l'intranet avec 798 261 vues et 5 100 utilisateurs actifs
- ✔ Conseil d'administration : 38 % des membres s'identifient en tant que femmes et 15 % s'identifient en tant que membres d'une minorité visible
- ✔ Dépassement des niveaux précédents de femmes dans les échelons supérieurs de l'organisation et augmentation du nombre global de minorités visibles
- ✔ Adaptation du programme de mentorat en tenant compte de l'équité, de la diversité et de l'inclusion, avec le mentorat de 180 personnes à l'échelle de la Société



- ✔ Dévoilement d'une plaque de reconnaissance des territoires à nos bureaux du centre-ville de Montréal pour reconnaître notre engagement à favoriser l'inclusion des Autochtones et à sensibiliser la population aux cultures autochtones

- ✔ Célébration du cinquième anniversaire de la bourse Commandante-Judy-Cameron avec CAE

- ✔ Vol soulignant le Mois de l'histoire des Noirs pour la deuxième année de suite

- ✔ Poursuite de notre relation avec la Pinball Clemons Foundation pour appuyer les jeunes marginalisés dans la région de Toronto, en mettant davantage à profit notre contribution et en recueillant des fonds pour six bourses d'études d'une valeur de 10 000 \$; appui de l'événement de la programmation jeunesse du Réseau des professionnels noirs de l'aviation, appelé À la poursuite de tes rêves

- ✔ Soutien des défilés de la Fierté à Montréal, à Toronto, à Calgary et à Vancouver, avec la participation de plus de 300 employés, de leur famille et de leurs amis

- ✔ Établissement d'un partenariat historique avec la nouvelle Ligue professionnelle de hockey féminin (LPHF) avant que celle-ci entreprenne sa saison inaugurale le 1^{er} janvier 2024

- ✔ Appui par la Fondation Air Canada de 360 organismes caritatifs au Canada (d'un océan à l'autre)

- ✔ Reprise des activités du programme Voyage de rêves avec la réalisation de huit vols, permettant à plus d'un millier d'enfants de vivre une journée magique

- ✔ Vols spéciaux pour aider le gouvernement du Canada à rapatrier les Canadiens touchés par la crise en Israël

- ✔ Soutien aux appels aux dons pour offrir de l'aide aux personnes touchées par des tremblements de terre au Maroc, en Türkiye et en Syrie; la Fondation Air Canada a doublé les dons effectués par les employés, pour une contribution totale de 20 000 \$

- ✔ Retour de Chaque sou compte, avec le Club des petits déjeuners comme récipiendaire des fonds amassés en 2023



Gouvernance

- ✓ Modifications des règles du Conseil et des comités pour refléter les priorités en matière de climat et de durabilité

- ✓ Cadre de gouvernance de l'intelligence artificielle intégré à une nouvelle politique en matière d'IA générative

- ✓ Progression du Groupe de travail sur le développement durable, responsable de faire le suivi et la coordination des initiatives en matière de développement durable, sous la surveillance du Comité directeur du développement durable

- ✓ Réalisation d'initiatives par l'intermédiaire du Groupe de travail interfonctionnel, qui relève du Comité directeur du développement durable et qui est guidé par celui-ci

- ✓ Mise en œuvre de quatre piliers structurels en matière de DEI : conseil de direction DEI, comité directeur DEI, Programme des champions DEI, GRE (mis sur pied depuis peu)

- ✓ Lancement du Plan d'accessibilité pluriannuel

- ✓ Nomination d'une directrice – Accessibilité pour diriger l'équipe et la mise en œuvre du Plan d'accessibilité

- ✓ Création d'un plan stratégique pluriannuel (2024-2027) en matière de langues officielles

- ✓ Mise en œuvre du plan d'action linguistique, inscription volontaire auprès de l'OQLF

- ✓ Mise sur pied de la direction des Langues officielles, avec des ressources centralisées techniques, de formation et de tests

- ✓ Progression avancée du Comité de gestion des langues officielles et établissement du Comité de francisation



Conseil d'administration et comités

Air Canada est dirigée par un Conseil d'administration composé de 13 membres. Le Conseil compte quatre comités permanents exclusivement constitués d'administrateurs indépendants. Les rôles et responsabilités de chaque comité sont énoncés dans des Règles officielles écrites. Ces Règles sont révisées annuellement pour tenir compte des meilleures pratiques et des exigences réglementaires applicables.

	Comité d'audit, des finances et du risque	Comité de gouvernance et de mises en candidature	Comité des ressources humaines, de la rémunération et des régimes de retraite	Comité de la sécurité, de la santé, de l'environnement et de la sûreté
Vagn Sørensen Président du Conseil d'Air Canada Londres (Royaume-Uni)				
Ameé Chande Administratrice de sociétés et consultante en stratégie Colombie-Britannique (Canada)	Membre			Membre
Christie J.B. Clark Administrateur de sociétés Ontario (Canada)	Président	Membre		
Gary A. Doer Administrateur de sociétés Manitoba (Canada)			Membre	Membre
Rob Fyfe Administrateur de sociétés Auckland (Nouvelle-Zélande)			Membre	Président
Michael M. Green Chef de la direction et directeur principal – Tenex Capital Management Floride (États-Unis)			Membre	Membre
Jean Marc Huot Associé – Stikeman Elliott S.E.N.C.R.L., s.r.l. Québec (Canada)		Membre		Membre
Claudette McGowan Chef de la direction – Protexxa Inc. Ontario (Canada)	Membre			
Madeleine Paquin Administratrice de sociétés Québec (Canada)		Membre		Membre
Michael Rousseau Président et chef de la direction – Air Canada Québec (Canada)				
Kathleen Taylor Administratrice de sociétés Ontario (Canada)	Membre	Membre	Présidente	
Annette Verschuren Présidente du conseil et chef de la direction NRStor Inc. Ontario (Canada)	Membre	Présidente		
Michael M. Wilson Administrateur de sociétés Alberta (Canada)	Membre		Membre	

Hauts dirigeants



Michael Rousseau
Président et chef de la direction



Craig Landry
Vice-président général et
chef des opérations



Marc Barbeau
Vice-président général,
chef des Affaires juridiques et
secrétaire général



Mark Nasr
Vice-président général – Marketing
et Solutions numériques, et président
d'Aéroplan



John Di Bert
Vice-président général et chef des
Affaires financières



Arielle Meloul-Wechsler
Vice-présidente générale et
chef des Ressources humaines et
des Affaires publiques



Mark Galardo
Vice-président général – Chiffre
d'affaires et Planification du réseau



Kevin O'Connor
Premier vice-président – Gestion
mondiale des Aéroports et Contrôle
de l'exploitation



Murray Strom
Premier vice-président – Opérations
aériennes et Maintenance

Renseignements destinés aux actionnaires et aux investisseurs

Fourchette des cours et volume des opérations sur les actions à droit de vote variable et les actions à droit de vote d'Air Canada (AC) à la TSX

	BAS	HAUT	VOLUME DES OPÉRATIONS
Premier trimestre	17,63 \$	23,54 \$	150 056 337
Deuxième trimestre	18,25 \$	25,00 \$	153 649 261
Troisième trimestre	18,72 \$	26,04 \$	122 767 463
Quatrième trimestre	16,04 \$	19,51 \$	137 357 011
Exercice	16,04 \$	26,04 \$	563 830 072

Restrictions relatives au droit de vote

La *Loi sur les transports au Canada* limite à 49 % la propriété étrangère dans le capital des transporteurs aériens canadiens et plafonne les droits de vote d'un non-Canadien et de l'ensemble des transporteurs aériens non canadiens à 25 %.

Pour en savoir plus, consulter la rubrique 10 de la notice annuelle 2023 d'Air Canada en date du 4 mars 2024.

Autres renseignements

RELATIONS AVEC LES ACTIONNAIRES

Téléphone : 514 422-6644

Télécopieur : 514 422-0296

shareholders.actionnaires@aircanada.ca

RELATIONS AVEC LES INVESTISSEURS

Téléphone : 514 422-7849

Télécopieur : 514 422-7877

investors.investisseurs@aircanada.ca

SIÈGE SOCIAL

CENTRE AIR CANADA

7373, boul. de la Côte-Vertu Ouest

Saint-Laurent (Québec) H4S 1Z3

Internet : aircanada.com

AGENT DES TRANSFERTS ET AGENT COMPTABLE DES REGISTRES

COMPAGNIE TRUST TSX

1190, avenue des Canadiens-de-Montréal

Bureau 1701

Montréal (Québec) H3B 0G7

Téléphone : 1 800 387-0825 (Canada et États-Unis)

416 682-3860 (autre pays)

Courriel : demandesactionnaires@tmx.com

Internet : tsxtrust.com





Rapport de gestion 2023

Le 16 février 2024



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

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

Mesures de performance financière	Quatrièmes trimestres			Exercices		
	2023	2022	Variation (\$)	2023	2022	Variation (\$)
Produits d'exploitation	5 175	4 680	495	21 833	16 556	5 277
Profit (perte) d'exploitation	79	(28)	107	2 279	(187)	2 466
Marge d'exploitation ¹⁾ (en %)	1,5	(0,6)	2,1 pp ⁸⁾	10,4	(1,1)	11,5 pp
BAIIDA ajusté ²⁾	521	389	132	3 982	1 457	2 525
Marge du BAIIDA ajusté ²⁾ (en %)	10,1	8,3	1,8 pp	18,2	8,8	9,4 pp
Bénéfice (perte) avant impôts sur le résultat	122	146	(24)	2 212	(1 524)	3 736
Bénéfice net (perte nette)	184	168	16	2 276	(1 700)	3 976
Résultat avant impôts ajusté ²⁾	(47)	(211)	164	1 693	(952)	2 645
Résultat net ajusté ²⁾	(44)	(217)	173	1 713	(988)	2 701
Liquidités totales ³⁾	10 290	9 824	466	10 290	9 824	466
Flux de trésorerie nets provenant des activités d'exploitation	985	647	338	4 320	2 368	1 952
Flux de trésorerie disponibles ²⁾	669	320	349	2 756	796	1 960
Dettes nettes ²⁾	4 567	7 495	(2 928)	4 567	7 495	(2 928)
Bénéfice (perte) par action – résultat dilué	0,41	0,41	-	5,96	(4,75)	10,71
Bénéfice ajusté (perte ajustée) par action ²⁾	(0,12)	(0,61)	0,49	4,56	(2,76)	7,32
Statistiques d'exploitation ⁴⁾	2023	2022	Variation (%)	2023	2022	Variation (%)
Passagers-milles payants (« PMP ») (en millions)	20 405	18 525	10,1	85 802	66 495	29,0
Sièges-milles offerts (« SMO ») (en millions)	24 439	22 368	9,3	99 012	82 558	19,9
Coefficient d'occupation (en %)	83,5 %	82,8 %	0,7 pp	86,7 %	80,5 %	6,1 pp
Produits passages par PMP (« rendement unitaire ») (en cents)	22,3	21,9	1,8	22,6	21,4	6,0
Produits passages par SMO (« PPSMO ») (en cents)	18,6	18,2	2,6	19,6	17,2	13,6
Produits d'exploitation par SMO (en cents)	21,2	20,9	1,2	22,1	20,1	10,0
Charges d'exploitation par SMO (« CESMO ») (en cents)	20,9	21,1	(0,9)	19,8	20,3	(2,6)
CESMO ajustées (en cents) ²⁾	14,2	13,7	4,1	13,5	13,2	2,2
Effectif moyen en équivalents temps plein (« ETP ») (en milliers) ⁵⁾	36,4	33,2	9,7	35,7	30,5	17,1
Avions composant le parc en exploitation à la clôture de la période	361	345	5	361	345	5
Sièges routés (en milliers)	13 636	12 690	7,4	54 026	47 038	14,9
Mouvements des appareils (en milliers)	93,4	89,9	3,9	373,1	340,5	9,6
Longueur d'étape moyenne (en milles) ⁶⁾	1 792	1 763	1,7	1 833	1 755	4,4
Coût du litre de carburant (en cents)	117,6	134,3	(12,4)	111,6	130,1	(14,2)
Consommation de carburant (en milliers de litres)	1 178 926	1 084 569	8,7	4 751 692	4 056 788	17,1
Passagers payants transportés (en milliers) ⁷⁾	10 899	10 098	7,9	44 790	36 144	23,9

1) La marge d'exploitation est une mesure financière complémentaire définie comme le bénéfice d'exploitation (la perte d'exploitation) exprimé en pourcentage des produits d'exploitation.

2) Le BAIIDA ajusté (à savoir le bénéfice avant intérêts, impôts et dotation aux amortissements), la marge du BAIIDA ajusté, le résultat avant impôts ajusté, le bénéfice net (la perte nette) ajusté, les flux de trésorerie disponibles, la dette nette, le bénéfice (la perte) ajusté par action et les CESMO ajustées sont des mesures financières hors PCGR, des mesures de la gestion du capital, des ratios hors PCGR ou des mesures financières complémentaires. Comme ces mesures ne sont pas conformes aux PCGR pour la présentation d'états financiers et qu'elles n'ont pas de sens normalisé, elles ne sauraient être comparées à des mesures similaires présentées par d'autres entités et ne doivent pas être considérées comme pouvant se substituer à des résultats établis selon les PCGR ou comme ayant préséance sur ceux-ci. Se reporter à la rubrique 20, *Mesures financières hors PCGR*, du présent rapport de gestion pour la description des mesures financières hors PCGR d'Air Canada et pour un rapprochement quantitatif des mesures financières hors PCGR d'Air Canada avec la mesure financière conforme aux PCGR la plus comparable.

3) Les liquidités totales s'entendent de la somme de la trésorerie, des équivalents de trésorerie, des placements à court et à long terme et des fonds disponibles aux termes de facilités de crédit d'Air Canada. Au 31 décembre 2023, les liquidités totales s'élevaient à 10 290 M\$ et étaient composées de trésorerie et d'équivalents de trésorerie et de placements à court terme et à long terme totalisant 9 295 M\$ et d'un montant de 995 M\$ pouvant être prélevé sur les facilités de crédit. Au 31 décembre 2022, les liquidités totales s'élevaient à 9 824 M\$ et étaient composées de trésorerie et d'équivalents de trésorerie et de placements à court terme et à long terme totalisant 8 811 M\$ et d'un montant de 1 013 M\$ pouvant être prélevé sur les facilités de crédit. Ces montants comprennent également des fonds (393 M\$ au 31 décembre 2023 et 386 M\$ au 31 décembre 2022) détenus en fiducie par Vacances Air Canada en conformité avec les prescriptions réglementaires régissant les produits perçus d'avance pour les voyageurs.

4) À l'exception de l'effectif moyen en ETP, les statistiques d'exploitation dans le présent tableau tiennent compte des données pour les transporteurs tiers exerçant leurs activités aux termes de contrats d'achat de capacité conclus avec Air Canada.

5) Rend compte des ETP à Air Canada et aux filiales de celle-ci, à l'exclusion des ETP des transporteurs tiers exerçant leurs activités aux termes de contrats d'achat de capacité conclus avec Air Canada.

6) La longueur d'étape moyenne correspond au total de sièges-milles offerts divisé par le total de sièges routés.

7) Les passagers payants sont dénombrés en fonction des indicatifs de vol (et non en fonction du voyage, de l'itinéraire ou du segment de trajet), conformément à la définition établie par l'IATA.

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

Aux fins du présent rapport de gestion, « Société » renvoie, selon le contexte, à Air Canada et à une ou plusieurs de ses filiales, notamment ses filiales actives lui appartenant en propre, soit Aéroplan inc. (« Aéroplan »), Société en commandite Touram Limitée faisant affaire sous le nom de marque Vacances Air Canada^{MD} (« Vacances Air Canada ») et Air Canada Rouge S.E.C. faisant affaire sous le nom de marque Air Canada Rouge^{MD} (« Air Canada Rouge »). Le présent rapport de gestion fournit une présentation et une analyse des résultats financiers d'Air Canada pour le quatrième trimestre de 2023 et l'exercice 2023, selon le point de vue de la direction. Ce rapport doit être lu en parallèle avec les états financiers consolidés et notes complémentaires audités annuels de 2023 d'Air Canada datés du 16 février 2024. Toute l'information financière est conforme aux principes comptables généralement reconnus (« PCGR ») du Canada tels qu'ils sont énoncés dans le Manuel de CPA Canada – Comptabilité (le « Manuel de CPA »), qui intègre les Normes internationales d'information financière (les « normes IFRS de comptabilité ») publiées par l'International Accounting Standards Board, sauf indication contraire visant toute mesure hors PCGR ou information financière expressément désignée.

Sauf indication contraire, tous les montants sont exprimés en dollars canadiens. La rubrique 21, *Glossaire*, du présent rapport de gestion donne l'explication des principaux termes qui y sont utilisés. À moins de mention contraire ou à moins que le contexte ne s'y oppose, le présent rapport de gestion était à jour au 15 février 2024.

Le présent rapport de gestion comprend des énoncés prospectifs. Se reporter à la *Mise en garde concernant les énoncés prospectifs* ci-après pour une analyse des risques, incertitudes et hypothèses liés à ces énoncés. Pour une description des risques visant Air Canada, se reporter à la rubrique 18, *Facteurs de risque*, du présent rapport de gestion. Le 16 février 2024, Air Canada a publié dans un communiqué ses résultats du quatrième trimestre de 2023 et de l'exercice 2023. Ce communiqué peut être consulté sur le site Web d'Air Canada au www.aircanada.com ainsi que sur le site de SEDAR+ au www.sedarplus.com. Pour un complément d'information sur les documents publics d'Air Canada, dont sa notice annuelle, consulter le site de SEDAR+ au www.sedarplus.com.

Mise en garde concernant les énoncés prospectifs

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

Comme, par définition, les énoncés prospectifs partent d'hypothèses, dont celles décrites ci-après, ils sont soumis à

d'importants risques et incertitudes. La réalisation des énoncés prospectifs reste assujettie, notamment, à la survenance possible d'événements externes ou à l'incertitude qui caractérise le secteur où évolue Air Canada. Les résultats réels peuvent donc différer sensiblement des résultats évoqués par ces énoncés prospectifs en raison de divers facteurs, entre autres ceux dont il est fait mention ci-après.

Les facteurs qui pourraient faire en sorte que les résultats diffèrent sensiblement de ceux indiqués dans les énoncés prospectifs comprennent la conjoncture économique ainsi que le contexte géopolitique, comme les conflits militaires au Moyen-Orient et entre la Russie et l'Ukraine, la capacité d'Air Canada à dégager ou à maintenir une rentabilité nette, l'état du secteur et du marché et le contexte influant sur la demande, la concurrence, la dépendance d'Air Canada à l'égard des technologies, les risques liés à la cybersécurité, les interruptions de service, les changements climatiques et les facteurs liés à l'environnement (dont les systèmes météorologiques et autres phénomènes naturels, et des facteurs anthropiques), la dépendance d'Air Canada à l'égard des fournisseurs clés (y compris des organismes gouvernementaux et d'autres intervenants soutenant les activités aéroportuaires et de l'exploitation aérienne), les relations de travail et les coûts connexes, la capacité d'Air Canada à mettre en œuvre efficacement des initiatives stratégiques opportunes et d'autres initiatives importantes (notamment sa faculté à gérer les charges d'exploitation), les cours de l'énergie, la capacité d'Air Canada à rembourser ses dettes et à conserver ou à accroître la liquidité, la dépendance d'Air Canada à l'égard des transporteurs régionaux et autres, la capacité d'Air Canada à recruter et à conserver du personnel qualifié, les épidémies, l'évolution de la législation, de la réglementation ou des procédures judiciaires, les attentats terroristes, les conflits armés, la capacité d'Air Canada à exploiter avec succès son programme de fidélité, les pertes par sinistre, la dépendance d'Air Canada à l'égard des partenaires Star Alliance^{MD} et des coentreprises, la capacité d'Air Canada à préserver et à faire croître sa marque, les litiges actuels et éventuels avec des tiers, les fluctuations des taux de change, les limites imposées aux termes de clauses restrictives, les questions d'assurance et les coûts qui y sont associés, les obligations au titre des régimes de retraite, ainsi que les facteurs dont il est fait mention dans le dossier d'information publique d'Air Canada qui peut être consulté à l'adresse www.sedarplus.com, notamment à la rubrique 18, *Facteurs de risque*, du présent rapport de gestion.

Air Canada a fixé et continue de fixer des objectifs, de prendre des engagements et d'évaluer l'incidence eu égard aux changements climatiques, ainsi que les initiatives, plans et propositions connexes que la Société et d'autres parties prenantes (dont les organismes publics, les autorités de réglementation et autres organismes) mettent en œuvre en matière de changements climatiques et d'émissions de carbone. La réalisation de nos engagements et de nos objectifs dépend de nombreux facteurs, notamment des mesures combinées des gouvernements, du secteur, des fournisseurs et des autres intervenants et parties prenantes, ainsi que du développement et de la mise en œuvre de nouvelles technologies. En particulier, les cibles d'émissions de carbone liées à nos objectifs pour 2030 et 2050 sont ambitieuses et sont fortement tributaires des nouvelles technologies, des énergies renouvelables et de la disponibilité d'un

approvisionnement suffisant en carburants d'aviation durables (CAD), ce qui demeure un défi important. De plus, Air Canada a engagé, et prévoit continuer à engager, des coûts pour atteindre son objectif de carboneutralité et pour se conformer aux lois et règlements sur la durabilité environnementale ainsi qu'aux autres normes et accords. La nature précise des lois, règlements, normes et accords contraignants ou non contraignants à venir, qui font l'objet d'une attention accrue de la part de multiples parties prenantes à l'échelle locale et internationale, ne peut être prédite avec un quelconque degré de certitude, pas plus que leur incidence financière, opérationnelle ou autre. Rien ne garantit la mesure dans laquelle l'un ou l'autre de nos objectifs climatiques sera atteint, ni que les investissements futurs que nous ferons pour atteindre nos objectifs climatiques produiront les résultats escomptés ou répondront aux attentes croissantes des parties prenantes en matière d'environnement, de responsabilité sociale et de gouvernance. De plus, des événements futurs pourraient amener Air Canada à privilégier d'autres intérêts à plus court terme au détriment de la progression vers nos objectifs climatiques actuels, en fonction de la stratégie commerciale, de facteurs économiques, réglementaires et sociaux, ainsi que de pressions potentielles de la part d'investisseurs, de groupes d'activistes ou d'autres parties prenantes. Si nous ne sommes pas en mesure de respecter nos objectifs et nos engagements relativement aux changements climatiques ou d'en rendre compte de façon appropriée, nous pourrions faire l'objet d'une publicité et de réactions négatives de la part d'investisseurs, de clients, de groupes de défense ou d'autres parties prenantes, ce qui pourrait nuire à la réputation d'Air Canada ou avoir d'autres effets négatifs sur la Société. Les énoncés prospectifs contenus ou intégrés par renvoi dans le présent rapport de gestion représentent les attentes d'Air Canada en date de ce rapport (ou à la date précisée de leur formulation) et ils peuvent changer par la suite. Toutefois, Air Canada n'a ni l'intention ni l'obligation d'actualiser ou de réviser ces énoncés à la lumière de nouveaux éléments d'information ou d'événements futurs ou pour quelque autre motif, sauf si elle y est tenue par la réglementation en valeurs mobilières applicable.

Principales hypothèses

Air Canada a formulé des hypothèses pour l'élaboration et la formulation des énoncés prospectifs. Dans le cadre de ces hypothèses, Air Canada présume que la croissance du PIB du Canada sera modérée pour 2024. Air Canada présume également que le dollar canadien se négociera en moyenne à 1,33 \$ CA pour 1,00 \$ US pendant l'ensemble de l'exercice 2024 et que le cours du carburant d'aviation s'établira en moyenne à 1,00 \$ CA le litre pendant l'ensemble de l'exercice 2024.

Propriété intellectuelle

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

Autre information intégrée par renvoi

Aucune information figurant ou accessible sur les sites Web d'Air Canada (ou sur tout autre site Web mentionné dans le présent rapport de gestion) et aucun document mentionné dans le présent rapport de gestion, ne sont intégrés par renvoi au présent rapport de gestion ni n'en font partie intégrante, à moins d'une indication expresse à l'effet contraire.

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

Air Canada donne plus d'envergure à son réseau intérieur et transfrontalier au moyen d'accords commerciaux avec des transporteurs régionaux, notamment un contrat d'achat de capacité (« CAC ») conclu avec Jazz Aviation S.E.C. (« Jazz »), filiale en propriété exclusive de Chorus Aviation Inc., qui exploite des vols pour le compte d'Air Canada sous la dénomination Air Canada Express. Les vols régionaux font partie intégrante de la stratégie en matière de réseau à l'échelle internationale et procurent un précieux trafic d'apport au réseau d'Air Canada et à celui d'Air Canada Rouge.

Air Canada est membre cofondateur du réseau Star Alliance^{MD}. Grâce à ce réseau de 26 sociétés aériennes, Air Canada propose à sa clientèle un vaste réseau mondial, la réciprocité des programmes de fidélité, une expérience de voyage harmonieuse et un service à la clientèle amélioré, notamment par un accès aux salons et autres installations communes dans les aéroports.



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

Air Canada Cargo, division d'Air Canada, est un fournisseur de services de fret aérien d'envergure mondiale, qui assure des services de transport de fret par l'intermédiaire de vols de passagers et d'avions-cargos 767 de Boeing.

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

L'exercice 2023 a été déterminant pour Air Canada. Ayant réussi à se rétablir de la pandémie de COVID-19 et à stabiliser sa situation, Air Canada a enregistré de solides résultats financiers tout en réalisant d'importants progrès en ce qui a trait à ses priorités stratégiques. Les résultats financiers et le rendement opérationnel d'Air Canada pour l'ensemble de l'exercice se sont améliorés par rapport à 2022, malgré les difficultés et les incertitudes posées par le contexte géopolitique, les pressions inflationnistes et les problèmes liés à la chaîne d'approvisionnement qui touchent le secteur de l'aéronautique. Les restrictions de déplacement et les mesures de santé publique liées à la pandémie de COVID-19 étaient toujours en vigueur en 2022, mais, au Canada, la plupart des restrictions encore en vigueur ont été levées au début de l'été 2022 et les restrictions que le gouvernement du Canada avait imposées ont été levées en totalité le 1^{er} octobre 2022.

En 2023, Air Canada a continué à investir dans de nouveaux produits et services, à renforcer ses divers partenariats et à faire progresser son programme d'innovation. Les principaux facteurs ayant contribué à l'amélioration des résultats financiers et d'exploitation d'un exercice à l'autre sont les suivants :

Accroissement de **20 %** de la capacité exploitée d'une année à l'autre.

Desserte directe de 188 destinations, contre 185 destinations en 2022.

1 025 vols quotidiens en moyenne, contre 945 en 2022.

Augmentation des **rendements unitaires d'une année à l'autre,** grâce à un excellent contexte tarifaire.

Forte demande de produits haut de gamme sur tous les marchés.

Renforcement des **partenariats et des collaborations.**

Stratégie d'entreprise

Air Canada entend miser sur la solide assise qu'elle a bâtie au cours des dernières années afin d'amorcer une reconstruction qui la mènera à réaliser cette ambition de devenir un champion mondial, tout en tirant parti d'occasions inédites et en poursuivant son engagement inébranlable envers la sécurité, l'excellence du service et l'expérience client.

Air Canada refaçonne ses activités afin de se préparer pour l'avenir. Le cadre des priorités commerciales d'Air Canada, intitulé « Toujours plus haut », vise à rehausser toutes les facettes de ses activités. Cette stratégie d'Air Canada s'appuie sur ce qui suit :



Assurer son avenir en faisant preuve de vigilance à l'égard des coûts, en saisissant les occasions et en réalisant des investissements stratégiques judicieux.



Atteindre de nouveaux horizons en s'appuyant sur ses forces concurrentielles pour développer ses activités, en élargissant sa portée internationale et en explorant de nouvelles possibilités.



Rehausser l'expérience de sa clientèle en favorisant la création de moments inoubliables et de liens authentiques avec sa clientèle, notamment en optimisant son programme de fidélité, ses technologies et ses produits innovants.



Favoriser la collaboration au travail, dans le respect d'un ensemble diversifié de cultures et d'apports à la société.

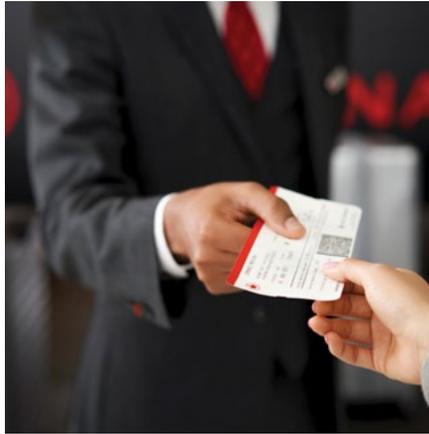
Faits saillants de 2023

Financer l'avenir



Air Canada a remboursé par anticipation une tranche d'environ 1,3 G\$ de l'encours de sa dette, notamment le financement de 33 appareils A220 d'Airbus et de cinq appareils 787-8 de Boeing. À la suite de ces remboursements anticipés, ces appareils ont été ajoutés à l'ensemble des actifs non grevés d'Air Canada, ce qui porte la valeur totale estimée à environ 6,6 G\$ au 31 décembre 2023, déduction faite de la valeur d'Aéroplan. Au 31 décembre 2023, le ratio de levier financier d'Air Canada était de 1,1, ce qui représente une amélioration considérable par rapport au ratio de levier financier de 5,1 au 31 décembre 2022.

Air Canada a ajouté 12 appareils à son parc aérien en exploitation, soit six gros-porteurs, dont deux avions-cargos 767 de Boeing, et six appareils monocouloirs. En 2023, Air Canada a également conclu des ententes visant l'acquisition de 18 appareils 787-10 de Boeing avec la possibilité d'acheter 12 autres appareils. Les livraisons devraient commencer au quatrième trimestre de 2025, la dernière étant prévue pour le premier trimestre de 2027.



Atteindre de nouvelles frontières



Air Canada a poursuivi le rétablissement de son réseau nord-américain et international, ce qui s'est traduit par un accroissement de 20 % de la capacité exploitée par rapport à 2022.

Sur le marché intérieur, Air Canada a rétabli plusieurs liaisons saisonnières, augmenté la fréquence de certains vols intérieurs et inauguré un service sans escale entre Montréal et Fort McMurray, et entre Toronto et Yellowknife. Sur le marché transfrontalier, Air Canada a établi de nouvelles dessertes de l'aéroport JFK de New York au départ de Toronto et de Montréal, ainsi que de Sacramento au départ de Toronto, a rétabli 13 liaisons transfrontalières et a augmenté la fréquence de plus d'une douzaine de liaisons avec les États-Unis. Sur le marché international, Air Canada a ajouté de nouvelles destinations transatlantiques, à savoir Bruxelles, Amsterdam, Toulouse, Copenhague et Dubaï. La Société a aussi rétabli les services clés en Asie de Tokyo-Haneda et d'Osaka, et a augmenté la fréquence de différentes liaisons saisonnières transatlantiques, transpacifiques et sud-américaines, ou en a prolongé la saison.

En juillet, Air Canada s'est installée à l'aérogare 3 de l'aéroport international de Dubaï, marquant ainsi un jalon important en matière de service à la clientèle dans le cadre de son partenariat stratégique avec Emirates. Les clients d'Air Canada qui transitent par Dubaï entre l'Amérique et le Moyen-Orient, le sous-continent indien, l'Asie du Sud-Est ou l'Afrique grâce à Emirates peuvent profiter d'une expérience sans tracas et plus rapide comme ils peuvent demeurer dans la même aérogare.





Aéroplan

Aéroplan a mis en place de nouvelles façons d'accumuler des primes et a collaboré avec des partenaires pour offrir des avantages qui en font un compagnon de voyage indispensable pour les grands voyageurs et les voyageurs occasionnels. Parmi les jalons et les distinctions, citons :

- huit millions de membres actifs;
- lancement d'un partenariat de fidélité entre Aéroplan et Parkland Corporation;
- partenariat élargi avec Uber Canada, qui permet aux membres Aéroplan d'accumuler des points sur les commandes Uber Eats et les courses Uber;
- obtention de plusieurs prestigieux prix Freddie, dont Meilleur programme d'un transporteur aérien de l'année, Meilleure promotion et Meilleure capacité d'échange;
- distinctions Canada's Choice 2023 dans le domaine des voyages et programmes de fidélité, dont celui du Meilleur programme de fidélité d'une société aérienne.



Fret

Air Canada Cargo a commencé l'exploitation de son service par avion-cargo en 2022 et a poursuivi en 2023 le lancement de nouvelles destinations, notamment : Toronto, Halifax, St. John's, Miami, Atlanta, Dallas, Quito, Lima, San Juan, Mexico, Guadalajara, Bogotá, Madrid, Francfort, Bâle et Liège. Air Canada a aussi amélioré la coopération interliges avec Emirates SkyCargo, ce qui permet à la clientèle d'Air Canada Cargo de réserver de l'espace pour les envois de fret interliges à bord des vols d'Emirates SkyCargo, y compris ceux qui desservent les Amériques, l'Asie du Sud-Est et l'Inde et qui transitent par des plaques tournantes européennes clés.

À la fin de 2023, le parc aérien d'Air Canada Cargo comptait sept avions-cargos 767 de Boeing en service, contre trois avions-cargos 767 de Boeing à la fin de 2022.



Rehausser l'expérience client



En septembre, Air Canada s'est vu décerner la Cote cinq étoiles du public pour 2024 dans la catégorie sociétés aériennes internationales de l'Airline Passenger Experience Association (« APEX »). C'est la cinquième fois en six ans que la Société reçoit la Cote cinq étoiles de l'APEX, établie à partir des commentaires des clients. Ce prix s'ajoute aux distinctions qu'Air Canada a reçues en 2023 pour ses produits et services. Voici quelques-unes de ces récompenses :

- Meilleur transporteur aérien au Canada, selon les World Airline Awards de Skytrax;
- Meilleur personnel au sol et à bord au Canada, selon les World Airline Awards de Skytrax;
- Meilleur transporteur aérien à bas coût au Canada (Air Canada Rouge) selon les World Airline Awards de Skytrax;
- Transporteur aérien de prédilection en Amérique du Nord pour la cinquième année de suite aux prix Trazees;
- Meilleur transporteur aérien pour les divertissements à bord selon *Global Traveler*, pour la cinquième année d'affilée;
- Prix du choix du public voyageur dans la catégorie Meilleurs divertissements à bord en Amérique du Nord, selon l'APEX.



Milieu de travail inclusif et impact social



Air Canada a obtenu une place au palmarès des Meilleurs employeurs au Canada pour une huitième année de suite et à celui des Meilleurs employeurs en matière de diversité au Canada de Forbes. Le transporteur a aussi été nommé comme l'un des Meilleurs employeurs de Montréal en 2023 selon le sondage annuel de Mediacorp Canada, et ce, pour la dixième année de suite. Air Canada a été sélectionnée pour ses programmes de bien-être des employés couvrant à la fois la santé physique et mentale, sa philosophie consistant à faire évoluer les rôles et à offrir des opportunités diverses en fonction des différents ensembles de compétences, ainsi que pour ses initiatives internes et externes en matière de diversité, d'équité et d'inclusion. Air Canada a également été nommée comme l'une des 50 entreprises les plus engagées pour 2023 selon Achievers, et ce, pour la sixième année de suite; elle a aussi reçu le prix soulignant l'engagement exceptionnel en faveur de l'équité en matière d'emploi et le prix de distinction sectorielle aux Prix de réalisation pour l'équité en emploi, de même qu'un prix Innovative HR Team 2023 de HRD Canada.

Air Canada a poursuivi ses efforts en vue d'améliorer ses pratiques en matière de diversité, d'équité et d'inclusion, notamment en augmentant le nombre de ses employés, en offrant des formations, en favorisant les partenariats avec des organismes locaux, régionaux et nationaux et en participant à des activités de portée locale, régionale et nationale. Ces programmes et initiatives s'inscrivent dans le cadre intégré de diversité, équité et inclusion CARE, qui cible quatre domaines d'intervention :

- 1) la proximité avec la communauté;
- 2) la responsabilité;
- 3) la représentation; et
- 4) l'engagement et le sentiment d'appartenance.



Dans le cadre du Plan d'accessibilité 2023-2026 publié en juin dernier, Air Canada cherche à réduire les obstacles et à rendre les voyages plus simples, plus confortables et toujours fiables pour les clients ayant un handicap. En novembre 2023, Air Canada a annoncé l'accélération de la mise en œuvre de ce plan au moyen d'un ensemble de mesures visant à éliminer les barrières et à améliorer l'expérience de voyage des clients ayant un handicap. Ces mesures sont les suivantes :

- investissements dans de nouveaux équipements dans les aéroports du Canada, notamment des ascenseurs, de sorte qu'Air Canada puisse répondre aux attentes de ses clients;
- rangement dans la cabine de l'appareil des aides à la mobilité, dans la mesure du possible. Lorsque ce matériel est rangé dans la soute, de nouvelles procédures sont mises en place pour assurer le suivi de ce matériel au cours du voyage, notamment un processus visant à confirmer que le matériel a bel et bien été chargé avant le décollage;
- formation améliorée visant à rehausser tous les aspects des interactions des employés avec les clients ayant un handicap, notamment leur compréhension de l'expérience vécue par les clients en matière de transport aérien;
- création du nouveau poste de cadre supérieur de directrice – Accessibilité clientèle. La personne retenue pour le poste dirigera une équipe chargée de gérer la mise en œuvre du plan d'accessibilité de la Société et de fournir des ressources et des points de référence communs pour une gestion efficace des questions liées aux handicaps.

Air Canada a également créé un Comité consultatif sur l'accessibilité des clients, initialement formé de quatre membres ayant un handicap et représentant quatre organismes canadiens réputés en matière d'accessibilité. Le rôle de ces personnes sera de fournir des indications et des conseils concernant les priorités et les projets en matière d'accessibilité.



La Société a continué à faire la promotion du bilinguisme en renforçant ses programmes, ses pratiques et sa gamme de cours en matière de langues officielles, autant d'éléments clés de son identité et de sa culture canadienne.

En ce qui concerne les événements annuels de collecte de fonds pour les enfants et les familles dans le besoin, Air Canada et la Fondation Air Canada ont fait état de résultats records. Par exemple, en 2023, la semaine de jumelage des points Aéroplan a permis de recueillir un nombre record de 67 millions de points Aéroplan pour aider les familles à accéder à des soins médicaux. Cette campagne de jumelage des points a été la plus fructueuse des deux décennies d'existence du programme. Par ailleurs, la Fondation Air Canada a amassé une somme record de près de 1,3 M\$ lors de son 11^e tournoi de golf annuel pour appuyer des organismes caritatifs voués à la santé et au bien-être des enfants et des jeunes aux quatre coins du Canada.

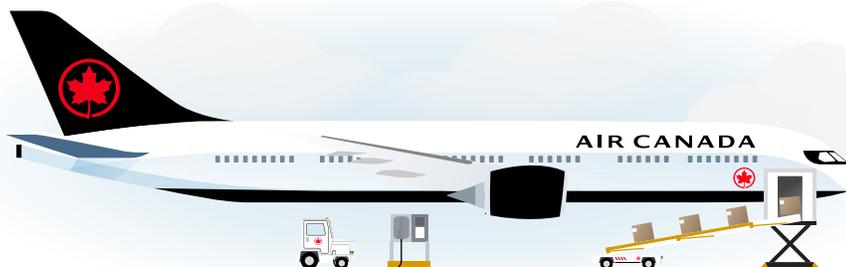
Le plan d'action climatique d'Air Canada s'appuie sur ses chaînes de valeur et ses activités existantes et repose sur quatre grands piliers de réduction des émissions de carbone qui sont essentiels à l'atteinte des objectifs liés au climat de la Société, à savoir : parc aérien et exploitation; innovation : carburant d'aviation durable (CAD) et énergie renouvelable; et réduction ou élimination du carbone. Le plan comprend des étapes ambitieuses pour atteindre son objectif à long terme tout aussi ambitieux, soit zéro émission nette d'ici 2050. À moyen terme, les cibles absolues de réduction nette des gaz à effet de serre (« GES ») d'ici 2030, sont les suivantes :

- réduction nette de 20 % des GES produits par les opérations aériennes d'ici 2030 par rapport à l'année de référence 2019;
- réduction nette de 30 % des GES produits par les opérations au sol d'ici 2030 par rapport à l'année de référence 2019;
- investissement de 50 M\$ dans les technologies à faibles émissions de carbone visant à accélérer la décarbonisation, comme les carburants d'aviation durables, et les nouvelles technologies aéronautiques.

De plus amples renseignements sur l'impact social et les progrès d'Air Canada dans sa stratégie de durabilité seront communiqués, notamment dans le rapport d'impact 2023 de la Fondation Air Canada, qui sera bientôt publié, et le rapport 2023 sur le développement durable d'Air Canada.

Dans le cadre de sa stratégie ambitieuse nommée « Toujours plus haut », en 2024, Air Canada entend continuer de tirer parti de ses principaux actifs et de ses nombreux avantages concurrentiels, à savoir :

- un personnel talentueux et une culture d'entreprise primée;
- un parc aérien rationalisé, moderne, écoénergétique et polyvalent, offrant des configurations d'appareil à l'avant-garde;
- un réseau mondial, bien positionné pour répondre à la demande de divers segments de clientèle, et rehaussé par l'affiliation de la Société au réseau Star Alliance^{MD} et la conclusion de nombreux accords commerciaux;
- une marque dynamique à forte notoriété;
- une expérience client améliorée avec des produits et services concurrentiels, notamment le programme Aéroplan;
- Air Canada Rouge, transporteur loisirs à faibles coûts et Vacances Air Canada, l'un des principaux voyageurs au Canada;
- une vaste offre de services de fret, qui tire parti des synergies réseau entre les appareils de transport passagers et les appareils consacrés exclusivement au fret;
- de nouvelles technologies stratégiques et d'autres améliorations technologiques;
- un engagement en faveur du développement durable.



Récapitulatif financier du quatrième trimestre de 2023

Ci-après, un aperçu des résultats d'exploitation et de la situation financière d'Air Canada pour le quatrième trimestre de 2023, comparativement au quatrième trimestre de 2022.

- Produits d'exploitation de 5 175 M\$, soit une hausse de 495 M\$ ou de 11 % et augmentation de plus de 9 % de la capacité exploitée par rapport à l'exercice précédent. Ce résultat est proche de la prévision indiquée dans le communiqué de presse d'Air Canada daté du 30 octobre 2023.
- Charges d'exploitation de 5 096 M\$, soit une hausse de 388 M\$ ou de 8 %. Cette hausse est attribuable à l'augmentation des coûts dans pratiquement tous les postes, qui reflète l'accroissement de la capacité exploitée et du trafic sur 12 mois, notamment d'une hausse des salaires et charges sociales. Elle a été atténuée par la diminution de la charge de carburant d'aviation, attribuable à une baisse des prix du carburant d'aviation.
- Bénéfice d'exploitation de 79 M\$ et marge d'exploitation de 1,5 %, soit une amélioration de 107 M\$.
- BAIIDA ajusté de 521 M\$ et marge du BAIIDA ajusté de 10,1 %, soit une amélioration de 132 M\$.
- Bénéfice net de 184 M\$ et bénéfice par action dilué de 0,41 \$, comparativement à un bénéfice net de 168 M\$ et un bénéfice par action dilué de 0,41 \$ à la même période de l'exercice précédent.
- Perte nette ajustée de 44 M\$ et perte par action diluée ajustée de 0,12 \$, comparativement à une perte nette ajustée de 217 M\$ et une perte par action diluée ajustée de 0,61 \$.
- CESMO ajustées de 14,25 cents, comparativement à 13,68 cents, soit une hausse de 4,1 %, en raison de l'augmentation des salaires et charges sociales et des charges de maintenance, ainsi que des pressions inflationnistes sur certains postes.
- Flux de trésorerie nets provenant des activités d'exploitation de 985 M\$, soit une hausse de 338 M\$.
- Flux de trésorerie disponibles de 669 M\$, soit une hausse de 349 M\$.

Récapitulatif financier de l'exercice 2023

Dans les lignes qui suivent, un aperçu des résultats d'exploitation et de la situation financière d'Air Canada pour l'exercice 2023, comparativement à l'exercice 2022.

- Produits d'exploitation de 21 833 M\$, soit une hausse de 5 277 M\$ ou de 32 % en regard d'une croissance d'environ 20 % de la capacité exploitée. L'augmentation de la capacité était conforme aux prévisions fournies dans le communiqué d'Air Canada daté du 30 octobre 2023.
- Charges d'exploitation de 19 554 M\$, soit une hausse de 2 811 M\$ ou de 17 %. Cette hausse est attribuable principalement à l'augmentation de pratiquement tous les postes, qui reflète l'accroissement de la capacité exploitée et du trafic sur 12 mois, notamment d'une hausse des salaires et charges sociales. Elle reflète également l'incidence d'un ajustement favorable du coût de la maintenance d'un montant de 159 M\$ comptabilisé au premier trimestre de 2022.
- Bénéfice d'exploitation de 2 279 M\$ et marge d'exploitation de 10,4 %, soit une amélioration de 2 466 M\$.
- BAIIDA ajusté de 3 982 M\$, et marge du BAIIDA ajusté de 18,2 %, soit une amélioration de 2 525 M\$ en regard de 2022. La marge du BAIIDA se situe dans le haut des prévisions indiquées dans le communiqué d'Air Canada daté du 30 octobre 2023.
- Bénéfice net de 2 276 M\$ et bénéfice par action – résultat dilué de 5,96 \$, contre une perte nette de 1 700 M\$ et une perte par action – résultat dilué de 4,75 \$.
- Bénéfice net ajusté de 1 713 M\$ et bénéfice ajusté par action – résultat dilué de 4,56 \$, contre une perte nette ajustée de 988 M\$ et une perte ajustée par action – résultat dilué de 2,76 \$.
- CESMO ajustées de 13,49 cents, contre 13,21 cents en 2022. Cette progression de 2,2 % est attribuable à l'augmentation du trafic et des frais de vente, qui sont étroitement liés à la croissance des produits, à l'augmentation des coûts de la main-d'œuvre, à un ajustement favorable des charges de maintenance comptabilisé en 2022 et aux pressions inflationnistes sur certains postes. Ce résultat se situe dans la fourchette des prévisions communiquée par Air Canada dans le communiqué de presse daté du 30 octobre 2023.
- Flux de trésorerie nets provenant des activités d'exploitation de 4 320 M\$, soit une hausse de 1 952 M\$.
- Flux de trésorerie disponibles de 2 756 M\$, soit une hausse de 1 960 M\$.
- Ratio de la dette nette sur le BAIIDA ajusté de 1,1 au 31 décembre 2023 comparativement à un ratio de 5,1 au 31 décembre 2022. L'amélioration est attribuable à une augmentation du BAIIDA ajusté et à la réduction de 2,9 G\$ de la dette nette.

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

	Exercices			
	2023	2022	Variation (\$)	Variation (%)
(en millions de dollars canadiens, sauf indication contraire)				
Produits d'exploitation				
Passages	19 403 \$	14 238 \$	5 165 \$	36
Fret	924	1 266	(342)	(27)
Autres	1 506	1 052	454	43
Total des produits d'exploitation	21 833	16 556	5 277	32
Charges d'exploitation				
Carburant d'aviation	5 318	5 276	42	1
Salaires et charges sociales	3 955	3 260	695	21
Dotation aux amortissements	1 703	1 644	59	4
Redevances aéroportuaires et de navigation	1 418	1 213	205	17
Frais de vente et de distribution	1 097	797	300	38
Frais d'achat de capacité	858	763	95	12
Maintenance avions	1 083	706	377	53
Coûts liés à la portion terrestre des forfaits	720	474	246	52
Communications et technologies de l'information	555	468	87	19
Restauration et services à bord	628	425	203	48
Autres	2 219	1 717	502	29
Total des charges d'exploitation	19 554	16 743	2 811	17
Bénéfice (perte) d'exploitation	2 279	(187)	2 466	
Produits (charges) autres que d'exploitation				
Profit (perte) de change	389	(732)	1 121	
Produits d'intérêts	416	168	248	
Charges d'intérêts	(944)	(909)	(35)	
Intérêts incorporés	14	13	1	
Profit sur instruments financiers comptabilisés à la juste valeur	115	133	(18)	
Perte aux règlements et modifications de dette	(10)	(14)	4	
Autres	(47)	4	(51)	
Total des charges autres que d'exploitation	(67)	(1 337)	1 270	
Bénéfice (perte) avant impôts sur le résultat	2 212	(1 524)	3 736	
Recouvrement (charge) d'impôts sur le résultat	64	(176)	240	
Bénéfice net (perte nette)	2 276 \$	(1 700) \$	3 976 \$	
Bénéfice (perte) par action – résultat de base	6,35 \$	(4,75) \$	11,10 \$	
Bénéfice (perte) par action – résultat dilué	5,96 \$	(4,75) \$	10,71 \$	
BAIIDA ajusté¹⁾	3 982 \$	1 457 \$	2 525 \$	
Résultat avant impôts ajusté¹⁾	1 693 \$	(952) \$	2 645 \$	
Résultat net ajusté¹⁾	1 713 \$	(988) \$	2 701 \$	
Bénéfice ajusté (perte ajustée) par action – résultat dilué¹⁾	4,56 \$	(2,76) \$	7,32 \$	

¹⁾ Le BAIIDA ajusté, le résultat avant impôts ajusté, le résultat net ajusté, et le bénéfice ajusté (la perte ajustée) par action sont des mesures financières hors PCGR ou des ratios financiers hors PCGR. Se reporter à la rubrique 20, *Mesures financières hors PCGR*, du présent rapport de gestion pour un complément d'information à cet égard.

Produits passages réseau

En 2023, les produits passages se sont chiffrés à 19 403 M\$, en hausse de 5 165 M\$ (ou plus de 36 % par rapport à 2022 avec une hausse de 14 % des PPSMO). Ces résultats rendent compte de la forte demande de services de transport aérien sur tous les marchés et d'un contexte d'exploitation plus favorable, en raison en partie de la levée progressive des restrictions de déplacements au Canada en 2022, les dernières ayant été supprimées en octobre 2022.

Voici certains des principaux facteurs expliquant la variation sur 12 mois :

- incidence favorable de la levée progressive des restrictions liées à la COVID-19 en 2022. Environ 70 % de l'augmentation, en glissement annuel, des produits passages a été réalisée au premier semestre de 2023;
- forte demande de voyages internationaux. Les produits passages tirés des marchés internationaux ont progressé de 50 % pour une augmentation de 26 % de la capacité, ce qui représente plus de 65 % de l'augmentation totale des produits sur 12 mois;
- croissance du trafic supérieure à l'augmentation de la capacité. Le coefficient d'occupation du réseau a donc augmenté de six points de pourcentage en glissement annuel;
- augmentation des tarifs moyens par rapport à 2022 et hausse de 6 % des rendements unitaires du réseau;
- demande soutenue de produits haut de gamme. Croissance de plus de 37 % des produits tirés des services à haut de gamme sur 12 mois, ce qui représente presque 29 % de l'augmentation totale des produits passages.

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

(en millions de dollars canadiens)	Exercices			
	2023	2022	Variation (\$)	Variation (%)
Lignes intérieures	5 106 \$	4 424 \$	682 \$	15,4
Lignes transfrontalières	4 123	3 017	1 106	36,7
Lignes transatlantiques	6 049	4 381	1 668	38,1
Lignes transpacifiques	2 380	1 118	1 262	112,8
Autres	1 745	1 298	447	34,5
Réseau	19 403 \$	14 238 \$	5 165 \$	36,3

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

	2023 par rapport à 2022					
	Produits passages Variation (%)	Capacité (SMO) Variation (%)	Trafic (PMP) Variation (%)	Coefficient d'occupation Variation (pp)	Rendement unitaire Variation (%)	PPSMO Variation (%)
Lignes intérieures	15,4	5,2	11,6	4,9	3,4	9,7
Lignes transfrontalières	36,7	20,0	30,0	6,4	5,2	13,9
Lignes transatlantiques	38,1	15,6	22,9	5,3	12,3	19,4
Lignes transpacifiques	112,8	81,8	101,8	9,0	5,4	17,0
Autres	34,5	16,5	26,4	6,6	6,4	15,5
Réseau	36,3	19,9	29,0	6,1	6,0	13,6

Produits passages tirés des lignes intérieures

Les produits passages tirés des lignes intérieures se sont accrus de plus de 15 % par rapport à ceux de 2022 en regard d'augmentations du trafic et de la capacité dans pratiquement l'ensemble du réseau de lignes intérieures. Le rendement unitaire s'est accru de plus de 3 % par rapport à 2022 en raison d'une forte demande dans un contexte de concurrence féroce sur le marché.

Produits passages tirés des lignes transfrontalières

Les produits passages tirés des lignes transfrontalières ont augmenté d'environ 37 % en raison de la vigueur soutenue des services transfrontaliers et du trafic lié à la sixième liberté de l'air, ce qui s'est traduit par une hausse des PPSMO et du rendement unitaire, la capacité exploitée ayant cru de 20 %. La capacité a augmenté en raison de liaisons nouvelles ou rétablies et de l'augmentation des fréquences de vols ainsi que de l'amélioration des possibilités de correspondance avec le réseau international d'Air Canada sous-tendant la stratégie concernant le trafic lié à la sixième liberté de l'air.

Produits passages tirés des lignes transatlantiques

Les produits passages tirés des lignes transatlantiques ont augmenté de 38 %, en raison de la forte demande de vols transatlantiques à destination et au départ du Canada, ainsi que du trafic lié à la sixième liberté de l'air, découlant en grande partie de l'amélioration du contexte d'exploitation et de la levée, au deuxième semestre de 2022, des restrictions de déplacements qui demeuraient en vigueur au Canada.

La forte demande, y compris pour les produits haut de gamme, s'est traduite par une hausse, en glissement annuel, dans les deux chiffres des PPSMO et une augmentation du rendement unitaire sur tous les grands marchés transatlantiques, notamment les marchés de l'Europe continentale, en dépit d'une capacité accrue par rapport à 2022.

Produits passages tirés des lignes transpacifiques

En 2023, les produits passages tirés des lignes transpacifiques ont plus que doublé par rapport à 2022 en raison de l'amélioration du contexte d'exploitation résultant du rétablissement des dessertes des pays de la région Asie-Pacifique (sauf la Chine), en particulier le Japon, à la suite de l'assouplissement des restrictions de déplacements au Canada et dans ces pays. De plus, la demande de trafic lié à la sixième liberté de l'air à destination du Pacifique a bondi par rapport à 2022, les réseaux transpacifique et transfrontalier d'Air Canada ayant été rétablis.

Produits passages tirés des autres lignes

Les produits passages tirés des autres lignes se sont accrus d'environ 35 % par rapport à 2022, en raison de la forte demande de services aériens sur les marchés des Antilles, de l'Amérique centrale et de l'Amérique du Sud attribuable principalement à l'incidence favorable de l'élimination progressive des restrictions de déplacements au Canada en 2022.

Produits fret

En 2023, les produits fret se sont repliés de 342 M\$, ou de 27 % par rapport à 2022. Le repli est attribuable à la faiblesse du volume et du rendement unitaire sur tous les marchés et au rétablissement de la configuration passagers des appareils de transport de passagers temporairement convertis en avions-cargos à la fin du deuxième trimestre de 2022. Cette baisse a été partiellement contrebalancée par une hausse du trafic sur les marchés de l'Amérique centrale et de l'Amérique du Sud et celui des lignes transatlantiques. À la fin de 2023, Air Canada exploitait sept avions-cargos 767 de Boeing, contre trois en 2022.

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

(en millions de dollars canadiens)	Exercices			
	2023	2022	Variation (\$)	Variation (%)
Lignes intérieures	94 \$	114 \$	(20) \$	(17,7)
Lignes transfrontalières	45	51	(6)	(10,6)
Lignes transatlantiques	432	556	(124)	(22,2)
Lignes transpacifiques	222	409	(187)	(45,8)
Autres	131	136	(5)	(4,0)
Réseau	924 \$	1 266 \$	(342) \$	(27,0)

Autres produits

En 2023, les autres produits se sont accrus de 454 M\$, ou de 43 %, par rapport à 2022. Cette hausse s'explique essentiellement par les produits tirés des forfaits terrestres par Vacances Air Canada du fait de l'augmentation du nombre de voyageurs et de la hausse des tarifs des forfaits terrestres. L'accroissement des produits tirés des services aux passagers et des achats à bord résultant de la reprise du trafic et la hausse des produits tirés des services autres qu'aériens liés au programme Aéroplan ont également contribué à cette hausse par rapport à l'exercice précédent.

Charges d'exploitation

En 2023, les charges d'exploitation ont totalisé 19 554 M\$, en hausse de 2 811 M\$ ou d'environ 17 % par rapport à 2022, en regard d'une progression d'environ 20 % de la capacité exploitée. Cette variation est principalement attribuable à des augmentations dans pratiquement tous les postes, ce qui reflète la progression du trafic et de la capacité exploitée d'un exercice à l'autre et, dans une moindre mesure, un écart de change défavorable. Elle tient compte également d'une hausse de 695 M\$ des salaires et charges sociales découlant de l'augmentation de l'effectif et des charges à payer relatives à la participation aux bénéfices et à d'autres éléments liés à la rémunération, d'un ajustement favorable du coût de la maintenance d'un montant de 159 M\$ comptabilisé au premier trimestre de 2022 et des pressions inflationnistes générales sur divers postes.

La variation en glissement annuel des principaux éléments des charges d'exploitation est présentée ci-après.

Carburant d'aviation

En 2023, la charge de carburant d'aviation s'est élevée de 1 % par rapport à 2022. Cette augmentation s'explique par le fait que le volume de litres consommés a augmenté de 21 % et que les SMO ont augmenté de 20 %. Elle a été partiellement contrebalancée par une baisse de 14 % du prix du carburant d'aviation (après déduction d'un écart de change défavorable) et par un profit net de 51 M\$ découlant du règlement des couvertures du prix du carburant d'aviation (en 2022, Air Canada n'avait pas mis en place de positions de couverture du prix du carburant d'aviation). Dans une moindre mesure, la charge liée au programme de compensation d'émissions de carbone d'Aéroplan pour des récompenses explique également l'augmentation de la charge. Ce programme, lancé à la fin de 2022, propose la compensation d'une quantité estimative d'émissions de gaz à effet de serre lié à l'utilisation de points Aéroplan pour des vols sur des liaisons offertes par Air Canada, Air Canada Rouge et Air Canada Express.

Salaires et charges sociales

En 2023, les salaires et charges sociales ont augmenté de 21 % par rapport à 2022. Cet accroissement d'un exercice à l'autre découle d'une augmentation de 17 % de l'effectif en équivalents temps plein nécessaire pour soutenir les activités prévues découlant de la hausse des SMO et des charges à payer relatives à la participation aux bénéfices et à d'autres éléments liés à la rémunération. La hausse des salaires moyens a aussi, dans une moindre mesure, contribué à l'augmentation.

Frais de vente et de distribution

En 2023, les frais de vente et de distribution ont augmenté de 38 % par rapport à 2022. L'augmentation s'explique par la hausse des frais liés aux cartes de crédit, des frais de distribution et des commissions, qui concorde avec l'accroissement de 36 % des produits passagers d'un exercice à l'autre.

Frais d'achat de capacité

En 2023, les frais d'achat de capacité se sont accrus de 12 % par rapport à 2022. L'augmentation est principalement attribuable à la hausse des taux prévus par le CAC, en raison de la hausse des coûts engagés par Jazz pour exploiter des vols pour le compte d'Air Canada, découlant entre autres de l'incidence de la nouvelle convention collective conclue par Jazz avec la Air Line Pilot Association (« ALPA »), entrée en vigueur le 1^{er} septembre 2023, de l'augmentation des charges de maintenance et d'un écart de change défavorable. Ces facteurs ont été contrebalancés en partie par la baisse du nombre d'heures de vol par rapport à 2022 en raison du manque de pilotes à Jazz. L'augmentation rend compte également de l'accord conclu avec PAL Airlines, entré en vigueur le 1^{er} juillet 2023.

Maintenance avions

En 2023, la charge de maintenance avions a augmenté de 53 %, en raison surtout de la hausse des activités de maintenance découlant de l'augmentation du nombre d'heures de vol par rapport à 2022 et de l'incidence d'un ajustement favorable de 159 M\$ de la charge de maintenance avions comptabilisé au premier trimestre de 2022 à la suite d'un contrat modifié conclu avec un fournisseur de services de maintenance tiers. Dans une moindre mesure, une augmentation d'un exercice à l'autre des provisions liées à la maintenance des appareils loués ajoutés au parc aérien en 2023 a contribué à l'augmentation des charges de maintenance avions par rapport à 2022.

Coûts liés à la portion terrestre des forfaits

En 2023, les coûts liés à la portion terrestre des forfaits ont enregistré une augmentation de 52 % par rapport à 2022, ce qui s'explique en grande partie par les produits tirés de la vente d'un volume plus élevé de forfaits terrestres par Vacances Air Canada. En janvier 2022, du fait de l'émergence du variant Omicron et de la baisse à court terme de la demande qui s'est ensuivie, Air Canada avait suspendu ses vols pour certaines destinations des Antilles pendant la période allant du 24 janvier au 30 avril 2022.

Restauration et services à bord

En 2023, les charges au titre de la restauration et des services à bord ont augmenté de 48 % par rapport à 2022. Cette augmentation est attribuable à l'augmentation sur 12 mois du trafic, compte tenu des variations de la composition du trafic, et de la capacité exploitée. Les pressions inflationnistes sur l'ensemble des postes ont aussi, mais dans une moindre mesure, contribué à l'augmentation.

Autres charges d'exploitation

En 2023, les autres charges d'exploitation ont augmenté de 29 % par rapport à 2022. L'augmentation est attribuable au nombre plus élevé de vols sur douze mois, ainsi qu'aux pressions inflationnistes sur certains postes, quoique dans une moindre mesure.

Le tableau ci-après présente une ventilation des autres charges pour les périodes indiquées.

(en millions de dollars canadiens)	Exercices			
	2023	2022	Variation (\$)	Variation (%)
Services d'escale	501 \$	367 \$	134 \$	37
Frais d'équipages	266	207	59	29
Location et entretien d'immeubles	294	229	65	28
Frais et services divers	218	213	5	2
Autres frais résiduels	940	701	239	34
Total des autres charges	2 219 \$	1 717 \$	502 \$	29

CESMO et CESMO ajustées

En 2023, les CESMO se sont établies à 19,75 cents, en baisse de 2,6 % par rapport à 2022, en raison de l'augmentation des SMO d'un exercice à l'autre, et ont bénéficié d'une baisse de 13 % des prix du carburant d'aviation. La contraction du coût unitaire a été freinée par la hausse des coûts des services passagers, attribuable à l'augmentation du trafic et des frais de vente, qui sont étroitement liés à la croissance des produits, à l'augmentation des salaires et charges sociales, ainsi qu'à l'incidence d'un ajustement favorable de 159 M\$ des charges de maintenance, comptabilisé au premier trimestre de 2022, et à des pressions inflationnistes sur certains postes.

Les CESMO ajustées se sont établies à 13,49 cents, en hausse de 2,2 % par rapport à l'exercice précédent. La hausse s'explique par la montée des coûts des services passagers attribuable à l'augmentation du trafic et des frais de vente, qui sont étroitement liés à la croissance des produits, à l'augmentation des salaires et charges sociales, ainsi qu'à l'incidence d'un ajustement favorable des charges de maintenance de 159 M\$ comptabilisé au premier trimestre de 2022 et à des pressions inflationnistes sur certains postes.

Le tableau ci-après présente un rapprochement des CESMO et des CESMO ajustées pour les périodes indiquées.

(en cents par SMO)	Exercices			
	2023	2022	Variation (\$)	Variation (%)
CESMO	19,75 ¢	20,28 ¢	(0,53) ¢	(2,6)
Retrancher :				
Charge de carburant d'aviation, coûts liés à la portion terrestre des forfaits, dépréciation d'actifs et coûts liés aux avions-cargos	(6,26)	(7,07)	0,81	(11,5)
CESMO ajustées	13,49 ¢	13,21 ¢	0,28 ¢	2,2

Charges autres que d'exploitation

En 2023, les charges autres que d'exploitation ont totalisé 67 M\$, alors qu'elles s'étaient chiffrées à 1 337 M\$ en 2022.

Le profit de change s'est chiffré à 389 M\$, comparativement à une perte de 732 M\$ en 2022. Pour 1 \$ US, le cours du change de clôture le 31 décembre 2023 était de 1,3243 \$ alors qu'il était de 1,3554 \$ le 31 décembre 2022. Le dollar canadien s'étant apprécié, la réévaluation du change sur la dette à long terme et les obligations locatives a donné lieu à un profit de 259 M\$ tandis que les profits sur dérivés sur devises ont totalisé 139 M\$ en 2023.

Les charges d'intérêts se sont établies à 944 M\$, en hausse de 35 M\$ par rapport à 2022. L'augmentation est principalement attribuable à l'incidence défavorable de la hausse, d'un exercice à l'autre, des taux d'intérêt sur la dette à taux variable, ainsi que, dans une moindre mesure, à l'écart de change défavorable. L'augmentation a été atténuée par les remboursements de la dette effectués en 2023. Pour de plus amples renseignements sur les remboursements de la dette, se reporter à la rubrique 8.2, *Dette nette*, du présent rapport de gestion.

Les produits d'intérêts ont atteint 416 M\$, soit une hausse de 248 M\$ par rapport à 2022 en raison des intérêts plus élevés sur les dépôts attribuables à la hausse des taux d'intérêt sur 12 mois.

Les profits sur les instruments financiers comptabilisés à la juste valeur se sont élevés à 115 M\$ et s'expliquent principalement par les fluctuations de la juste valeur du dérivé incorporé aux billets convertibles d'Air Canada et du portefeuille de placements à court terme d'Air Canada.

Impôts sur le résultat

En 2023, Air Canada a comptabilisé un recouvrement d'impôts sur le résultat de 64 M\$, alors qu'une charge d'impôts sur le résultat de 176 M\$ avait été comptabilisée en 2022, comme indiqué ci-après. Le recouvrement d'impôts sur le résultat différés présenté au compte de résultat a annulé partiellement la charge d'impôts sur le résultat différés inscrite dans les autres éléments du résultat global et liée aux réévaluations du passif des régimes d'avantages du personnel.

(en millions de dollars canadiens)	Exercices	
	2023	2022
Recouvrement (charge) d'impôts sur le résultat exigibles	17 \$	(47) \$
Recouvrement (charge) d'impôts sur le résultat différés	47	(129)
Recouvrement (charge) d'impôts sur le résultat	64 \$	(176) \$

6 Résultats des activités – Comparaison des quatrièmes trimestres de 2023 et de 2022

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

	Quatrièmes trimestres			
	2023	2022	Variation (\$)	Variation (%)
(en millions de dollars canadiens, sauf indication contraire)				
Produits d'exploitation				
Passages	4 553 \$	4 062 \$	491 \$	12
Fret	244	288	(44)	(15)
Autres	378	330	48	15
Total des produits d'exploitation	5 175	4 680	495	11
Charges d'exploitation				
Carburant d'aviation	1 391	1 459	(68)	(5)
Salaires et charges sociales	1 075	892	183	21
Dotation aux amortissements	442	417	25	6
Redevances aéroportuaires et de navigation	350	320	30	9
Frais de vente et de distribution	253	228	25	11
Frais d'achat de capacité	223	214	9	4
Maintenance avions	311	248	63	25
Coûts liés à la portion terrestre des forfaits	177	163	14	9
Communications et technologies de l'information	140	127	13	10
Restauration et services à bord	161	127	34	27
Autres	573	513	60	12
Total des charges d'exploitation	5 096	4 708	388	8
Bénéfice (perte) d'exploitation	79	(28)	107	
Produits (charges) autres que d'exploitation				
Profit de change	72	316	(244)	
Produits d'intérêts	109	71	38	
Charges d'intérêts	(222)	(245)	23	
Intérêts incorporés	5	5	-	
Profit sur instruments financiers comptabilisés à la juste valeur	91	44	47	
Perte aux règlements et modifications de dette	(1)	(31)	30	
Autres	(11)	14	(25)	
Total des produits autres que d'exploitation	43	174	(131)	
Bénéfice avant impôts sur le résultat	122	146	(24)	
Recouvrement d'impôts sur le résultat	62	22	40	
Bénéfice net	184 \$	168 \$	16 \$	
Bénéfice par action – résultat de base	0,51 \$	0,47 \$	0,04 \$	
Bénéfice par action – résultat dilué	0,41 \$	0,41 \$	- \$	
BAIIDA ajusté¹⁾	521 \$	389 \$	132 \$	
Perte avant impôts ajustée¹⁾	(47) \$	(211) \$	164 \$	
Perte nette ajustée¹⁾	(44) \$	(217) \$	173 \$	
Perte ajustée par action – résultat dilué¹⁾	(0,12) \$	(0,61) \$	0,49 \$	

¹⁾ Le BAIIDA ajusté, le résultat avant impôts ajusté, le résultat net ajusté, et le bénéfice ajusté (la perte ajustée) par action sont des mesures financières hors PCGR ou des ratios financiers hors PCGR. Se reporter à la rubrique 20, *Mesures financières hors PCGR*, du présent rapport de gestion pour un complément d'information à cet égard.

Produits passages réseau

Au quatrième trimestre de 2023, les produits passages se sont établis à 4 553 M\$, soit une hausse de 491 M\$, ou 12 %, par rapport au quatrième trimestre de 2022. La hausse est attribuable à la progression du trafic, de la capacité exploitée et du rendement unitaire, principalement sur les marchés des lignes transpacifiques, transatlantiques et transfrontalières en raison de la vigueur de la demande de services de transport aérien internationaux.

La vitalité de la demande de produits haut de gamme, sur tous les marchés, s'est traduite par une augmentation d'environ 12 % des produits passages tirés des services haut de gamme. Cette hausse représente environ 20 % de la progression des produits passages d'un exercice à l'autre.

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

(en millions de dollars canadiens)	Quatrièmes trimestres			
	2023	2022	Variation (\$)	Variation (%)
Lignes intérieures	1 245 \$	1 195 \$	50 \$	4,2
Lignes transfrontalières	993	916	77	8,5
Lignes transatlantiques	1 259	1 096	163	14,8
Lignes transpacifiques	611	412	199	48,1
Autres	445	443	2	0,5
Réseau	4 553 \$	4 062 \$	491 \$	12,1

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

	Quatrième trimestre de 2023 par rapport au quatrième trimestre de 2022					
	Produits passages Variation (%)	Capacité (SMO) Variation (%)	Trafic (PMP) Variation (%)	Coefficient d'occupation Variation (pp)	Rendement unitaire Variation (%)	PPSMO Variation (%)
Lignes intérieures	4,2	(2,9)	(0,1)	2,4	4,3	7,3
Lignes transfrontalières	8,5	7,6	7,1	(0,4)	1,3	0,8
Lignes transatlantiques	14,8	10,6	9,8	(0,6)	4,6	3,8
Lignes transpacifiques	48,1	36,0	41,0	3,1	5,1	8,9
Autres	0,5	4,5	2,9	(1,3)	(2,3)	(3,8)
Réseau	12,1	9,3	10,1	0,7	1,8	2,6

Produits passages tirés des lignes intérieures

Les produits passages tirés des lignes intérieures se sont accrus de plus de 4 % par rapport au quatrième trimestre de 2022 en raison de la progression du trafic et de la capacité sur les principaux marchés de l'est du Canada. Le rendement unitaire des lignes intérieures s'est accru de plus de 4 % malgré l'intensification de la concurrence sur le marché canadien. La capacité exploitée a diminué d'environ 3 % en raison l'attrition de pilotes de notre principal partenaire régional et des retombées des problèmes d'approvisionnement mondiaux sur certaines activités de maintenance avions.

Produits passages tirés des lignes transfrontalières

Les produits passages tirés des lignes transfrontalières ont augmenté de plus de 8 % par rapport au quatrième trimestre de 2022 en raison de l'augmentation de la capacité et du trafic sur les marchés des lignes transfrontalières courts- et long-courriers. La capacité s'est accrue en raison des services transfrontaliers rétablis, nouveaux et de l'augmentation des fréquences de vols ainsi que de l'amélioration des possibilités de correspondance avec notre réseau international sous-tendant la stratégie du trafic lié à la sixième liberté de l'air.

Produits passages tirés des lignes transatlantiques

Les produits passages tirés des lignes transatlantiques ont progressé d'environ 15 % par rapport au quatrième trimestre de 2022 en raison de la vigueur de la demande de services transatlantiques, y compris pour les produits haut de gamme, à destination et au départ du Canada, ainsi que du trafic lié à la sixième liberté de l'air. Cela s'est traduit par une hausse, d'un exercice à l'autre, du rendement unitaire et des PPSMO pour l'ensemble des principaux marchés, malgré la progression de la capacité. La capacité a augmenté en raison du rétablissement et de l'ajout de liaisons transatlantiques ainsi que de l'augmentation des fréquences vers certaines destinations européennes, malgré l'incidence de la suspension des liaisons avec Tel-Aviv survenue le 8 octobre 2023.

Produits passages tirés des lignes transpacifiques

Les produits passages tirés des lignes transpacifiques ont bondi d'environ 48 % par rapport au quatrième trimestre de 2022 en raison d'un contexte d'exploitation plus favorable et du rétablissement des dessertes des pays de la région Asie-Pacifique (à l'exception de la Chine), en particulier le Japon, à la suite de l'assouplissement de restrictions de déplacements au Canada et dans ces pays. La demande de trafic lié à la sixième liberté de l'air vers la région Pacifique a bondi par rapport à la même période de 2022, nos réseaux de lignes transpacifiques et transfrontalières ayant tous deux été rétablis.

Produits passages tirés des autres lignes

Les produits passages tirés des autres lignes ont augmenté de 0,5 % par rapport au quatrième trimestre de 2022, les gains résultant de l'augmentation du trafic et de la capacité sur les marchés des Antilles et de l'Amérique centrale ayant été compensés partiellement par la baisse des rendements unitaires sur la plupart des grands marchés.

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

(en millions)	Quatrièmes trimestres				Exercices			
	2023		2022		2023		2022	
	PMP	SMO	PMP	SMO	PMP	SMO	PMP	SMO
Lignes intérieures	4 229	5 034	4 233	5 184	18 224	21 426	16 336	20 373
Lignes transfrontalières	3 744	4 689	3 495	4 356	15 313	18 342	11 781	15 290
Lignes transatlantiques	6 709	7 989	6 111	7 226	30 823	34 894	25 072	30 188
Lignes transpacifiques	3 333	3 761	2 364	2 765	12 370	13 610	6 128	7 484
Autres	2 390	2 966	2 322	2 837	9 072	10 740	7 178	9 223
Réseau	20 405	24 439	18 525	22 368	85 802	99 012	66 495	82 558

Produits fret

Au quatrième trimestre de 2023, les produits fret ont baissé de 44 M\$ ou de 15 % par rapport au quatrième trimestre de 2022. Le repli par rapport à 2022 est surtout attribuable à la diminution du rendement unitaire sur tous les marchés découlant de la faiblesse de la demande de services de fret aérien.

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

(en millions de dollars canadiens)	Quatrièmes trimestres			
	2023	2022	Variation (\$)	Variation (%)
Lignes intérieures	25 \$	30 \$	(5) \$	(16,0)
Lignes transfrontalières	12	13	(1)	(6,5)
Lignes transatlantiques	104	145	(41)	(27,4)
Lignes transpacifiques	65	66	(1)	(2,7)
Autres	38	34	4	9,9
Réseau	244 \$	288 \$	(44) \$	(15,2)

Autres produits

Au quatrième trimestre de 2023, les autres produits ont augmenté de 48 M\$ ou de 15 % par rapport au quatrième trimestre de 2022. Cette augmentation s'explique essentiellement par les produits tirés de la vente d'un volume plus élevé de forfaits terrestres par Vacances Air Canada, l'augmentation de divers services passagers et l'accroissement des achats à bord résultant d'une hausse du trafic et des produits plus élevés tirés de services non aériens liés au programme Aéroplan.

Charges d'exploitation

Au quatrième trimestre de 2023, en regard d'une augmentation de 9 % de la capacité, les charges d'exploitation totales ont augmenté de 8 % par rapport au quatrième trimestre de 2022, en raison de hausses dans pratiquement tous les postes, qui rendent compte de la progression du trafic et de la capacité exploitée d'un exercice à l'autre. L'augmentation est aussi attribuable à l'augmentation des salaires et charges sociales. L'augmentation des charges d'exploitation a été en partie compensée par une diminution, par rapport au quatrième trimestre de 2022, de la charge de carburant d'aviation découlant d'une baisse des prix du carburant d'aviation.

La variation des principaux éléments des charges d'exploitation d'un exercice à l'autre est résumée ci-après.

Carburant d'aviation

Au quatrième trimestre de 2023, la charge de carburant d'aviation s'est repliée de 5 % par rapport au quatrième trimestre de 2022 en raison d'une baisse de 12 % des prix du carburant d'aviation, en dépit de l'incidence d'une perte nette de couverture de 17 M\$ sur le règlement de couvertures du prix du carburant d'aviation au quatrième trimestre et d'un écart de change défavorable de 6 M\$. Le repli de la charge de carburant d'aviation a été compensé en partie par la hausse de la consommation de carburant découlant du plus grand nombre de vols par rapport au même trimestre de 2022.

Salaires et charges sociales

Au quatrième trimestre de 2023, les salaires et charges sociales ont augmenté de 21 % par rapport au quatrième trimestre de 2022. L'augmentation est attribuable aux charges à payer associées à la participation aux bénéficiaires et à d'autres éléments liés à la rémunération, et à un accroissement de 10 % de l'effectif d'équivalents temps plein découlant du plus grand nombre de vols par rapport au même trimestre de l'exercice précédent.

Frais d'achat de capacité

Au quatrième trimestre de 2023, les frais d'achat de capacité se sont accrus de 4 % par rapport au quatrième trimestre de 2022, en raison de l'accord conclu avec PAL Airlines, qui est entré en vigueur le 1^{er} juillet 2023, et de la majoration des tarifs des contrats d'achat de capacité découlant des coûts plus élevés engagés par Jazz pour exploiter des vols pour le compte d'Air Canada, compte tenu de l'incidence de la nouvelle convention collective conclue par Jazz avec l'ALPA, de l'augmentation des charges de maintenance et d'un écart de change défavorable. Ces facteurs ont été contrebalancés en partie par la diminution du nombre de vols régionaux en raison du manque de pilotes à Jazz.

Maintenance avions

Au quatrième trimestre de 2023, la charge de maintenance avions a augmenté de 25 % par rapport au quatrième trimestre de 2022. L'augmentation est en grande partie attribuable à l'intensification des activités de maintenance du fait, entre autres, de l'accroissement du nombre d'heures de vol par rapport au quatrième trimestre de 2022 et au calendrier de certaines activités de maintenance. Les hausses de tarifs des activités de maintenance liées à l'inflation et une augmentation des provisions liées à la maintenance au titre des appareils loués qui se sont ajoutés au parc en exploitation en 2023 expliquent également, mais dans une moindre mesure, l'augmentation des charges de maintenance.

Restauration et services à bord

Au quatrième trimestre de 2023, les charges au titre de la restauration et des services à bord ont augmenté de 27 % par rapport au quatrième trimestre de 2022. L'augmentation est attribuable à la progression, en glissement annuel, du trafic, compte tenu de l'incidence des variations de la composition du trafic, et de la capacité exploitée. Les pressions inflationnistes ont aussi, mais dans une moindre mesure, contribué à l'augmentation.

Autres charges d'exploitation

Au quatrième trimestre de 2023, les autres charges d'exploitation ont augmenté de 12 % par rapport à la même période de 2022. Cette augmentation est attribuable au nombre plus élevé de vols, aux pressions inflationnistes sur certains postes et à un écart de change défavorable par rapport au quatrième trimestre de l'exercice précédent.

Le tableau ci-après présente une ventilation des autres charges pour les périodes indiquées.

(en millions de dollars canadiens)	Quatrièmes trimestres			
	2023	2022	Variation (\$)	Variation (%)
Services d'escale	131 \$	106 \$	25 \$	24
Frais d'équipages	68	59	9	15
Location et entretien d'immeubles	80	67	13	19
Frais et services divers	54	67	(13)	(19)
Autres frais résiduels	240	214	26	12
Total des autres charges	573 \$	513 \$	60 \$	12

CESMO et CESMO ajustées

Au quatrième trimestre de 2023, les CESMO se sont repliés de 0,9 % par rapport au quatrième trimestre de 2022, en raison de la baisse des charges de carburant d'aviation et de l'accroissement de la capacité exploitée sur 12 mois. Le repli a été compensé en partie par l'augmentation des salaires et charges sociales, des charges de maintenance, des charges au titre de la restauration ainsi que des pressions inflationnistes sur divers postes.

Les CESMO ajustées se sont établies à 14,25 cents, en hausse de 4,1 % par rapport au quatrième trimestre de 2022. Cette hausse s'explique par l'augmentation des salaires et charges sociales et des charges de maintenance, ainsi que par des pressions inflationnistes sur certains postes, dont les charges au titre de la restauration.

Le tableau ci-après présente un rapprochement des CESMO et des CESMO ajustées pour les périodes indiquées.

(en cents par SMO)	Quatrièmes trimestres			
	2023	2022	Variation (\$)	Variation (%)
CESMO	20,85 ¢	21,05 ¢	(0,20) ¢	(0,9)
Retrancher :				
Charge de carburant d'aviation, coûts liés à la portion terrestre des forfaits, dépréciation d'actifs et coûts liés aux avions-cargos	(6,60)	(7,37)	0,77	(10,4)
CESMO ajustées	14,25 ¢	13,68 ¢	0,57 ¢	4,1

Produits (charges) autres que d'exploitation

Au quatrième trimestre de 2023, les charges autres que d'exploitation ont totalisé 43 M\$, comparativement à des charges autres que d'exploitation de 174 M\$ au quatrième trimestre de 2022.

Le profit de change s'est établi à 72 M\$ au quatrième trimestre de 2023, comparativement à un profit de change de 316 M\$ au quatrième trimestre de 2022. Pour 1 \$ US, le cours du change de clôture le 31 décembre 2023 était de 1,3243 \$ alors qu'il était de 1,3577 \$ le 30 septembre 2023. Compte tenu de l'appréciation du dollar canadien, la réévaluation du change sur la dette à long terme et les obligations locatives a donné lieu à un profit de 255 M\$ et a été compensée en partie par des pertes de 178 M\$ sur des dérivés sur devises.

Au quatrième trimestre de 2023, les charges d'intérêts se sont établies à 222 M\$, en baisse de 23 M\$ par rapport au quatrième trimestre de 2022. Ce fléchissement rendait compte de l'incidence favorable des remboursements d'emprunts effectués en 2023 et a été neutralisé partiellement par l'augmentation des charges d'intérêts sur la dette à taux variable découlant de la hausse des taux d'intérêt par rapport au quatrième trimestre de 2022.

Les tableaux ci-après présentent des données sur les appareils composant le parc en exploitation d'Air Canada et d'Air Canada Rouge, ainsi que les appareils exploités pour le compte d'Air Canada par des transporteurs régionaux sous la bannière Air Canada Express.

Parc aérien principal et Air Canada Rouge

Les tableaux ci-après présentent des renseignements sur les appareils composant le parc en exploitation d'Air Canada et d'Air Canada Rouge au 31 décembre 2023.

	Au 31 décembre 2023				
	Nombre d'appareils en exploitation	Total des sièges	Âge moyen	Appareils détenus	Appareils loués
Air Canada					
(parc aérien principal)					
Gros-porteurs					
777-300ER de Boeing	19	418	13,8	11	8
777-200LR de Boeing	6	300	16,4	4	2
787-8 de Boeing	8	255	9,6	8	-
787-9 de Boeing	30	298	7,0	24	6
767-300 de Boeing (avions-cargos)	7	-	23,0	5	2
A330-300 d'Airbus	18	295	17,9	8	10
Total – gros-porteurs	88	321	12,8	60	28
Appareils monocouloirs					
737 MAX 8 de Boeing	40	169	4,3	31	9
A321 d'Airbus	16	190	20,3	8	8
A320 d'Airbus	19	128	26,8	10	9
A319 d'Airbus	7	125	26,8	7	-
A220-300 d'Airbus	33	137	2,8	33	-
Total – appareils monocouloirs	115	153	11,2	89	26
Total – parc aérien principal	203	223	11,9	149	54
Air Canada Rouge					
Appareils monocouloirs					
A321 d'Airbus	17	195	9,1	4	13
A320 d'Airbus	5	168	16,7	-	5
A319 d'Airbus	18	136	25,5	15	3
Total – Air Canada Rouge	40	165	17,4	19	21
Total – parc aérien principal et Air Canada Rouge	243	213	12,8	168	75

Les tableaux ci-après présentent le nombre d'appareils composant le parc en exploitation d'Air Canada au 31 décembre 2022 et au 31 décembre 2023, ainsi que le parc en exploitation projeté d'Air Canada aux dates ultérieures indiquées.

	Réel			Projeté			
	31 déc. 2022	Modifications apportées au parc aérien en 2023	31 déc. 2023	Modifications apportées au parc aérien en 2024	31 déc. 2024	Modifications apportées au parc aérien en 2025	31 déc. 2025
Air Canada (parc aérien principal)							
Gros-porteurs							
777-300ER de Boeing	18	1	19	-	19	-	19
777-200LR de Boeing	6	-	6	-	6	-	6
787-8 de Boeing	8	-	8	-	8	-	8
787-9 de Boeing	29	1	30	2	32	-	32
787-10 de Boeing	-	-	-	-	-	1	1
767-300 de Boeing (avions-cargos)	5	2	7	2	9	1	10
A330-300 d'Airbus	16	2	18	1	19	-	19
Total – gros-porteurs	82	6	88	5	93	2	95
Appareils monocouloirs							
737 MAX 8 de Boeing	40	-	40	-	40	5	45
A321XLR d'Airbus	-	-	-	-	-	4	4
A321 d'Airbus	15	1	16	-	16	-	16
A320 d'Airbus	18	1	19	2	21	-	21
A319 d'Airbus	5	2	7	(2)	5	-	5
A220-300 d'Airbus	32	1	33	2	35	7	42
Total – appareils monocouloirs	110	5	115	2	117	16	133
Total – parc aérien principal	192	11	203	7	210	18	228
Air Canada Rouge							
Appareils monocouloirs							
A321 d'Airbus	14	3	17	-	17	-	17
A320 d'Airbus	5	-	5	-	5	-	5
A319 d'Airbus	20	(2)	18	-	18	-	18
Total – Air Canada Rouge	39	1	40	-	40	-	40
Total – parc aérien principal et Air Canada Rouge	231	12	243	7	250	18	268

Air Canada Express

Le tableau ci-après présente, le nombre d'appareils exploités par les transporteurs régionaux pour le compte d'Air Canada sous la bannière Air Canada Express, aux dates indiquées, ainsi que le parc projeté d'Air Canada Express aux dates ultérieures indiquées.

	Réel			Projeté			
	31 déc. 2022	Modifications apportées au parc aérien en 2023	31 déc. 2023	Modifications apportées au parc aérien en 2024	31 déc. 2024	Modifications apportées au parc aérien en 2025	31 déc. 2025
E175 d'Embraer	25	-	25	-	25	-	25
CRJ-200 de Mitsubishi	15	-	15	(8)	7	-	7
CRJ-900 de Mitsubishi	35	-	35	-	35	-	35
Dash 8-400 de De Havilland	39	4	43	-	43	-	43
Total – Air Canada Express	114	4	118	(8)	110	-	110

8.1 Liquidité

Gestion du risque de liquidité

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

Les besoins de liquidité se rapportent principalement à la nécessité de remplir les obligations liées aux passifs financiers, aux engagements en capital, aux activités courantes, aux obligations contractuelles et autres, lesquelles sont décrites plus amplement aux rubriques 8.5, *Dépenses d'investissement et accords de financement connexes*, 8.6, *Obligations de capitalisation des régimes de retraite* et 8.7, *Obligations contractuelles*, du présent rapport de gestion. Air Canada contrôle et gère le risque de liquidité en préparant des prévisions de trésorerie à cycle continu pour une période minimale d'au moins 12 mois après chaque période de présentation de l'information financière, notamment en fonction de plusieurs scénarios et de diverses hypothèses, en surveillant l'état et la valeur des actifs disponibles pour servir de garantie dans le cadre d'accords de financement, et de ceux déjà affectés en garantie, en préservant sa marge de manœuvre relativement à ces accords et en établissant des programmes pour surveiller et respecter les conditions des accords de financement.

Au 31 décembre 2023, les liquidités totales s'élevaient à 10 290 M\$ et se composaient de trésorerie et d'équivalents de trésorerie ainsi que de placements à court terme et à long terme de 9 295 M\$ et d'un montant de 995 M\$ pouvant être prélevé sur les facilités de crédit. La trésorerie et les équivalents de trésorerie comprennent également un montant de 393 M\$ au titre des fonds détenus en fiducie par Vacances Air Canada, en conformité avec les prescriptions réglementaires régissant les produits perçus d'avance pour les voyageurs. Au cours des 12 prochains mois, Air Canada prévoit combler ses besoins de liquidité à même les flux de trésorerie provenant des activités d'exploitation ainsi que la trésorerie et les équivalents de trésorerie et les placements à court terme et à long terme. Les besoins de liquidité, y compris ceux qui se rapportent aux obligations liées aux passifs financiers et aux engagements en capital, peuvent être également comblés au moyen de nouveaux accords de financement.

8.2 Dette nette

Le tableau ci-après présente les soldes de la dette nette d'Air Canada au 31 décembre 2023 et au 31 décembre 2022.

(en millions de dollars canadiens)	31 décembre 2023	31 décembre 2022	Variation (\$)
Total de la dette à long terme et des obligations locatives	12 996 \$	15 043 \$	(2 047) \$
Partie courante de la dette à long terme et des obligations locatives	866	1 263	(397)
Total de la dette à long terme et des obligations locatives, y compris la partie courante	13 862	16 306	(2 444)
Moins la trésorerie et les équivalents de trésorerie, les placements à court terme et les placements à long terme	(9 295)	(8 811)	(484)
Dette nette¹⁾	4 567 \$	7 495 \$	(2 928) \$
BAIIDA ajusté (période de 12 mois)	3 982 \$	1 457 \$	2 525 \$
Ratio de la dette nette sur le BAIIDA ajusté¹⁾	1,1	5,1	(4,0)

1) La dette nette est une mesure de gestion du capital ainsi qu'un élément clé du capital géré par Air Canada et elle permet à la direction d'évaluer la dette nette de la Société. Le ratio de la dette nette sur le BAIIDA ajusté (également appelé « niveau d'endettement » dans le présent rapport de gestion) est un ratio hors PCGR qu'utilise Air Canada pour évaluer le levier financier. Se reporter à la rubrique 20, *Mesures financières hors PCGR*, du présent rapport de gestion pour un complément d'information sur la dette nette.

Le ratio dette nette-BAIIDA ajusté s'établissait à 1,1 au 31 décembre 2023, soit une amélioration par rapport au ratio de 5,1 au 31 décembre 2022. Cette amélioration est attribuable à la progression du BAIIDA ajusté et à la réduction de la dette nette. La diminution du total de la dette et des obligations locatives s'explique par des remboursements anticipés d'emprunts de 1 276 M\$ effectués en 2023, dont le remboursement anticipé de 1 112 M\$ d'un emprunt se rapportant aux appareils A220 d'Airbus ayant servi à financer l'acquisition de 33 appareils A220 d'Airbus et le remboursement anticipé de 164 M\$ ayant servi à financer l'acquisition de cinq appareils 787-8 de Boeing. L'augmentation de la trésorerie et des placements cumulés au moyen des flux de trésorerie d'exploitation explique aussi l'amélioration du ratio.

8.3 Fonds de roulement

Le tableau ci-après fournit un complément d'information sur les soldes de fonds de roulement d'Air Canada au 31 décembre 2023 et au 31 décembre 2022.

(en millions de dollars canadiens)	31 décembre 2023	31 décembre 2022	Variation (\$)
Trésorerie, équivalents de trésorerie et placements à court terme	8 551 \$	7 988 \$	563 \$
Créances clients	1 121	1 037	84
Autres actifs courants	588	640	(52)
Total des actifs courants	10 260 \$	9 665 \$	595 \$
Dettes fournisseurs et charges à payer	3 328	2 691	637
Produits passages perçus d'avance	4 341	4 104	237
Produits différés d'Aéroplan et autres produits différés	1 473	1 295	178
Partie courante de la dette à long terme et des obligations locatives	866	1 263	(397)
Total des passifs courants	10 008 \$	9 353 \$	655 \$
Fonds de roulement, montant net	252 \$	312 \$	(60) \$

Le montant net du fonds de roulement de 252 M\$ au 31 décembre 2023 représente une diminution de 60 M\$ par rapport au 31 décembre 2022. Cette diminution est principalement attribuable à des sorties de trésorerie importantes liées au remboursement de la dette à long terme et des obligations locatives ainsi qu'aux activités d'investissement; elle a été contrebalancée par les rentrées provenant des activités d'exploitation.

8.4 Variations des flux de trésorerie

Le tableau ci-après présente les variations des flux de trésorerie d'Air Canada pour les périodes indiquées.

(en millions de dollars canadiens)	Quatrièmes trimestres			Exercices		
	2023	2022	Variation (\$)	2023	2022	Variation (\$)
Flux de trésorerie nets provenant des activités d'exploitation	985 \$	647 \$	338 \$	4 320 \$	2 368 \$	1 952 \$
Flux de trésorerie nets affectés aux activités de financement	(332)	(739)	407	(2 368)	(1 612)	(756)
Flux de trésorerie nets provenant des (affectés aux) activités d'investissement	(289)	137	(426)	(1 827)	(2 498)	671
Incidence des variations du taux de change sur la trésorerie et les équivalents de trésorerie	(7)	2	(9)	(1)	20	(21)
Augmentation (diminution) de la trésorerie et des équivalents de trésorerie	357 \$	47 \$	310 \$	124 \$	(1 722) \$	1 846 \$

Flux de trésorerie nets provenant des activités d'exploitation

Les flux de trésorerie nets provenant des activités d'exploitation pour le quatrième trimestre et l'exercice 2023 ont été supérieurs à ceux enregistrés aux périodes comparables de 2022, en raison de l'amélioration des résultats d'exploitation et des ventes solides de produits passages perçus d'avance.

Flux de trésorerie nets affectés aux activités de financement

Les flux de trésorerie nets affectés aux activités de financement ont augmenté de 756 M\$ par rapport à 2022. Cette augmentation est principalement attribuable au remboursement anticipé d'emprunts contractés pour financer l'acquisition d'appareils 787 de Boeing et A220 d'Airbus.

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

Les flux de trésorerie nets affectés aux activités d'investissement ont diminué de 671 M\$ en 2023 en raison surtout des transferts nets entre la trésorerie et les placements à court terme et à long terme. La valeur totale des acquisitions d'immobilisations corporelles et incorporelles, de 1 564 M\$ en 2023, est légèrement inférieure à celle de 2022.

Se reporter aux rubriques 8.2, *Dette nette* et 8.3, *Fonds de roulement*, du présent rapport de gestion pour un complément d'information.

Flux de trésorerie disponibles

Le tableau ci-après présente le calcul des flux de trésorerie disponibles d'Air Canada pour les périodes indiquées.

(en millions de dollars canadiens)	Quatrièmes trimestres			Exercices		
	2023	2022	Variation (\$)	2023	2022	Variation (\$)
Flux de trésorerie nets provenant des activités d'exploitation	985 \$	647 \$	338 \$	4 320 \$	2 368 \$	1 952 \$
Achats d'immobilisations corporelles et incorporelles	(316)	(327)	11	(1 564)	(1 572)	8
Flux de trésorerie disponibles¹⁾	669 \$	320 \$	349 \$	2 756 \$	796 \$	1 960 \$

1) Les flux de trésorerie disponibles sont une mesure financière hors PCGR dont Air Canada se sert comme indicateur de la vigueur financière et du rendement de ses activités exprimant le montant de trésorerie qu'elle est en mesure de dégager de ses activités, compte tenu des dépenses d'investissement. Les flux de trésorerie disponibles correspondent aux flux de trésorerie nets provenant des activités d'exploitation, moins les achats d'immobilisations corporelles et incorporelles, déduction faite du produit tiré d'opérations de cession-bail. Comme cette mesure n'est pas conforme aux PCGR pour la présentation d'états financiers et qu'elle n'a pas de sens normalisé, elle ne saurait être comparée à des mesures similaires présentées par d'autres entités et ne doit pas être considérée comme pouvant se substituer à des résultats établis selon les PCGR ou comme ayant préséance sur ceux-ci. Se reporter à la rubrique 20, *Mesures financières hors PCGR*, du présent rapport de gestion pour un complément d'information.

Les flux de trésorerie disponibles pour le quatrième trimestre et l'exercice 2023 ont été supérieurs à ceux enregistrés aux périodes comparables de 2022, en raison de l'amélioration des résultats d'exploitation et des ventes solides de produits passages perçus d'avance.

8.5 Dépenses d'investissement et accords de financement connexes

Appareils 787-10 de Boeing

En septembre 2023, Air Canada a annoncé l'acquisition de 18 appareils 787-10 de Boeing. Les livraisons devraient commencer au quatrième trimestre de 2025, et le dernier avion devrait être livré au premier trimestre de 2027. Le contrat d'achat, qui prévoit la possibilité d'ajouter 12 appareils 787-10 de Boeing, remplace un contrat précédemment annoncé visant l'achat de deux avions-cargos 777 de Boeing et, par conséquent, Air Canada ne prendra plus livraison de ces deux appareils.

Appareils A321XLR d'Airbus

Air Canada fait l'acquisition de 30 appareils à distance franchissable accrue (ou XLR, pour *extra-long range*) de la gamme A321neo d'Airbus (« A321XLR d'Airbus »). Les livraisons devraient commencer au troisième trimestre de 2025, et le dernier avion devrait arriver en 2029. Quinze des trente appareils seront loués et 15 seront acquis dans le cadre d'un contrat d'achat conclu avec Airbus S.A.S. prévoyant des droits visant l'achat d'un maximum de 10 autres appareils entre 2027 et 2031.

Appareils A220-300 d'Airbus

Air Canada a conclu avec Airbus Canada un contrat d'achat d'appareils A220-300 d'Airbus qui prévoit ce qui suit :

- des commandes fermes visant 60 appareils A220-300 d'Airbus;
- des options d'achat visant 15 appareils A220-300 d'Airbus.

Sur les 60 appareils faisant l'objet d'une commande ferme susmentionnés, 33 ont été livrés. La livraison des 27 appareils restants faisant l'objet d'une commande ferme est prévue pendant la période allant de 2024 à 2027.

Appareils 737 MAX de Boeing

Le contrat qu'Air Canada a conclu avec Boeing à l'égard de l'achat d'appareils 737 MAX prévoit des commandes fermes visant 40 appareils 737 MAX 8 de Boeing (qui ont tous été livrés) et des options d'achat visant 10 autres appareils 737 MAX de Boeing.

En 2023, Air Canada a signé des contrats de location visant cinq appareils 737 MAX 8 de Boeing supplémentaires dont l'ajout au parc en exploitation est programmé pour 2025.

Appareils 787-9 de Boeing

En 2021, Air Canada a exercé des options visant l'achat de trois appareils 787-9 de Boeing, dont deux ont été livrés : l'un en avril 2023 et l'autre en janvier 2024. L'appareil restant devrait être livré en 2024.

Avions-cargos 767 de Boeing

Air Canada prévoit ajouter trois autres avions-cargos 767 de Boeing entre 2024 et 2025.

Avions électriques ES-30 de Heart Aerospace

En 2022, Air Canada a conclu un contrat d'achat de 30 appareils hybrides électriques ES-30 en cours de développement par la société Heart Aerospace. Comme la conception et les spécifications de l'avion sont encore en élaboration, le coût final ne peut pas être déterminé et n'est pas pris en compte dans le tableau ci-après, mais le contrat prévoit un prix plafond. Les appareils régionaux devraient entrer en service en 2028.

Engagements en capital

Comme il est indiqué dans le tableau ci-après, le coût global estimatif de l'ensemble des appareils dont la livraison est prévue et des autres immobilisations faisant l'objet d'un engagement s'élève, au 31 décembre 2023, à 12 461 M\$.

(en millions de dollars canadiens)	2024	2025	2026	2027	2028	Par la suite	Total
Dépenses faisant l'objet d'un engagement	2 000 \$	2 204 \$	4 003 \$	1 397 \$	790 \$	2 067 \$	12 461 \$
Dépenses projetées, planifiées, mais ne faisant l'objet d'aucun engagement	108	332	498	472	505	non disponible	non disponible
Activités de maintenance immobilisées projetées, planifiées, mais ne faisant l'objet d'aucun engagement ¹⁾	517	705	621	455	455	non disponible	non disponible
Total des dépenses projetées²⁾	2 625 \$	3 241 \$	5 122 \$	2 324 \$	1 750 \$	non disponible	non disponible

1) Les montants au titre des activités de maintenance immobilisées futures pour 2027 et par la suite ne sont pas encore déterminables; en revanche, des estimations de 455 M\$ ont été établies pour 2027 comme pour 2028.

2) Les montants en dollars américains ont été convertis au cours du change de clôture le 31 décembre 2023, soit 1 \$ US pour 1,3243 \$ CA. Le coût total estimatif des appareils repose sur leurs prix de livraison, lesquels comprennent les augmentations estimatives.

8.6 Obligations de capitalisation des régimes de retraite

Air Canada propose à ses salariés plusieurs régimes de retraite à prestations déterminées, notamment des régimes de retraite agréés canadiens et des régimes complémentaires de retraite. Air Canada est également promoteur de divers régimes à cotisations déterminées et régimes de retraite pour les employés à l'étranger et participe à certains régimes de retraite multi-employeurs. De plus, elle offre des régimes d'avantages postérieurs à l'emploi et des régimes complémentaires de retraite.

Selon un calcul préliminaire, en date du 1^{er} janvier 2024, pris collectivement, les régimes de retraite agréés canadiens dans lesquels Air Canada participe affichaient un excédent de solvabilité estimatif de 4,3 G\$. Les évaluations définitives seront effectuées au premier semestre de 2024. Comme le permettent les lois en vigueur et sous réserve des règles applicables des régimes, l'excédent sur la position de solvabilité de 105 % peut servir à réduire les cotisations relatives aux services rendus au cours de l'exercice considéré pour le volet prestations déterminées ou à capitaliser la cotisation de l'employeur pour le volet cotisations déterminées du même régime de retraite.

Le total des cotisations de l'employeur pour les régimes de retraite à prestations déterminées (compte tenu des régimes pour les employés à l'étranger et des régimes complémentaires) s'établissait à 86 M\$ pour 2023 et devrait se chiffrer à 101 M\$ pour 2024.

Déduction faite de l'excédent des volets prestations déterminées ayant servi à capitaliser la cotisation de l'employeur pour le volet cotisations déterminées du même régime de retraite, le total des cotisations de l'employeur pour les régimes à cotisations déterminées et les régimes multi-employeurs s'est établi à 60 M\$ en 2023 et devrait s'établir à 72 M\$ en 2024.

Au 31 décembre 2023, une tranche approximative de 85 % des actifs des régimes de retraite d'Air Canada dans des régimes à prestations déterminées canadiens était investie dans des instruments à revenu fixe afin d'atténuer une tranche importante du risque de taux d'intérêt (taux d'actualisation). Air Canada cherche à maintenir un pourcentage élevé de produits de placement à revenu fixe à long terme afin de couvrir les passifs des régimes de retraite.

Actif des régimes de retraite

L'actif des régimes de retraite utilisé pour déterminer aux fins comptables l'obligation nette au titre des prestations de retraite comprend 17 646 765 (17 646 765 en 2022) actions d'Air Canada, détenues en fiducie, qui ont été émises en 2009 dans le cadre des accords de capitalisation des régimes de retraite conclus avec tous les syndicats canadiens représentant des groupes d'employés d'Air Canada. La convention de fiducie prévoit que le produit de la vente des actions en fiducie sera retenu et appliqué à la réduction des déficits de solvabilité futurs des régimes de retraite, s'il en est. De plus, tant que la fiducie détiendra au moins 2 % des actions émises et en circulation d'Air Canada, le fiduciaire a le droit de désigner un candidat au conseil d'administration d'Air Canada (qui ne sera pas membre ou dirigeant d'un syndicat canadien d'Air Canada), sous réserve des pratiques de gouvernance concernant la sélection et la confirmation des candidats aux postes d'administrateurs d'Air Canada.

Étant donné la situation excédentaire de la capitalisation des régimes agréés canadiens d’Air Canada, les règles comptables interdisent la comptabilisation de la valeur des actions détenues en fiducie dans le cadre de l’actif des régimes. Les actions détenues en fiducie avaient une juste valeur de 330 M\$ au 31 décembre 2023 (342 M\$ en 2022). Cependant, après prise en compte du plafonnement des actifs, la valeur comptable comptabilisée de l’actif détenu en fiducie est de néant.

En novembre 2021, Air Canada a annoncé que les syndicats canadiens représentant des groupes de ses employés et Pioniers d’Air Canada ont conclu une entente de principe visant à permettre certains autres emplois du produit des actions susmentionnées. Si toutes les conditions sont réunies, les actions de la fiducie seront graduellement vendues sur une période pouvant atteindre 15 ans. Le produit net de la vente servira au versement de sommes forfaitaires aux retraités canadiens ainsi qu’au financement d’indemnités de départ volontaire à des employés syndiqués ayant une certaine ancienneté et à des employés non syndiqués, exclusion faite de la haute direction. Conformément à l’entente de principe, le droit du fiduciaire de désigner un candidat au conseil d’administration d’Air Canada décrit ci-dessus demeurerait en vigueur jusqu’à la première des dates suivantes, soit i) le 1^{er} janvier 2030 ou ii) la date à laquelle les actions d’Air Canada détenues par la fiducie représentent 2 % ou moins des actions émises et en circulation d’Air Canada. La conclusion de cette entente de principe et la réalisation de ces ventes et versements sont soumises à une série de conditions, parmi lesquelles la production de documents définitifs et l’obtention de toutes les approbations réglementaires et autres approbations nécessaires qui n’ont pas encore été obtenues. Bien que l’objectif soit de satisfaire aux conditions, rien ne garantit que ces conditions ou d’autres seront remplies.

8.7 Obligations contractuelles

Le tableau ci-après présente les obligations contractuelles projetées d’Air Canada au 31 décembre 2023, y compris celles liées au paiement d’intérêt et de capital à l’égard de la dette à long terme, des obligations locatives et des dépenses d’investissement faisant l’objet d’engagements.

(en millions de dollars canadiens)	2024	2025	2026	2027	2028	Par la suite	Total
Capital							
Dette à long terme ¹⁾	359 \$	1 092 \$	2 337 \$	1 032 \$	4 222 \$	2 631 \$	11 673 \$
Obligations locatives	507	485	337	279	210	719	2 537
Total des obligations liées au capital	866 \$	1 577 \$	2 674 \$	1 311 \$	4 432 \$	3 350 \$	14 210 \$
Intérêts							
Dette à long terme	630	604	546	451	323	119	2 673
Obligations locatives	130	102	80	64	50	282	708
Total des obligations liées aux intérêts	760 \$	706 \$	626 \$	515 \$	373 \$	401 \$	3 381 \$
Total de la dette à long terme et des obligations locatives	1 626 \$	2 283 \$	3 300 \$	1 826 \$	4 805 \$	3 751 \$	17 591 \$
Dépenses d’investissement faisant l’objet d’engagements	2 000 \$	2 204 \$	4 003 \$	1 397 \$	790 \$	2 067 \$	12 461 \$
Total des obligations contractuelles²⁾	3 626 \$	4 487 \$	7 303 \$	3 223 \$	5 595 \$	5 818 \$	30 052 \$

1) Repose sur l’hypothèse que le solde du capital des billets convertibles, soit 363 M\$ (274 M\$ US), n’est pas converti et comprend les intérêts estimés à payer jusqu’à l’échéance en 2025. Le solde du capital complet de 1 273 M\$ de la facilité de crédit non garantie lié au financement accordé par le gouvernement du Canada pour les remboursements des clients est inclus.

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

8.8 Capital-actions

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

	31 décembre 2023	31 décembre 2022
Actions émises et en circulation		
Actions à droit de vote variable de catégorie A	82 887 375	72 431 001
Actions à droit de vote de catégorie B	275 581 911	285 931 257
Total des actions émises et en circulation	358 469 286	358 362 258
Actions à droit de vote variable de catégorie A et actions à droit de vote de catégorie B pouvant être émises		
Billets convertibles	17 856 599	17 856 599
Options sur actions	6 642 516	5 304 745
Total des actions pouvant être émises	24 499 115	23 161 344
Total des actions en circulation et pouvant être émises	382 968 401	381 523 602

Billets convertibles

En juin 2020, Air Canada a conclu un placement de billets non garantis convertibles (les « billets convertibles ») de 748 M\$ US (1 011 M\$), qui lui a rapporté un produit net de 986 M\$. Les billets convertibles portent intérêt au taux annuel de 4,0 % payable semestriellement à terme échu et arriveront à échéance le 1^{er} juillet 2025, à moins d'être rachetés, remboursés ou convertis plus tôt. Une tranche de capital de 1 000 \$ US de billets convertibles donnera droit initialement à 65,1337 actions, ce qui correspond à un prix de conversion initial d'environ 15,35 \$ US l'action. Les billets convertibles peuvent être convertis, au gré de la Société, en trésorerie ou en actions à droit de vote variable de catégorie A et/ou en actions à droit de vote de catégorie B de la Société ou en une combinaison de trésorerie et d'actions. Les billets convertibles sont convertibles avant la fermeture des bureaux le jour ouvrable précédant immédiatement le 1^{er} mars 2025 seulement dans les circonstances et sous réserve de la satisfaction des conditions de conversion énoncées dans l'acte de fiducie des billets convertibles, et à tout moment à partir du 1^{er} mars 2025 jusqu'à la fermeture des bureaux le deuxième jour de bourse prévu précédant immédiatement le 1^{er} juillet 2025, date d'échéance des billets, sans égard aux conditions précédentes, dans tous les cas au gré des détenteurs de billets.

En 2022, Air Canada a racheté et annulé un montant total en capital de 635 M\$ (473 M\$ US) de ses billets convertibles. Au 31 décembre 2023, des billets convertibles d'un capital total de 363 M\$ (274 M\$ US) demeurent en circulation. Au 31 décembre 2022, le montant total en capital des billets convertibles en circulation était de 274 M\$ US.

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

(en millions de dollars canadiens, sauf les montants par action)	2022				2023			
	T1	T2	T3	T4	T1	T2	T3	T4
Produits d'exploitation	2 573 \$	3 981 \$	5 322 \$	4 680 \$	4 887 \$	5 427 \$	6 344 \$	5 175 \$
Charges d'exploitation	3 123	4 234	4 678	4 708	4 904	4 625	4 929	5 096
Bénéfice (perte) d'exploitation	(550)	(253)	644	(28)	(17)	802	1 415	79
Produits (charges) autres que d'exploitation	(264)	(99)	(1 148)	174	(6)	(6)	(98)	43
Bénéfice (perte) avant impôts sur le résultat	(814)	(352)	(504)	146	(23)	796	1 317	122
Recouvrement (charge) d'impôts sur le résultat	(160)	(34)	(4)	22	27	42	(67)	62
Bénéfice net (perte nette)	(974) \$	(386) \$	(508) \$	168 \$	4 \$	838 \$	1 250 \$	184 \$
Bénéfice (perte) par action – résultat de base	(2,72) \$	(1,08) \$	(1,42) \$	0,47 \$	0,01 \$	2,34 \$	3,49 \$	0,51 \$
Bénéfice (perte) par action – résultat dilué	(2,72) \$	(1,60) \$	(1,42) \$	0,41 \$	(0,03) \$	2,34 \$	3,08 \$	0,41 \$
BAIIDA ajusté¹⁾	(143) \$	154 \$	1 057 \$	389 \$	411 \$	1 220 \$	1 830 \$	521 \$
Résultat avant impôts ajusté¹⁾	(740) \$	(447) \$	446 \$	(211) \$	(194) \$	656 \$	1 278 \$	(47) \$
Résultat net ajusté¹⁾	(747) \$	(455) \$	431 \$	(217) \$	(188) \$	664 \$	1 281 \$	(44) \$
Bénéfice ajusté (perte ajustée) par action – résultat dilué¹⁾	(2,09) \$	(1,12) \$	1,07 \$	(0,61) \$	(0,53) \$	1,85 \$	3,41 \$	(0,12) \$

1) Le BAIIDA ajusté, le résultat avant impôts ajusté et le résultat net ajusté ne sont pas des mesures financières reconnues par les PCGR. Le bénéfice ajusté (la perte ajustée) par action n'est pas un ratio financier reconnu par les PCGR. Pour en savoir plus, se reporter à la rubrique 20, *Mesures financières hors PCGR*, du présent rapport de gestion.

	Exercices		
	2023	2022	2021
(en millions de dollars canadiens, sauf les montants par action)			
Produits d'exploitation	21 833 \$	16 556 \$	6 400 \$
Charges d'exploitation	19 554	16 743	9 449
Bénéfice (perte) d'exploitation	2 279	(187)	(3 049)
Bénéfice (perte) avant impôts sur le résultat	2 212	(1 524)	(3 981)
Recouvrement (charge) d'impôts sur le résultat	64	(176)	379
Bénéfice net (perte nette)	2 276 \$	(1 700) \$	(3 602) \$
Bénéfice (perte) par action – résultat de base	6,35 \$	(4,75) \$	(10,25) \$
Bénéfice (perte) par action – résultat dilué	5,96 \$	(4,75) \$	(10,25) \$
BAIIDA ajusté¹⁾	3 982 \$	1 457 \$	(1 464) \$
Résultat avant impôts ajusté¹⁾	1 693 \$	(952) \$	(3 768) \$
Résultat net ajusté¹⁾	1 713 \$	(988) \$	(3 768) \$
Bénéfice ajusté (perte ajustée) par action – résultat dilué¹⁾	4,56 \$	(2,76) \$	(10,74) \$
Trésorerie, équivalents de trésorerie et placements à court terme	8 551 \$	7 988 \$	8 969 \$
Total de l'actif	30 197 \$	29 507 \$	30 614 \$
Total du passif non courant	19 393 \$	21 709 \$	23 681 \$
Total du passif	29 401 \$	31 062 \$	30 605 \$

1) Le BAIIDA ajusté, le résultat avant impôts ajusté et le résultat net ajusté ne sont pas des mesures financières reconnues par les PCGR. Le bénéfice ajusté (la perte ajustée) par action n'est pas un ratio financier reconnu par les PCGR. Pour en savoir plus, se reporter à la rubrique 20, *Mesures financières hors PCGR*, du présent rapport de gestion.

Profit sur instruments financiers comptabilisés à la juste valeur

Suit un récapitulatif du profit (de la perte) sur instruments financiers comptabilisés à la juste valeur inscrits dans les produits (charges) autres que d'exploitation au compte consolidé de résultat d'Air Canada pour les périodes indiquées.

(en millions de dollars canadiens)	Quatrièmes trimestres		Exercices	
	2023	2022	2023	2022
Dérivés incorporés aux billets convertibles	32 \$	45 \$	64 \$	219 \$
Placements à court terme	53	(2)	45	(86)
Autres	6	1	6	-
Profit sur instruments financiers comptabilisés à la juste valeur	91 \$	44 \$	115 \$	133 \$

Gestion du risque

Dans le cadre de sa politique de gestion du risque, Air Canada a pour ligne de conduite de gérer le risque de marché en recourant à divers instruments financiers dérivés. Elle ne recourt à ces instruments qu'aux fins de la gestion des risques et non à des fins spéculatives. C'est pourquoi toute variation des flux de trésorerie liée à des instruments dérivés vise à constituer une couverture économique et à être compensée par des variations des flux de trésorerie liées au risque faisant l'objet de la couverture.

La juste valeur des instruments dérivés correspond au montant de la contrepartie dont conviendraient des parties compétentes agissant en toute liberté dans des conditions normales de concurrence. La juste valeur de ces dérivés est déterminée à partir des prix observés sur un marché actif, s'il en est. En l'absence d'un tel marché, la Société établit la juste valeur par application d'une technique d'évaluation comme l'analyse des flux de trésorerie actualisés. La technique d'évaluation intègre tous les facteurs que les intervenants prendraient en considération pour fixer un prix, y compris le risque de crédit d'Air Canada et celui de la contrepartie.

Gestion du risque lié au prix du carburant

Le risque lié au prix du carburant est le risque que les flux de trésorerie futurs fluctuent en raison de variations des prix du carburant d'aviation. Afin d'atténuer sa vulnérabilité aux prix du carburant d'aviation et d'aider à réduire la volatilité des flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation, la Société peut décider de conclure des contrats dérivés avec des intermédiaires financiers. La Société peut recourir à des contrats dérivés visant le carburant d'aviation, le mazout et le pétrole brut. La politique de la Société permet de couvrir jusqu'à 75 % des achats de carburant d'aviation prévus de l'année civile en cours, 50 % des achats de carburant d'aviation prévus de l'année civile suivante et 25 % des achats de carburant d'aviation prévus pour toute année civile ultérieure. Ces limites sont des maximums, mais elles ne sont pas impératives. Il n'y a aucune limite de couverture minimale mensuelle. La stratégie est passée régulièrement en revue et adaptée, au besoin, aux conditions du marché.

En 2023, la Société a acheté des options d'achat de carburant d'aviation pour couvrir une partie de son exposition au risque lié au prix du carburant au deuxième semestre de 2023. La prime en trésorerie liée à ces contrats s'élevait à 44 M\$. Le coût de la prime et les profits et pertes de couverture, qui étaient classés dans les autres éléments du résultat global, ont été reclassés dans la charge de carburant d'aviation au moment du règlement des dérivés. Les contrats dérivés sur le carburant ont été réglés en trésorerie et avaient une juste valeur de 95 M\$ favorable à la Société; un profit de couverture net de 51 M\$ a été comptabilisé dans la charge de carburant d'aviation. Aucune inefficacité de couverture n'a été constatée. Aucun dérivé sur le carburant n'était en cours au 31 décembre 2023 et il n'y a eu aucune activité de couverture de carburant en 2022.

Risque de change

Les résultats financiers d'Air Canada sont présentés en dollars canadiens, alors qu'une grande partie de ses charges, ses dettes et ses engagements en capital sont libellés en devises, principalement en dollars américains. Le risque de change correspond au risque que les variations des cours des monnaies étrangères puissent avoir une incidence défavorable sur le résultat d'exploitation et les flux de trésorerie. En matière de gestion du risque de change, l'objectif d'Air Canada est de réduire le risque de flux de trésorerie lié aux flux de trésorerie libellés en devises.

Certaines ventes d'Air Canada sont libellées en dollars américains et dans d'autres monnaies qui sont ensuite converties en dollars américains dans le cadre du programme de gestion des risques de la Société. En 2023, ces entrées de trésorerie nettes liées aux activités d'exploitation ont totalisé environ 4,2 G\$ US et les charges d'exploitation libellées en dollars américains se sont chiffrées à environ 7,8 G\$ US. Les sorties de trésorerie non liées aux activités d'exploitation en dollars américains, principalement liées aux paiements d'intérêt sur la dette libellée en dollars américains, et les sorties de fonds de financement nettes se sont élevées à environ 2,2 G\$ US. En 2023, cela a donné lieu à une exposition aux flux de trésorerie nets en dollars américains d'environ 5,8 G\$ US.

Air Canada a établi sa couverture cible à 60 % sur une période continue de 18 mois en vue de gérer l'exposition aux flux de trésorerie nets en dollars américains décrite ci-dessus à l'aide des stratégies de gestion du risque énoncées ci-après :

- la constitution de réserves de trésorerie en dollars américains pouvant servir de couverture économique à l'égard des fluctuations du dollar américain. Au 31 décembre 2023, les soldes de trésorerie ainsi que de placements à court et à long terme en dollars américains s'établissaient à 1 123 M\$ (845 M\$ US) (693 M\$ [511 M\$ US] au 31 décembre 2022). Une partie des réserves de trésorerie et de placements représentent une couverture économique contre la dette nette à long terme libellée en dollars américains alors que le reliquat est constitué de réserves de trésorerie et de placements aux fins d'exploitation imputées à l'exposition aux flux de trésorerie nets en dollars américains sur une période continue de 18 mois. En 2023, une perte de 18 M\$ (profit de 72 M\$ en 2022) a été comptabilisée au poste « Profit (perte) de change » pour tenir compte de la variation de la valeur de marché équivalente en dollars canadiens des soldes détenus de trésorerie et de placements à court et à long terme en dollars américains;
- l'immobilisation du taux de change au moyen de divers dérivés sur devises, dont les dates d'échéance correspondent aux dates prévues des décaissements nets en dollars américains.

Le nombre de dérivés sur devises conclus et leurs dates d'échéance correspondantes sont fonction de plusieurs facteurs, dont le montant des produits en devises pouvant être convertis, les sorties nettes de trésorerie en dollars américains, ainsi que le montant affecté aux paiements de matériel volant et au remboursement de la dette. Étant donné le montant notionnel des dérivés sur devises au 31 décembre 2023 décrits plus amplement ci-après, environ 63 % des sorties de trésorerie nettes libellées en dollars américains sont couvertes pour 2024 et environ 39 % sont couvertes pour 2025, la couverture au moyen de dérivés obtenue étant de 56 % pour les 18 prochains mois, au 31 décembre 2023. Les réserves de trésorerie et de placements en dollars américains aux fins d'exploitation, conjuguées à la couverture par des dérivés, permettent d'atteindre une couverture de 60 % pour les 18 prochains mois, au 31 décembre 2023.

Au 31 décembre 2023, Air Canada avait en cours des contrats d'options sur devises et des contrats de swaps, échéant en 2024 et en 2025, visant l'achat à l'échéance de dollars américains au moyen de dollars canadiens relativement à 5 982 M\$ (4 542 M\$ US) à un taux moyen pondéré de 1,3089 \$ pour 1,00 \$ US (5 798 M\$ [4 310 M\$ US] en 2022 échéant en 2023 et en 2024, à un taux moyen pondéré de 1,2986 \$ pour 1,00 \$ US). Air Canada a également mis en place des mesures de protection en vue de la vente d'une partie de ses euros, de ses livres sterling, de ses yens et de ses dollars australiens excédentaires (276 M€ EU, 166 M£ GB, 14 797 M¥ JP et 124 M\$ AU) avec règlement en 2024 et en 2025 à des taux moyens pondérés respectifs de 1,1292 € EU, 1,2790 £ GB, 0,0075 ¥ JP et 0,6920 \$ AU pour 1,00 \$ US (au 31 décembre 2022 : 198 M€ EU, 244 M£ GB, 17 405 M¥ JP, 355 M¥ CN et 126 M\$ AU avec règlement en 2023 et en 2024 à des taux moyens pondérés respectifs de 1,0828 € EU, 1,2467 £ GB, 0,0082 ¥ JP, 0,1419 ¥ CN et 0,7072 \$ AU pour 1,00 \$ US).

Les structures de couverture mises en place ont diverses caractéristiques d'évaluation des options, comme des conditions à barrière désactivante et le plafonnement des bénéfices et, compte tenu de la volatilité présumée qui est utilisée dans le calcul de la juste valeur, la juste valeur nette de ces contrats sur devises au 31 décembre 2023 était de 165 M\$ avec position favorable aux contreparties (140 M\$ avec position favorable aux contreparties en 2022). Ces instruments dérivés n'ont pas été désignés comme couverture aux fins comptables et sont comptabilisés à la juste valeur. Au cours de 2023, un profit de 139 M\$ a été constaté au poste « Profit (perte) de change » relativement à ces dérivés (profit de 174 M\$ en 2022). En 2023, les contrats de dérivés de change ont été réglés en trésorerie pour une juste valeur nette de 163 M\$ avec position favorable à Air Canada (46 M\$ avec position favorable aux contreparties en 2022).

Risque de taux d'intérêt

Le risque de taux d'intérêt correspond au risque que la juste valeur ou les flux de trésorerie futurs d'un instrument financier fluctuent en raison des variations des taux d'intérêt du marché.

Air Canada est partie à des titres de créance à taux fixe et à taux variable, et elle loue aussi certains actifs pour lesquels le montant du loyer fluctue en fonction des variations des taux d'intérêt à court terme. Air Canada gère son risque de taux d'intérêt au moyen d'un portefeuille et recherche, pour chacun des contrats qu'elle conclut, les conditions de financement les plus avantageuses compte tenu de tous les facteurs pertinents, notamment la marge de crédit, l'échéance et la base. La gestion du risque vise à réduire au minimum la possibilité que des fluctuations des taux d'intérêt entraînent des variations défavorables des flux de trésorerie d'Air Canada. Le portefeuille de trésorerie et de placements à court terme, dont le rendement est à taux variable, sert de couverture économique à une partie de la dette à taux variable.

Le ratio obligations à taux fixe-obligations à taux variable en cours vise à assurer une certaine marge de manœuvre quant à la structure du capital de la Société et est fonction d'un objectif à long terme de 60 % à taux fixe et de 40 % à taux variable, mais permet une certaine flexibilité en fonction des conditions qui prévalent sur le marché. Le ratio au 31 décembre 2023 était de 75 % à taux fixe et de 25 % à taux variable (71 % et 29 %, respectivement, au 31 décembre 2022).

Se reporter à la note 2 des états financiers consolidés et notes complémentaires audités d'Air Canada pour 2023 aux compléments d'information sur les méthodes comptables d'Air Canada, y compris les modifications futures de méthodes comptables découlant de modifications de normes qui ne sont pas encore entrées en vigueur.

Modifications d'IAS 1, Présentation des états financiers – Informations à fournir sur les méthodes comptables

En février 2021, l'IASB a publié des modifications d'IAS 1 qui imposent aux entités de fournir des informations sur leurs méthodes comptables significatives plutôt que des informations sur leurs principales méthodes comptables. Les modifications sont en vigueur pour les exercices ouverts à compter du 1^{er} janvier 2023. La Société a appliqué ces modifications à compter de l'exercice 2023, et celles-ci n'ont pas eu d'incidence notable sur les informations à fournir sur ses méthodes comptables.

IAS 12, Impôts sur le résultat

En mai 2023, l'IASB a publié une modification à IAS 12. La modification porte sur la comptabilisation de l'impôt minimum mondial, comme indiqué dans le plan à deux piliers pour la réforme fiscale internationale de l'Organisation de coopération et de développement économiques. La réforme fiscale vise à garantir que les grandes multinationales soient soumises à un taux effectif d'imposition d'au moins 15 % dans chaque territoire où elles exercent leurs activités. La modification d'IAS 12 comprend une exception obligatoire temporaire visant la comptabilisation de l'impôt différé et les informations à fournir à son égard découlant de la mise en œuvre des règles du Pilier Deux sur l'impôt minimum mondial. Au 31 décembre 2023, les règles du Pilier Deux n'avaient pas encore été adoptées ou quasi adoptées dans les territoires où la Société a une entité constituante aux fins du Pilier Deux. Par conséquent, la Société n'a pas encore appliqué l'exemption temporaire. La Société présentera des informations connues ou pouvant raisonnablement être estimées concernant son exposition à l'impôt sur le résultat découlant des règles du Pilier Deux lorsqu'elles seront adoptées ou quasi adoptées dans un territoire où elle a une entité constituante et présentera séparément l'impôt exigible lié aux règles du Pilier Deux lorsque celles-ci seront en vigueur.

Les estimations comptables critiques sont les estimations de la direction qui jouent le plus grand rôle dans la représentation réelle de la situation financière d'Air Canada et du résultat de son activité. Elles font appel aux jugements les plus difficiles, les plus subjectifs ou les plus complexes de la part de la direction, souvent du fait qu'il faille estimer ou juger les effets que sont susceptibles de produire des événements qui, de façon inhérente, sont marqués par l'incertitude. Les résultats réels pourraient différer sensiblement de ces jugements et estimations.

Les principales estimations et les principaux jugements établis dans le cadre de la préparation des états financiers consolidés d'Air Canada concernent, entre autres, les éléments qui suivent.

Points à considérer relativement à la perte de valeur des actifs non courants

La Société évalue au besoin s'il y a eu perte de valeur en comparant la valeur comptable de l'actif ou de l'unité génératrice de trésorerie à sa valeur recouvrable, qui correspond au montant le plus élevé entre sa juste valeur diminuée des coûts de cession et sa valeur d'utilité. La juste valeur diminuée des coûts de cession peut être calculée au moyen d'une analyse des flux de trésorerie actualisés, qui exige que la direction fasse un certain nombre d'hypothèses importantes liées aux intervenants du marché, notamment au sujet des projections de flux de trésorerie, des taux d'actualisation et des taux de croissance futurs.

Programme de fidélité Aéroplan

Pour comptabiliser le programme de fidélité, la direction doit établir plusieurs estimations à propos notamment de l'équivalent de la valeur du billet des points Aéroplan versés et des désistements relatifs aux points Aéroplan. L'équivalent de la valeur du billet des points Aéroplan versés est déterminé en fonction de la valeur qu'un voyageur reçoit s'il échange des points Aéroplan contre un billet d'avion plutôt qu'en le payant comptant. L'équivalent de la valeur du billet est estimé par rapport aux échanges de points Aéroplan passés comparativement aux achats de billets équivalents passés après prise en compte de conditions tarifaires similaires, des périodes de réservation à l'avance et d'autres facteurs pertinents, comme le prix de vente de points à des tiers. Les estimations de l'équivalent de la valeur du billet et les hypothèses s'y rapportant sont examinées pour une éventuelle mise à jour au moins une fois l'an. Une variation du taux d'équivalent de la valeur du billet est comptabilisée prospectivement.

Les désistements correspondent au nombre estimatif de points qui ne devraient pas, selon les prévisions, être échangés. Les désistements sont évalués par la direction en fonction des modalités du programme et des modèles historiques d'accumulation et d'échange, ajustés pour tenir compte des modifications de toute modalité ou de tout autre fait qui pourrait avoir une incidence sur les échanges futurs. La direction utilise des modèles statistiques et des simulations pour estimer les désistements. Une modification des hypothèses relatives au nombre de points qui devraient, selon les prévisions, être échangés pourrait avoir une incidence importante sur les produits des activités ordinaires de l'exercice au cours duquel la modification survient. Étant donné l'incidence particulière que la pandémie de COVID-19 a eu sur la demande de voyages et les habitudes de dépenses des consommateurs, et compte tenu du lancement du programme Aéroplan transformé en 2020 et des avantages et accommodements spéciaux offerts

aux membres Aéroplan en réponse à la pandémie de COVID-19, l'estimation des désistements demeure inchangée en 2023 et elle repose sur une mise à jour qualitative de l'évaluation antérieure. De plus, l'estimation est fondée sur les attentes à long terme de la direction quant aux désistements sur la durée du programme.

Au 31 décembre 2023, le solde des produits différés au titre de points Aéroplan s'établissait à 3 562 M\$. À titre d'exemple, une variation hypothétique de 1 % du nombre de points accumulés qui devraient, selon les estimations, être échangés se traduirait par une incidence d'environ 36 M\$ sur les produits des activités ordinaires et un ajustement du même montant des produits différés d'Aéroplan.

Désistements

Les estimations relatives aux désistements et le montant comptabilisé au titre des produits tirés des désistements qui en découle sont estimés en fonction des tendances passées des désistements et font l'objet d'une incertitude relative à la mesure. Les estimations relatives aux désistements peuvent varier dans les périodes futures. La pandémie de COVID-19 a eu des conséquences sur ces estimations, notamment : i) des annulations de vols, ii) la conversion de certains billets en bons de voyage sans date d'expiration pour les billets achetés avant le 13 avril 2021 pour un voyage commençant au plus tôt le 1^{er} février 2020 dont les vols ont été annulés et iii) des changements dans les tendances d'utilisation et d'échange de billets.

Période d'amortissement des actifs non courants

La Société fait des estimations concernant la durée d'utilité prévue des actifs non courants et la valeur résiduelle attendue des actifs en se basant sur l'estimation de la juste valeur actualisée et future des actifs, des projets concernant le parc aérien de la Société et des flux de trésorerie qu'ils engendrent. Divers facteurs, notamment les modifications des programmes de maintenance, les variations des prix du carburant d'aviation et des autres coûts liés à l'exploitation, l'évolution de l'utilisation du matériel volant et les fluctuations des prix des appareils neufs et d'occasion pour des modèles identiques ou similaires, pourraient donner lieu à des variations, qui pourraient être importantes, de ces estimations. Les estimations et les hypothèses sont évaluées au moins une fois l'an. En général, ces ajustements sont comptabilisés avec effet prospectif, au moyen de la dotation aux amortissements. Aux fins de l'analyse de sensibilité de ces estimations, une réduction de 50 % des valeurs résiduelles du matériel volant dont la durée d'utilité restante est supérieure à cinq ans se traduit par une hausse de 14 M\$ de la dotation aux amortissements annuelle. Pour le matériel volant dont la durée d'utilité restante est plus courte, les valeurs résiduelles ne devraient pas changer notablement.

Provisions liées à la maintenance

La comptabilisation de provisions liées à la maintenance relativement aux modalités de restitution des appareils exige que la direction fasse des estimations des coûts futurs associés aux travaux de maintenance nécessaires en vertu des modalités de restitution prévues dans les contrats de location et des estimations de l'état futur prévu de l'appareil à la fin du bail. Ces estimations tiennent compte du coût actuel de ces travaux de maintenance, des estimations de l'inflation à propos de ces coûts ainsi que d'hypothèses concernant l'utilisation de l'appareil concerné. Toute différence entre le coût de maintenance réellement engagé à la fin de la location et le montant de la

provision est comptabilisée dans la charge de maintenance avions pour la période. L'incidence d'un changement dans les estimations, y compris d'un changement dans les taux d'actualisation, les hypothèses concernant l'inflation, les estimations de coûts ou les dates d'expiration de contrats de location, est comptabilisée comme un ajustement de l'actif au titre du droit d'utilisation.

Impôts sur le résultat

Depuis 2020, les actifs d'impôts différés nets liés aux pertes fiscales inutilisées et aux autres différences temporaires déductibles n'ont pas été comptabilisés. En raison de la pandémie de COVID-19, il y a eu un grand nombre d'indications négatives liées aux pertes subies durant cette période, et les hypothèses quant au moment du renversement des différences temporaires comprennent les attentes liées aux résultats d'exploitation et flux de trésorerie futurs. La direction continue d'évaluer les indications positives et négatives pour estimer si un bénéfice imposable futur suffisant sera généré pour permettre l'utilisation d'actifs d'impôts différés existants. Les actifs d'impôts différés ont été comptabilisés seulement dans la mesure où il est prévu que les différences temporaires imposables se renversent et qu'il existera un bénéfice imposable suffisant auquel pourront être imputées les différences temporaires. Les déductions fiscales futures sous-jacentes à ces actifs d'impôts différés non comptabilisés demeurent disponibles pour utilisation ultérieure en réduction du résultat imposable.

Avantages futurs du personnel

Le coût et les charges connexes des régimes de retraite, d'avantages postérieurs à l'emploi et d'avantages complémentaires de retraite de la Société sont déterminés au moyen de méthodes actuarielles. Les évaluations actuarielles reposent sur des hypothèses et des estimations, notamment celles ayant trait aux taux d'actualisation et aux taux de mortalité. De plus, en raison de la nature à long terme de ces régimes, ces estimations sont soumises à une incertitude importante.

Hypothèses

La direction est tenue de faire des estimations à propos des hypothèses actuarielles et financières afin de déterminer le coût et le passif connexe des avantages futurs du personnel d'Air Canada.

Taux d'actualisation

Le taux d'actualisation utilisé pour déterminer l'obligation au titre des prestations a été calculé par rapport aux taux d'intérêt en vigueur sur le marché pour les obligations de sociétés cotées « AA » ou mieux et pour des flux de trésorerie correspondant approximativement au calendrier et au montant des paiements prévus des prestations.

Augmentations salariales futures

Les estimations associées aux hypothèses concernant les augmentations salariales futures reposent sur les politiques de rémunération en vigueur, les régimes à long terme de la Société, les conventions collectives et les contrats de travail, ainsi que sur les prévisions économiques.

Hypothèses concernant la mortalité

Les tables de mortalité et les échelles d'amélioration de la mortalité publiées par l'Institut canadien des actuaires (révision de 2014) ont été prises en compte lors du choix de l'estimation la plus plausible de l'hypothèse concernant la mortalité utilisée par la direction pour calculer l'obligation au titre des prestations de retraite constituées aux 31 décembre 2023 et 2022.

Les moyennes pondérées retenues comme hypothèses pour déterminer les obligations de la Société au titre des prestations constituées et leur coût sont les suivantes :

	Prestations de retraite		Autres avantages futurs du personnel	
	2023	2022	2023	2022
Taux d'actualisation utilisé pour déterminer :				
Intérêt net sur l'obligation nette au titre des prestations déterminées pour l'exercice clos le 31 décembre	5,28 %	3,20 %	5,28 %	3,20 %
Coût des services rendus pour l'exercice clos le 31 décembre	5,28 %	3,37 %	5,28 %	3,37 %
Obligation au titre des prestations constituées au 31 décembre	4,64 %	5,28 %	4,64 %	5,28 %
Taux d'augmentation future de la rémunération utilisé pour déterminer :				
Coût des prestations constituées et des services rendus pour l'exercice clos le 31 décembre	2,75 %	2,50 %	sans objet	sans objet
Obligation au titre des prestations constituées au 31 décembre	2,75 %	2,75 %	sans objet	sans objet

Analyse de sensibilité

L'analyse de sensibilité consiste à modifier une hypothèse tout en maintenant toutes les autres hypothèses constantes. Il est peu probable qu'une telle situation se produise réellement et il peut exister des corrélations entre les variations de certaines hypothèses. Pour calculer la sensibilité de l'obligation au titre des prestations déterminées aux variations des principales hypothèses actuarielles, la même méthode (valeur actualisée de l'obligation au titre des prestations déterminées calculée selon la méthode des unités de crédit projetées à la clôture de la période de présentation de l'information financière) que celle employée pour calculer le passif comptabilisé dans l'état consolidé de la situation financière a été appliquée.

L'analyse de sensibilité des charges de retraite, des intérêts nets relatifs au passif au titre des prestations de retraite et de l'obligation au titre des prestations de retraite pour 2023, qui repose sur différentes hypothèses actuarielles en ce qui a trait au taux d'actualisation des régimes, est présentée ci-après. L'incidence de la modification d'une hypothèse sur chaque régime de retraite est pondérée proportionnellement à l'obligation totale au titre des régimes afin de déterminer l'incidence totale pour chaque hypothèse présentée.

(en millions de dollars canadiens)	0,25 point de pourcentage	
	Diminution	Augmentation
Taux hypothétique d'actualisation pour l'obligation		
Charge de retraite	12 \$	(11) \$
Intérêts nets liés au passif au titre des prestations de retraite	(1)	-
Total	11 \$	(11) \$
Augmentation (diminution) de l'obligation au titre des prestations de retraite	591 \$	(573) \$

L'augmentation (la diminution) de l'obligation au titre des prestations de retraite résultant d'une variation de 0,25 point de pourcentage du taux d'actualisation porte sur le montant brut du passif au titre des prestations de retraite et est présentée avant incidence des variations des actifs des régimes. Au 31 décembre 2023, environ 85 % des actifs des régimes de retraite d'Air Canada étaient investis dans des instruments à revenu fixe afin de gérer une partie importante du risque de taux d'intérêt (risque de taux d'actualisation).

Une augmentation de un an de l'espérance de vie ferait monter l'obligation au titre des prestations de retraite de 431 M\$.

Les taux hypothétiques relatifs aux coûts de santé influent sur les sommes déclarées relativement aux régimes d'assurance maladie complémentaire. Pour 2023 et par la suite, un taux d'augmentation annuel de 4,50 % du coût par personne des prestations de santé couvertes a été retenu comme hypothèse (l'hypothèse retenue en 2022 prévoyait un taux de 4,75 % suivi d'une diminution progressive pour s'établir à 4,5 % d'ici 2023). Une augmentation de un point de pourcentage des taux hypothétiques relatifs aux coûts de santé aurait fait monter de 5 M\$ le total des coûts des services rendus au cours de l'exercice et des coûts financiers, et de 62 M\$ l'obligation correspondante. Une diminution de un point de pourcentage des taux hypothétiques relatifs aux coûts de santé aurait fait baisser de 4 M\$ le total des coûts des services rendus au cours de l'exercice et des coûts financiers, et de 64 M\$ l'obligation correspondante.

Une diminution de 0,25 point de pourcentage du taux d'actualisation lié aux autres avantages futurs du personnel aurait fait monter de moins de 1 M\$ le total des coûts des services rendus au cours de l'exercice et des coûts financiers, et de 36 M\$ l'obligation correspondante. Une augmentation de 0,25 point de pourcentage du taux d'actualisation aurait fait baisser de moins de 1 M\$ le total des coûts des services rendus au cours de l'exercice et des coûts financiers, et de 34 M\$ l'obligation correspondante.

Garanties

De concert avec d'autres sociétés aériennes, Air Canada est partie à des accords d'avitaillement et de dégivrage avec neuf sociétés d'avitaillement et trois sociétés de dégivrage d'appareils dans divers grands aéroports du Canada. Ces entités fonctionnent selon le principe du recouvrement des coûts. La dette globale de ces entités qui n'a pas été consolidée par la Société selon la norme IFRS 10, *États financiers consolidés*, est d'environ 1 215 M\$ au 31 décembre 2023 (1 181 M\$ au 31 décembre 2022), ce qui correspond au risque de perte maximal auquel s'expose Air Canada, avant la prise en compte de la valeur des actifs qui garantissent les obligations et de tout partage de coûts éventuels avec les autres sociétés aériennes contractantes. Air Canada considère le risque en découlant comme minime. Chaque société aérienne contractante qui fait partie d'une de ses entités participe à la garantie de sa dette d'une manière proportionnelle à l'utilisation qu'elle fait du réseau. La durée de ces accords varie, mais elle dépasse généralement cinq ans.

Conventions d'indemnisation

Dans le cours normal de ses activités, Air Canada conclut différents contrats, notamment des contrats d'exploitation ou de crédit-bail immobilier, des contrats de financement ou de location d'appareils, des contrats de services techniques et des contrats conclus avec des administrateurs ou des dirigeants et autres accords commerciaux, dont certains peuvent donner lieu à des indemnités à des contreparties qui peuvent entraîner le paiement, par Air Canada, des coûts ou des pertes engagés par ces contreparties. Air Canada ne peut raisonnablement estimer le montant éventuel, s'il en est, qu'elle pourrait avoir à payer en vertu de telles conventions d'indemnisation. Ce montant dépend aussi de l'issue de faits et de circonstances futurs, qui ne peut être prédite. Certaines conventions établissent un montant potentiel maximal, tandis que d'autres ne précisent pas de montant maximal ou de période limitée. Par le passé, Air Canada n'a fait aucun paiement important aux termes de telles conventions d'indemnisation.

Air Canada s'attend à être protégée par ses assurances dans la plupart des cas de responsabilité extracontractuelle et certaines des obligations contractuelles.

Au 31 décembre 2023, Air Canada n'était partie à aucune transaction entre parties liées selon la définition qu'en donne le Manuel de CPA Canada, sauf celles visant des membres clés de la haute direction dans le cadre normal de leurs contrats de travail ou conventions d'administrateur.

Les résultats financiers d'Air Canada sont assujettis à de nombreux facteurs internes et externes qui peuvent avoir d'importantes répercussions sur les résultats d'exploitation. Le tableau ci-après présente, à titre indicatif, l'incidence financière que les variations des prix du carburant d'aviation et la valeur du dollar canadien auraient eue de manière générale sur les résultats d'exploitation antérieurs d'Air Canada. Une variation équivalente mais opposée du facteur de sensibilité ci-après aurait entraîné de manière générale une incidence analogue mais contraire. Ces données ont été établies en fonction du niveau d'activité de 2023 à partir des estimations de la direction. Les incidences présentées ne sont pas corrélatives et elles ne rendent pas compte du lien d'interdépendance des divers éléments entre eux, pas plus qu'elles ne donnent une indication des tendances futures ou des résultats futurs, lesquels peuvent varier sensiblement en raison de nombreux facteurs indépendants de la volonté d'Air Canada.

Variable clé	Mesure en 2024	Facteur de sensibilité	Incidence favorable (défavorable) estimative sur le bénéfice d'exploitation/ Résultat avant impôts (en millions de dollars canadiens)
Carburant			
Carburant – carburant d'aviation (\$ US/baril) ¹⁾	129,0 \$	Augmentation de 1 \$ US/baril	(45) \$
Carburant – carburant d'aviation (\$ CA/litre) ¹⁾	1,13 \$	Augmentation de 1 %	(58) \$
Change			
\$ CA en \$ US	1 \$ US = 1,33 \$ CA	Augmentation de 1 cent (c.-à-d. de 1,34 \$ à 1,33 \$ pour 1 \$ US)	
		Produits d'exploitation ²⁾	36 \$
		Charge d'intérêts nette	5
		Réévaluation de la dette à long terme et des obligations locatives, de la trésorerie, des équivalents de trésorerie et des placements à court terme libellés en dollars américains et des autres éléments monétaires à long terme, montant net	78
		Réévaluation des dérivés de change en cours	(45)
		Incidence sur le résultat avant impôts	74 \$

1) Compte non tenu de l'incidence des suppléments des transporteurs et des instruments de couverture liés au carburant (le cas échéant).

2) L'effet sur le bénéfice d'exploitation des variations de change ne tient pas compte de l'incidence des activités de couverture, comme le recours aux dérivés de change et aux réserves de trésorerie en dollars américains. Les profits et les pertes liés à ces activités de couverture sont comptabilisés dans les produits (charges) autres que d'exploitation au compte consolidé de résultat d'Air Canada.

Aperçu

La gestion des possibilités et des risques fait partie intégrante des processus administratifs d'Air Canada. Les décisions stratégiques sont prises par la haute direction en fonction des répercussions en matière de risque pour l'entreprise et ses parties prenantes. Les risques pouvant être notables pour Air Canada sont cernés et surveillés sur une base permanente dans le cadre du programme de gestion des risques de l'entreprise d'Air Canada, lequel permet d'informer régulièrement le Conseil d'administration par l'intermédiaire du Comité d'audit, des finances et du risque de celui-ci.

Supervision du Conseil d'administration

La gestion des risques fait partie intégrante de la gouvernance d'entreprise d'Air Canada. Le Conseil d'administration a créé des comités (Comité d'audit, des finances et du risque, Comité de la sécurité, de la santé, de l'environnement et de la sûreté, Comité de gouvernance et de mises en candidature et Comité des ressources humaines, de la rémunération et des régimes de retraite) qui lui prêtent main-forte à l'égard de son mandat de supervision.

L'information relative au risque est passée en revue par le Conseil d'administration ou le Comité du Conseil pertinent chaque trimestre. De plus, les comités du Conseil, en fonction de leur mandat respectif, étudient et analysent régulièrement avec la haute direction les principaux risques visant la Société, outre les mesures prises en vue de surveiller, maîtriser et atténuer ses risques afin de s'assurer de l'efficacité de la gestion de chaque risque individuel. Ces processus visent à réduire comme il se doit les risques, plutôt que de les éliminer.

Le Comité d'audit, des finances et du risque est chargé de la supervision du programme de gestion des risques de l'entreprise et des activités de l'Audit et Services-conseils de l'entreprise, ainsi que l'énoncent les Règles de son mandat.

La communication relative aux risques dans le cadre de la gestion des risques de l'entreprise est assurée par l'Audit et Services-conseils de l'entreprise, qui fournit des mises à jour trimestrielles de nature indépendante sur l'état de chaque risque de l'entreprise.

Cadre et structure de la gestion des risques

Le cadre de travail relatif à la gestion des risques d'Air Canada a été conçu en vue de rendre possibles la gouvernance et la surveillance des risques stratégiques les plus importants. Il est conforme à la norme ISO 31000 ainsi qu'au cadre de GRE 2017 du COSO.

Outre les politiques en vigueur, des processus sont en place en vue de la gestion de risques précis, portant notamment sur la sécurité, la sûreté, la fraude, la cybersécurité, la confidentialité, l'environnement et le prix du carburant.

Pratiques administratives efficaces et respect des normes déontologiques sont également des éléments essentiels de la culture d'Air Canada en matière de gestion des risques. Air Canada a créé (et elle met à jour au besoin) un Code d'éthique, lequel énonce les principes directeurs et les normes déontologiques visant l'ensemble des activités d'entreprise d'Air Canada. Il existe de plus un processus anonyme de signalement des manquements à l'éthique et un comité d'éthique, en vue de veiller au respect du Code d'éthique.

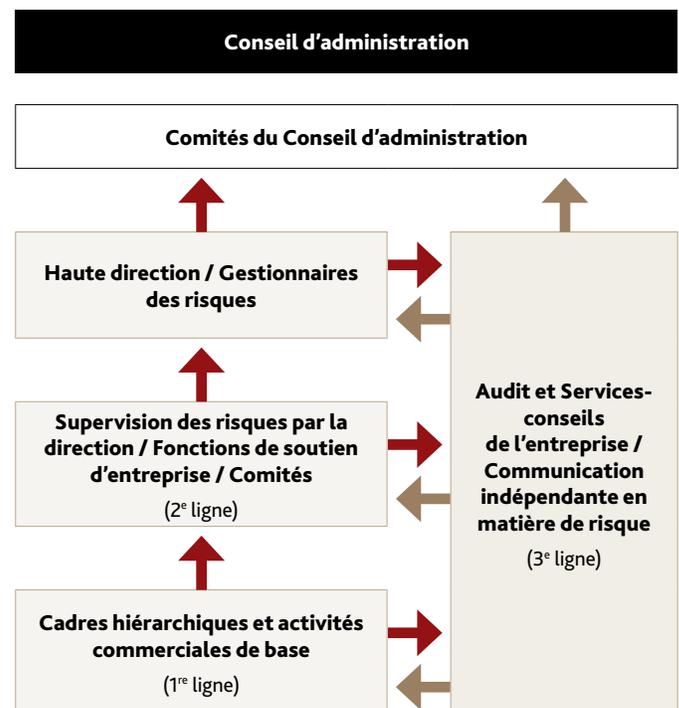
La structure de gestion des risques d'Air Canada s'inspire de l'approche axée sur le « modèle des trois lignes ».

Première ligne – Les unités administratives sont tenues d'intégrer de façon quotidienne la gestion des risques à leurs activités commerciales et opérationnelles fondamentales.

Deuxième ligne – Les unités de soutien établissent des politiques, donnent des conseils spécialisés et surveillent les risques (p. ex., Sécurité, Sûreté, Services juridiques et Conformité, Finances, Trésorerie et Fiscalité, Sélection des fournisseurs et Approvisionnement, Affaires gouvernementales, Ressources humaines, Environnement, Opérations TI et Cybersécurité).

Troisième ligne – L'Audit et Services-conseils de l'entreprise fait rapport, de façon indépendante et objective, sur la gouvernance d'Air Canada, ainsi que sur ses pratiques et contrôles en matière de gestion des risques.

La structure de la gestion des risques de l'entreprise et de la gouvernance d'Air Canada s'établit comme suit :



Bien que le cadre de travail relatif à la gestion des risques décrit dans la présente rubrique corresponde aux meilleures pratiques sectorielles, rien ne garantit qu'il suffira à prévenir des situations qui pourraient nuire gravement à la situation financière d'Air Canada, à sa performance financière, à ses flux de trésorerie, à ses activités ou à sa réputation.

Le texte ci-après énonce certains des risques visant Air Canada. Le lecteur est prié d'en prendre connaissance en vue d'évaluer les activités d'Air Canada et les énoncés prospectifs que contient le présent rapport ainsi que d'autres informations que présente Air Canada à l'occasion. Ces risques, individuellement ou collectivement, pourraient avoir une incidence défavorable considérable sur les activités d'Air Canada, son résultat d'exploitation, sa situation financière et l'issue réelle des questions auxquelles se rapportent les énoncés prospectifs. Si un risque se matérialisait, le contexte au moment concerné pourrait également faire en sorte que les répercussions connexes soient différentes de celles qui auraient été par ailleurs attendues. Ce texte ne recense pas tous les risques auxquels Air Canada peut faire face. D'autres risques, qu'Air Canada ignore ou juge minimes pour le moment, pourraient se manifester ultérieurement et nuire considérablement à ses activités, à son résultat d'exploitation, à sa situation financière et à l'issue des questions évoquées dans les énoncés prospectifs.

Conjoncture économique et contexte géopolitique –

L'évolution de la conjoncture économique et du contexte géopolitique pourrait avoir un effet très défavorable sur Air Canada, ses activités, son résultat d'exploitation et sa situation financière.

Le résultat d'exploitation d'Air Canada est sensible à la conjoncture et au contexte géopolitique, facteurs qui peuvent influencer considérablement sur la demande à l'égard du transport aérien de manière générale ou sur certaines destinations en particulier, ainsi que sur la capacité à exploiter certaines liaisons ou la viabilité des itinéraires, et avoir une incidence sur les charges d'exploitation, les produits d'exploitation, les coûts et la disponibilité du carburant, les coûts liés au change, les coûts fiscaux, outre les coûts et la disponibilité des capitaux et fournitures. Des conditions économiques ou géopolitiques ayant un effet prolongé ou marqué, notamment en lien avec les conflits militaires entre Israël et le Hamas ou entre la Russie et l'Ukraine ou d'autres conflits géopolitiques et les troubles civils en cours et les réactions connexes de divers gouvernements et autorités (ou leur absence de réaction), les maladies infectieuses, un repli économique au Canada, aux États-Unis ou ailleurs dans le monde ou l'inflation, seraient susceptibles de nuire gravement à Air Canada ainsi qu'à ses activités, à son résultat d'exploitation et à sa situation financière, tout comme d'ailleurs des modifications aux liens politiques, fiscaux, commerciaux ou économiques entre territoires où Air Canada exerce des activités, le déclenchement réel ou appréhendé d'hostilités dans des régions que dessert ou survole Air Canada, ou dans des régions avoisinantes.

Résultat d'exploitation – Air Canada pourrait subir de lourdes pertes et ne pas être en mesure de dégager ou de maintenir une véritable rentabilité ou encore d'atteindre les objectifs liés à certaines ou à la totalité de ses initiatives.

La conjoncture économique et divers facteurs décrits dans le présent rapport de gestion pourraient amener Air Canada à subir des pertes importantes. Le secteur de l'aviation commerciale a toujours été caractérisé par la faiblesse des marges bénéficiaires et par le niveau élevé des coûts fixes, et les coûts associés à l'exploitation d'un vol ne varient pas considérablement selon

le nombre de passagers transportés. Par conséquent, un changement dans le nombre de passagers, la tarification, les marges ou la composition du trafic, ou l'accroissement des coûts, pourrait avoir d'importantes répercussions sur le résultat d'exploitation d'Air Canada et sur sa situation financière. Étant donné la concurrence qui marque le secteur du transport aérien et la sensibilité des clients à l'égard des coûts du transport aérien, Air Canada pourrait ne pas être en mesure de transférer l'augmentation des coûts à sa clientèle au moyen de majorations tarifaires. En dépit de sa focalisation sur l'amélioration de la résilience visant ses activités en cas de ralentissement et de ses initiatives stratégiques et commerciales en cours et prévues, Air Canada pourrait ne pas arriver à dégager ou à maintenir une véritable rentabilité ni à atteindre tous les objectifs qu'elle s'est fixés, notamment ceux d'accroître son chiffre d'affaires, de réduire ses coûts, d'améliorer ses marges, de relever la capacité de façon rentable, d'obtenir un rendement suffisant pour ses dépenses d'investissement et d'atténuer ou de contrebalancer les risques auxquels elle doit faire face, en particulier ceux qui sont énoncés dans le présent rapport de gestion.

Prix des billets et demande du marché – Les fluctuations des prix et de la demande à l'égard du transport aérien pourraient avoir une incidence défavorable sensible sur Air Canada, ses activités, son résultat d'exploitation et sa situation financière.

Le prix des billets et la demande à l'égard du transport aérien d'Air Canada, à l'instar de ceux d'autres sociétés aériennes, ont beaucoup fluctué par le passé et peuvent fluctuer encore beaucoup à l'avenir. Air Canada ne peut pas prévoir avec certitude les conditions du marché ou les prix qu'elle pourra demander à ses clients. Les attentes et perceptions de la clientèle peuvent évoluer rapidement en raison de nombreux facteurs et la demande de billets à bas prix ou de modes de transport de rechange peut affecter les revenus. Les voyages, particulièrement les voyages d'agrément, constituent pour les consommateurs une dépense discrétionnaire. La demande à l'égard des voyages en classes affaires et haut de gamme est également tributaire de divers facteurs, comme la situation économique et géopolitique. De nombreux facteurs, comme un repli économique, un climat d'instabilité géopolitique, des maladies infectieuses ainsi que l'intensification des inquiétudes que suscite l'incidence du transport aérien sur l'environnement et la tendance en faveur de modes de transport ayant une empreinte écologique moindre, pourraient aussi avoir pour conséquence de faire baisser la demande à l'égard du transport aérien et les tarifs et de nuire considérablement à Air Canada, à ses activités, à son résultat d'exploitation et à sa situation financière.

Concurrence – Air Canada évolue dans un secteur où la concurrence est intense et fait face à une concurrence croissante au Canada, en Amérique du Nord et ailleurs dans le monde.

Air Canada évolue dans un secteur où la rivalité est intense et fait face constamment à une vive concurrence tarifaire. Plusieurs transporteurs, entre autres des transporteurs à faibles coûts et à très faibles coûts canadiens, américains et étrangers, ont fait leur entrée ou intensifié leur présence sur les marchés que dessert ou prévoit desservir Air Canada, notamment les marchés intérieurs, transfrontaliers et internationaux, les marchés des voyages

d'agrément, ainsi que les marchés du transport de fret, ou ils ont annoncé leur intention de le faire.

Certains transporteurs rivaux d'Air Canada, dont des sociétés américaines et canadiennes, pourraient remanier en profondeur leur organisation (entre autres par voie de fusion avec un autre transporteur ou une autre entité ou d'acquisition par ceux-ci, ce que certains ont déjà fait) de manière à mobiliser davantage de capitaux, à réduire leur endettement, à abaisser leurs charges d'exploitation ou à se doter d'autres atouts concurrentiels, ce qui les avantagerait donc par rapport à Air Canada. La concentration au sein du secteur du transport aérien et le fait que de plus en plus de transporteurs concluent des accords de partenariat commercial intégrés (notamment avec des opérateurs multimodaux) pourraient également favoriser la capacité concurrentielle de certains transporteurs.

La prédominance des sites de voyages en ligne et d'autres filières de distribution de produits de voyage a donné lieu à une augmentation substantielle des nouveaux itinéraires et des prix réduits et promotionnels proposés par les concurrents d'Air Canada. Ceux-ci continuent de mettre en œuvre des mesures incitatives et promotionnelles et, dans de nombreux cas, ils augmentent leurs dépenses à ce titre. La capacité d'Air Canada à réduire ses prix afin de livrer concurrence efficacement repose sur son aptitude à dégager des marges d'exploitation acceptables et peut se trouver entravée par des lois en vigueur ou des politiques d'intérêt public visant à encourager la concurrence.

La concurrence accrue de la part de rivaux actuels ou nouveaux, notamment de la part de ceux qui concluent des structures de partenariat ou coentreprises nouvelles ou élargies ou qui utilisent des stratégies de distribution des technologies ou des modèles commerciaux disruptifs, et d'autres mesures concurrentielles, ou qui reçoivent des subventions, de l'aide gouvernementale ou d'autres avantages à l'étranger auxquels Air Canada n'a pas accès, pourrait porter un grand préjudice à Air Canada, à ses activités, à son résultat d'exploitation et à sa situation financière.

Dépendance à l'égard des technologies – Air Canada dépend énormément des technologies pour exercer ses activités et toute défaillance ou atteinte à la protection des données pourrait nuire gravement à Air Canada, à ses activités, à son résultat d'exploitation et à sa situation financière.

Air Canada dépend largement des technologies, notamment pour exercer ses activités, accroître son chiffre d'affaires et réduire ses coûts. Les systèmes technologiques d'Air Canada comprennent ceux relatifs à ses sites Web, aux ventes et services aux passagers, aux services fret, aux services clientèle dans les aéroports, aux opérations aériennes, au programme de fidélité, aux communications, à la distribution et à d'autres activités commerciales. Les sites Web d'Air Canada et ses autres systèmes technologiques doivent pouvoir traiter de manière efficace un volume élevé de trafic et traiter et transmettre de manière sûre et efficace des données critiques pour ses activités. Pour exercer ses activités, Air Canada doit recueillir, traiter et stocker de manière sûre ainsi que gérer efficacement des données sensibles, notamment des renseignements personnels sur ses clients, les membres Aéroplan, ses employés, ses partenaires commerciaux et d'autres parties. Le fonctionnement efficace, fiable et sûr des réseaux et des systèmes (y compris ceux de tiers) où sont

stockées, transmises et traitées les informations sensibles est essentiel pour les activités d'Air Canada.

Les systèmes technologiques sur lesquels s'appuie Air Canada sont par ailleurs tributaires de la performance de ses nombreux fournisseurs, laquelle est elle-même dépendante des écosystèmes de technologies et les pratiques en matière de sûreté de ceux-ci, sur lesquels la Société a moins de contrôle direct. Les systèmes technologiques peuvent être vulnérables à divers types d'arrêts accidentels, d'interruptions ou d'abus attribuables, entre autres causes, aux erreurs humaines, aux actions ou omissions de fournisseurs tiers, à des catastrophes naturelles, à des attentats terroristes, à des défaillances des systèmes de télécommunications, à des pannes d'électricité, à des actes de piratage informatique (notamment des cyberattaques ainsi que des logiciels rançonneurs ou malveillants et des virus informatiques) et à d'autres menaces opérationnelles ou menaces pour la sûreté.

À l'instar d'autres entités exerçant leurs activités dans le monde numérique d'aujourd'hui, nous sommes exposés à des menaces à la sécurité de nos réseaux, de nos systèmes et de nos données. Ces menaces continuent d'augmenter en raison de l'augmentation du nombre de criminels bien organisés (pirates informatiques commandités ou non par un État ou d'autres parties) et à mesure que la fréquence, l'intensité et la complexité des tentatives d'attaque et d'intrusion se multiplient, l'apparition de nouvelles technologies, telles que l'intelligence artificielle, accroissent encore plus ces menaces à la sécurité de l'information et les dommages qu'elles peuvent infliger.

Compte tenu de l'évolution de la nature et de la complexité des menaces qui pèsent sur la sûreté de l'information, nos systèmes et contrôles de sûreté de l'information doivent s'adapter en permanence et faire l'objet d'un suivi régulier afin d'en garantir l'efficacité. Étant donné la complexité et l'ampleur de nos activités, de notre infrastructure de réseau, de notre technologie et de nos systèmes de soutien informatique, rien ne garantit que nos systèmes et contrôles de sûreté de l'information seront efficaces, et ce, malgré les efforts que nous déployons. Nous avons été la cible de cyberattaques par le passé et l'éventualité d'autres cyberattaques n'est pas à exclure.

Tout cas de défaillance, de dégradation, d'interruption, de détournement ou d'utilisation frauduleuse, d'atteinte à la sûreté ou à la sécurité, ou tout manquement à l'égard d'obligations en vigueur en matière de confidentialité, de respect de la vie privée ou de sûreté, ou toute autre obligation connexe, au sein d'Air Canada ou d'un tiers auquel la Société ou ses fournisseurs se fient, seraient susceptibles de porter atteinte à Air Canada, notamment ternir sa réputation et l'exposer à des poursuites, à des réclamations pour violation de dispositions contractuelles ou à des amendes ou pénalités et/ou à des coûts de remise en conformité, et pourraient, individuellement ou collectivement, porter un grave préjudice à la Société, à ses activités, à son résultat d'exploitation et à sa situation financière.

Interruptions ou perturbations de service – Les interruptions ou perturbations du service pourraient nuire grandement à Air Canada, à ses activités, à son résultat d'exploitation et à sa situation financière.

La bonne marche d'Air Canada repose essentiellement sur sa capacité à exercer ses activités de façon ininterrompue au départ et à destination de plusieurs aéroports, notamment ses plaques tournantes de Toronto, de Montréal et de Vancouver. Les retards ou les interruptions de service peuvent être causés par divers facteurs, comme l'incapacité des intervenants du secteur du transport aérien dont dépendent les activités d'Air Canada (notamment les aéroports, les services de sûreté, de douanes et de navigation aérienne et d'autres intervenants ou services), les problèmes liés à la sûreté ou des défaillances informatiques ou à d'autres raisons, les conditions météorologiques, les pénuries de main-d'œuvre ou les conflits de travail touchant des employés qui ne font pas partie du personnel d'Air Canada, comme les employés des aéroports, bagagistes, contrôleurs aériens, personnel de sûreté, agents d'immigration et des douanes et autres travailleurs de soutien aux activités aéroportuaires, les maladies infectieuses et d'autres restrictions visant la santé publique ou pour d'autres raisons indépendantes de la volonté d'Air Canada, pourraient porter un grand préjudice à ses activités, à son résultat d'exploitation et à sa situation financière.

Les interruptions et les perturbations du service peuvent être causées par des facteurs environnementaux (qui sont également provoqués par les changements climatiques, lesquels peuvent aussi accroître la fréquence, la durée et l'intensité des phénomènes météorologiques violents), des éruptions volcaniques, des inondations ou d'autres phénomènes naturels, ainsi que par des phénomènes d'origine anthropique, qui peuvent également avoir des conséquences sur la demande et le coût du transport aérien. De tels événements, tant au sol qu'en altitude (turbulences) ou ayant une incidence sur les aéroports ou les destinations desservies ou les itinéraires aériens empruntés par Air Canada, peuvent influencer sur la viabilité ou le coût des vols vers ces destinations, causer des interruptions et des perturbations du service, accroître les coûts pour Air Canada ou réduire considérablement la demande de transport aérien, ce qui pourrait avoir une incidence négative importante sur Air Canada, ses activités, ses résultats d'exploitation et sa situation financière.

Approvisionnement et fournisseurs essentiels – Le défaut ou l'incapacité d'Air Canada d'obtenir certains produits et services de la part de fournisseurs essentiels, y compris selon des modalités favorables et en temps opportun, pourrait lui nuire gravement et porter un grand préjudice à ses activités, à son résultat d'exploitation et à sa situation financière.

La bonne marche d'Air Canada dépend notamment de sa capacité à se procurer, à des conditions et à des prix convenables, sans perturbation, en temps opportun ou selon les échéanciers prévus, les biens et services, en quantité suffisante et de qualité souhaitable, qui sont nécessaires à son exploitation ou à ses activités, comme du carburant, des avions et des pièces de rechange, des services de restauration, des services aéroportuaires (notamment les services de douanes et sûreté et l'infrastructure de soutien correspondant à la demande), des services de dégivrage, des créneaux aéroportuaires, des services de maintenance avions, des services et des installations de manutention du fret, ainsi que des systèmes et services de technologies de l'information. Comme d'autres sociétés aériennes, nous dépendons de la qualité et de la stabilité de la conception

technique, de la fabrication et de la maintenance des appareils, des pièces détachées et des autres produits que nous achetons, et les problèmes qui surviennent peuvent les rendre indisponibles.

Dans certains cas, Air Canada ne peut obtenir ces biens ou services qu'auprès d'un nombre limité de fournisseurs (ou de fournisseurs exclusifs). Or le passage à de nouveaux fournisseurs ou à des fournisseurs de rechange, du fait que ceux-ci augmentent leurs tarifs ou ne respectent pas leurs obligations, peut se révéler impossible ou prendre beaucoup de temps ou encore nécessiter l'engagement de ressources considérables. L'omission, le refus, le retard ou l'incapacité d'un fournisseur de fournir à Air Canada des biens et des services de qualité souhaitable à des conditions ou prix convenables ou dans des délais acceptables pour Air Canada peut être attribuable à des causes multiples et diverses, dont bon nombre échappent à la volonté d'Air Canada. Les chaînes d'approvisionnement mondiales restent aux prises avec des difficultés depuis la fin de la pandémie de COVID-19, notamment en raison des pénuries de main-d'œuvre, de l'accès aux matières premières et de la logistique du transport, et ces facteurs ont eu et peuvent continuer d'avoir une incidence sur Air Canada et ses fournisseurs.

Tout manquement ou toute incapacité d'Air Canada quant à l'approvisionnement en biens et services de qualité souhaitable selon des modalités et des prix et dans des délais acceptables pour Air Canada pourrait avoir un effet négatif important sur Air Canada, ses activités, ses résultats d'exploitation et sa situation financière.

Coûts de main-d'œuvre et relations de travail –

Air Canada pourrait ne pas être en mesure de maintenir les coûts de main-d'œuvre à des niveaux opportuns ni de conclure des conventions collectives lui permettant de mettre en œuvre de façon fructueuse ses initiatives stratégiques. Rien ne garantit que les conventions collectives seront renouvelées sans conflit ni interruption de travail.

Les coûts de main-d'œuvre constituent l'un des postes les plus importants parmi les charges d'exploitation d'Air Canada. Rien ne garantit qu'Air Canada parviendra à maintenir ces coûts à des niveaux qui ne nuiront pas à ses activités, à son résultat d'exploitation et à sa situation financière. La plupart des employés d'Air Canada sont syndiqués. Air Canada et l'Air Line Pilots Association, le syndicat qui représente ses pilotes, ont entamé des négociations visant la conclusion d'une convention collective. Les accords conclus avec d'autres syndicats arrivant à échéance au cours des prochaines années, des négociations devraient aussi commencer avec ces syndicats. Les nouvelles conventions collectives ou l'issue des négociations ou arbitrages portant, notamment, sur les salaires et autres coûts de main-d'œuvre ou sur les règles d'exécution du travail pourraient accroître les coûts de main-d'œuvre et d'autres charges, ou encore imposer des modalités restreignant ou réduisant la capacité d'Air Canada à maintenir ses objectifs commerciaux ou d'entreprendre des initiatives stratégiques, ce qui serait susceptible de porter un grand préjudice aux activités d'Air Canada, à son résultat d'exploitation et à sa situation financière.

Rien ne garantit que les conventions collectives pourront être de nouveau renouvelées, notamment à des conditions conformes aux

attentes d’Air Canada ou comparables à celles des conventions collectives conclues par ses concurrents, sans conflit de travail ou action syndicale, ni qu’il n’y aura par ailleurs aucun conflit de travail ou action syndicale qui occasionnerait une détérioration, interruption ou perturbation du service d’Air Canada ou qui serait susceptible de nuire à la capacité de cette dernière à mettre en œuvre ses plans d’entreprise ou d’exercer ses activités, ce qui, dans un cas comme dans l’autre, pourrait porter un grand préjudice à ses activités, à son résultat d’exploitation et à sa situation financière.

En ce qui concerne les syndicats représentant des salariés en poste au Canada, des grèves et lockout peuvent légalement être déclenchés après l’expiration de ces conventions et les négociations portant sur leur renouvellement quand certaines conditions préalables prescrites par le Code canadien du travail ont été satisfaites.

De plus, un conflit ou arrêt de travail impliquant un groupe d’employés syndiqués de Jazz, ou d’autres sociétés aériennes exploitant des vols pour le compte d’Air Canada, des fournisseurs essentiels ou d’autres tiers avec lesquels Air Canada fait affaire porterait vraisemblablement un grand préjudice à Air Canada, à ses activités, à son résultat d’exploitation et à sa situation financière. De même, des conflits de travail chez les membres Star Alliance^{MD} ou visant les activités dans des aéroports clés risqueraient de faire baisser la demande à l’égard du trafic de correspondance avec Air Canada et pourraient porter un grave préjudice aux activités, au résultat d’exploitation et à la situation financière de celle-ci.

Mesures stratégiques, commerciales, technologiques et autres – Un retard ou manquement dans la recherche et la conception ainsi que le financement et la mise en œuvre de certaines mesures importantes, ou dans l’investissement dans celles-ci, pourrait nuire considérablement à Air Canada, à ses activités, à son résultat d’exploitation et à sa situation financière.

Pour exercer ses activités, atteindre ses objectifs et rester compétitive, Air Canada doit continuellement rechercher et concevoir, financer et mettre en œuvre d’importantes mesures stratégiques, commerciales, technologiques et autres, entre autres celles qui concernent l’achat d’avions, la pénétration du marché du voyage d’agrément ou du transport aérien à bas coût, l’établissement ou l’expansion des coentreprises, la lutte contre les changements climatiques, l’accroissement du chiffre d’affaires, la réduction des coûts, l’amélioration des processus administratifs, la mise en œuvre de nouvelles technologies (y compris l’intelligence artificielle), l’expansion du réseau et de la capacité aérienne et les initiatives visant à assurer, tout en l’améliorant, une expérience client toujours de haut calibre. Ces mesures stratégiques, tout comme leur établissement et leur mise en œuvre, peuvent subir l’effet néfaste d’une foule de facteurs, dont bon nombre échappent à la volonté d’Air Canada. Ces facteurs englobent entre autres la nécessité d’obtenir des approbations de nature juridique ou réglementaire, la bonne exécution des obligations de tiers (notamment les fournisseurs), de leurs services et de leurs produits, la bonne intégration de ces mesures aux autres activités et processus d’Air Canada, et l’adoption et l’acceptation de ces mesures par les clients, fournisseurs et

employés d’Air Canada. L’incapacité de réaliser en temps opportun l’une ou l’autre de ces initiatives stratégiques de recherche et de conception, d’investissement et de mise en œuvre ou d’autres initiatives importantes serait de nature à nuire à la capacité d’Air Canada à exercer ses activités, à atteindre ses objectifs et à rester compétitive, et risquerait de porter un grave préjudice à ses activités, à son résultat d’exploitation et à sa situation financière.

Coûts du carburant – Des fluctuations (notamment des hausses) prononcées des prix du carburant pourraient nuire gravement à Air Canada, à ses activités, à son résultat d’exploitation et à sa situation financière.

Le carburant constitue l’un des postes les plus importants parmi les charges d’exploitation d’Air Canada. Les prix du carburant subissent de grandes fluctuations sous l’influence de nombreux facteurs, dont la conjoncture des marchés internationaux, les événements géopolitiques, l’offre et les coûts de raffinage du carburant d’aviation, la tarification du carbone et autres règlements, taxes, prélèvements ou autres mesures liés aux changements climatiques, ainsi que le taux de change entre les dollars américain et canadien. Air Canada ne peut prédire avec précision les cours du carburant à l’avenir et elle peut ne pas être en mesure de couvrir les risques liés aux fluctuations des cours du carburant, ou de les couvrir de façon suffisante. Étant donné la concurrence au sein du secteur du transport aérien, Air Canada pourrait ne pas être en mesure de transférer à ses clients les hausses des prix du carburant par voie de majorations tarifaires. Des fluctuations (notamment des hausses) prononcées des prix du carburant pourraient nuire gravement à Air Canada, à ses activités, à son résultat d’exploitation et à sa situation financière.

Lever financier – L’endettement d’Air Canada est considérable. Air Canada pourrait ne pas être en mesure d’obtenir, en temps voulu et à des conditions acceptables, les fonds nécessaires pour satisfaire à ses besoins en trésorerie et financer les charges d’exploitation et les dépenses d’investissement requises.

L’endettement d’Air Canada lié à des obligations fixes est considérable, notamment en raison des coûts substantiels liés aux locations et acquisitions d’avions et autres financements. Bien qu’Air Canada cherche par tous les moyens à maîtriser son endettement, il est possible que la Société ait, à l’avenir, à accroître son niveau d’endettement actuel ou prévu.

Le niveau d’endettement actuel ou futur d’Air Canada pourrait avoir de lourdes répercussions. La capacité d’Air Canada à s’acquitter de ses obligations de paiement prévues sur sa dette peut dépendre, entre autres, du rendement futur de ses activités et de sa capacité à refinancer sa dette au besoin. Air Canada contracte une partie importante de son endettement en monnaies étrangères, principalement en dollars américains. Par conséquent, les remboursements futurs au titre du service de la dette sont assujettis au risque de change. Rien ne garantit qu’Air Canada sera toujours à même de tirer de ses activités suffisamment de liquidités pour assurer le service de sa dette, de ses obligations découlant de contrats de location et autres, et de poursuivre les dépenses d’investissement et d’autres initiatives commerciales ou plans stratégiques. Chacun de ces facteurs est, dans une large mesure, lui-même dépendant de facteurs d’ordre

économique, financier, concurrentiel, réglementaire, opérationnel et autres qui, pour une bonne part, échappent à la volonté d'Air Canada.

Besoins de capitaux et de liquidités – Air Canada pourrait ne pas être en mesure d'obtenir, en temps voulu et à des conditions acceptables, les fonds nécessaires pour satisfaire à ses besoins en trésorerie et financer les charges d'exploitation et les dépenses d'investissement requises.

Les risques décrits dans le présent rapport de gestion pourraient se répercuter sur les niveaux de liquidité d'Air Canada, entre autres les risques liés à la conjoncture géopolitique, aux conditions économiques et à la santé publique, aux taux de change, à la concurrence accrue, à la volatilité des prix du carburant, aux conflits de travail et aux clauses restrictives de contrats. Pour gérer le risque et mener à bien la stratégie commerciale d'Air Canada, d'importantes liquidités ainsi que des charges d'exploitation et des dépenses d'investissement courantes considérables sont nécessaires.

Le niveau d'endettement d'Air Canada, ainsi que la conjoncture de marché et la disponibilité d'actifs à donner en garantie au titre d'emprunts ou d'autres dettes, peuvent rendre difficile la mobilisation de capitaux additionnels en vue de combler les besoins de liquidités de la Société selon des conditions acceptables, ou tout simplement de les combler.

Un recul prononcé du cours des titres d'Air Canada, y compris un affaissement généralisé des marchés financiers, une révision à la baisse des cotes de crédit d'Air Canada, des écarts entre les résultats financiers réels ou prévus d'Air Canada et les attentes que rendent publiques les analystes, et les écarts entre la valeur estimée et la valeur présentée des actifs non grevés d'Air Canada, outre les événements touchant les activités de la Société ou le contexte dans lequel elle évolue, pourraient avoir un effet néfaste sur la capacité de la Société à mobiliser des capitaux, d'émettre des titres d'emprunt, de contracter des emprunts selon des modalités acceptables, de recruter ou de conserver des employés clés, de procéder à des acquisitions stratégiques ou de conclure des partenariats commerciaux, ou encore d'exercer ses activités.

Rien ne garantit qu'Air Canada continuera de disposer de liquidités suffisantes, provenant soit de ses activités d'exploitation, soit de la mobilisation de capitaux selon des modalités acceptables, en vue de financer les charges d'exploitation et les dépenses d'investissement requises pour gérer tout enjeu et poursuivre la mise en œuvre de sa stratégie commerciale.

Services du transporteur régional – Le manquement du transporteur régional à ses obligations envers Air Canada pourrait nuire considérablement à Air Canada, à ses activités, à son résultat d'exploitation et à sa situation financière.

Air Canada donne plus d'envergure à son réseau au moyen de contrats conclus avec certains transporteurs aériens comme Jazz, qui exploite des vols pour le compte d'Air Canada. Aux termes du CAC de Jazz, Air Canada rémunère Jazz selon un barème fixe pour certains éléments et en fonction des coûts que Jazz engage pour certains autres. Air Canada rembourse également Jazz pour certains coûts refacturés que cette dernière prend en charge, comme les coûts de carburant, les redevances de navigation,

les droits d'atterrissage et les redevances aéroportuaires ou elle prend les dispositions nécessaires pour fournir les produits ou services connexes à Jazz. En outre, le CAC de Jazz stipule la taille minimale du parc aérien que doit maintenir Jazz et prévoit une garantie d'utilisation quotidienne minimale qui oblige Air Canada à recourir à Jazz pour le temps de vol indiqué. L'augmentation importante des coûts que Jazz engage, l'inexécution des obligations contractuelles de Jazz aux termes du CAC de Jazz, certains facteurs pouvant réduire l'utilisation du parc aérien de Jazz, comme un ralentissement économique ou des perturbations des marchés ou encore l'interruption ou la cessation imprévues des services de Jazz, ou d'autres circonstances semblables liées à d'autres sociétés aériennes auprès desquelles Air Canada pourrait se procurer de la capacité pour des vols régionaux, pourraient porter un grave préjudice à Air Canada, à ses activités, à son résultat d'exploitation et à sa situation financière.

Personnel – Air Canada est tributaire des employés clés et d'effectifs suffisants et toute pénurie ou tout roulement de personnel importants pourraient lui nuire considérablement.

Air Canada dépend de sa capacité à attirer et à retenir une variété d'employés, notamment des cadres supérieurs, des gestionnaires, des employés affectés aux vols, à la technologie et aux activités d'exploitation et autres employés clés, notamment les personnes chargées de fonctions techniques spécialisées, ayant l'expérience, les compétences et les connaissances nécessaires du secteur, afin d'exécuter son plan d'affaires et de mener ses activités. Une pénurie ou un roulement important des employés clés d'Air Canada (notamment en raison d'un marché du travail plus concurrentiel) seraient de nature à nuire gravement à Air Canada, à ses activités, à son résultat d'exploitation et à sa situation financière.

Maladies infectieuses – Les maladies infectieuses pourraient nuire à la demande à l'égard du transport aérien.

Les éclosions ou menaces d'éclosions de virus ou d'autres maladies contagieuses ou infectieuses, notamment une épidémie ou une pandémie comme la COVID-19, la grippe, le SRAS, les virus Ebola et Zika, ainsi que les mesures gouvernementales, les avertissements en matière de voyage ou autres à l'échelle canadienne ou internationale visant des villes ou régions du Canada ou d'autres pays pourraient nuire considérablement à la demande et avoir une incidence défavorable importante sur Air Canada, ses activités, son résultat d'exploitation et sa situation financière. Entre mars 2020 et le début ou le milieu de 2022, Air Canada et le reste de l'industrie mondiale du transport aérien ont fait face à un trafic nettement inférieur à celui de 2019 et à un déclin correspondant des revenus et des flux de trésorerie en raison de la pandémie de COVID-19 et des restrictions de déplacements imposées dans de nombreux pays, dont le Canada. Les conditions se sont considérablement améliorées et les restrictions de déplacements ont été levées dans de nombreux pays, dont le Canada. Toutefois, rien ne garantit qu'il n'y aura pas d'autres répercussions ou que la reprise se poursuivra comme prévu, notamment par suite d'autres vagues, perturbations de la chaîne d'approvisionnement et pressions inflationnistes.

Réglementation – Air Canada est assujettie à un cadre juridique, réglementaire et administratif exhaustif et en constante évolution, tant au Canada qu'à l'échelle internationale.

Air Canada et le secteur de l'aviation commerciale sont assujettis à un cadre juridique, réglementaire et administratif exhaustif et en constante évolution, tant au Canada qu'à l'échelle internationale, notamment en ce qui concerne les impôts et taxes, les charges, les redevances et activités aéroportuaires, les droits de route, les créneaux aéroportuaires, l'exploitation et la maintenance des appareils, la sûreté, les droits liés à la protection des passagers et consommateurs, la santé publique et la sécurité, l'accessibilité du transport, les règlements visant les équipages et autres règlements en matière de travail, la protection des renseignements personnels, la sécurité des données, le marketing et la publicité, les licences, la concurrence, les coentreprises, les régimes de retraite, l'environnement (y compris en ce qui a trait à la gestion du carburant, à la pollution, aux changements climatiques, aux émissions de gaz à effet de serre et aux niveaux sonores), les douanes, l'immigration, le contrôle des changes, le rapatriement de fonds et, dans une certaine mesure, la tarification.

Air Canada est assujettie à des lois, à des règlements et à des interprétations en matière d'impôt qui sont importants et en constante évolution et qui s'appliquent à ses activités dans divers territoires du monde. Par exemple, une grande majorité des pays membres du Cadre inclusif de l'Organisation de coopération et de développement économiques (« OCDE ») ont approuvé un cadre qui impose un taux d'imposition minimum de 15 %. Le Canada a présenté un projet de loi pour la mise en œuvre de ce cadre et d'autres pays dans lesquels Air Canada exerce des activités ont également fait part de leur intention d'adopter des lois similaires. L'OCDE continue également d'analyser des projets de modifications concernant la réaffectation des bénéfices aux territoires de marché. Air Canada ne peut prédire si, ni comment, les lois, règlements et exigences administratives ou initiatives similaires proposés au Canada ou à l'étranger (notamment en ce qui concerne les travaux portant sur le cadre inclusif de l'OCDE) seront réellement mis en œuvre, ni leur incidence sur ses activités.

Air Canada a fixé et continue de fixer des objectifs, de prendre des engagements et d'évaluer l'incidence eu égard aux changements climatiques, ainsi que les initiatives, plans et propositions connexes que la Société et d'autres parties prenantes (dont les organismes publics, les autorités de réglementation et autres organismes) mettent en œuvre en matière de changements climatiques et d'émissions de carbone. Air Canada a engagé, et prévoit de continuer à engager, des coûts pour atteindre son objectif de carboneutralité et pour se conformer aux lois et règlements sur le développement durable ainsi qu'aux autres normes et accords. La nature précise des lois, règlements, normes et accords contraignants ou non contraignants à venir, qui font l'objet d'une attention accrue de la part de multiples parties prenantes à l'échelle locale et internationale, ne peut être prédite avec un quelconque degré de certitude, pas plus que leur incidence financière, opérationnelle ou autre. Rien ne garantit la mesure dans laquelle l'un ou l'autre de nos objectifs climatiques sera atteint, ni que les investissements futurs que nous ferons pour progresser sur la voie de l'atteinte de nos objectifs climatiques produiront les résultats escomptés ou répondront aux attentes

croissantes des parties prenantes en matière d'environnement, de responsabilité sociale et de gouvernance. De plus, des événements futurs pourraient amener Air Canada à privilégier d'autres intérêts à plus court terme au détriment de la progression vers la réalisation de nos objectifs climatiques actuels, en fonction de la stratégie commerciale, des acteurs économiques, réglementaires et sociaux, de pressions potentielles de la part d'investisseurs, de groupes d'activistes ou d'autres parties prenantes. Si nous ne sommes pas en mesure de respecter nos objectifs et nos engagements relativement aux changements climatiques ou d'en rendre compte de façon appropriée, nous pourrions faire l'objet d'une publicité et de réactions négatives de la part d'autres investisseurs, de clients, de groupes de défense ou d'autres parties prenantes, ce qui pourrait nuire à la réputation d'Air Canada ou avoir d'autres effets négatifs sur la Société.

Bien qu'Air Canada cherche à se conformer à l'ensemble des lois, règlements applicables et exigences administratives, la mise en conformité peut nécessiter l'exercice d'un degré de jugement important pour ce qui est de leur interprétation. En outre, les interprétations, tout comme l'application et la mise en œuvre de ces exigences peuvent évoluer en raison de nombreux facteurs, dont les décisions des tribunaux, des autorités de réglementation, des autorités administratives et d'autres organismes. La conformité (ou la non-conformité) au cadre juridique et réglementaire et aux exigences administratives actuels et futurs au Canada et à l'étranger, notamment à l'égard des lois ou règlements incompatibles ou potentiellement contradictoires, ou de lois ou règlements qui visent de manière disproportionnée les sociétés aériennes canadiennes, ou Air Canada en particulier, pourrait se traduire par des coûts substantiels (y compris des impôts ou taxes, des amendes, des pénalités ou d'autres prélèvements), des entraves ou des désavantages concurrentiels. Rien ne garantit que le cadre juridique et réglementaire et les exigences administratives actuels et futurs ne seront pas susceptibles de porter un grand préjudice à Air Canada, à ses activités, à son résultat d'exploitation et à sa situation financière.

Attentats terroristes et mesures de sûreté – Toute attaque terroriste et ses répercussions pourraient avoir une incidence défavorable importante sur Air Canada, ses activités, son résultat d'exploitation et sa situation financière.

Le risque d'attentats et d'autres activités terroristes crée un climat d'inquiétude et d'incertitude chez les voyageurs. Un attentat (ou une tentative d'attentat) ou la menace d'un attentat (qu'il vise Air Canada ou un autre transporteur, une destination que dessert Air Canada ou d'autres destinations ou régions) et les mesures de sûreté, comme les restrictions visant le contenu des bagages de cabine ou les exigences à l'égard des documents d'identité ainsi que les procédures de détection visant les passagers, pourraient avoir de profondes répercussions sur la demande à l'égard du transport aérien en général et sur le nombre de passagers empruntant les vols d'Air Canada en particulier. Ils pourraient en outre donner lieu à une hausse substantielle des primes d'assurance, des coûts liés à la sûreté et d'autres coûts. La réduction des produits ainsi que la hausse des coûts pourraient porter un grand préjudice aux activités, au résultat d'exploitation et à la situation financière d'Air Canada.

Programme de fidélité Aéroplan – La perte de partenaires pour l'échange ou l'accumulation de points, les modifications visant l'accumulation ou les taux d'échange, la hausse des taux d'échange de points ou des perturbations ou d'autres interruptions des services visant Aéroplan pourraient nuire considérablement à Air Canada, à ses activités, à son résultat d'exploitation et à sa situation financière.

Air Canada offre à ses clients membres Aéroplan la possibilité d'accumuler des points Aéroplan, ce qui, de l'avis de la direction, est un facteur important dans la décision de nombreux clients de choisir Air Canada comme transporteur aérien, et contribue à les fidéliser. La réussite du programme Aéroplan est tributaire de la capacité à attirer de nouveaux participants et de fidéliser les participants actuels ainsi que du maintien d'un nombre suffisant de partenaires d'accumulation et d'échange de points. Des hausses des taux d'échange des points Aéroplan accumulés, tout défaut de bien exploiter le programme Aéroplan, des réductions des taux d'interchange en vigueur au Canada ou une interruption ou perturbation imprévue des services du programme Aéroplan pourraient porter un grand préjudice aux activités, au résultat d'exploitation et à la situation financière d'Air Canada.

Pertes par sinistre – De par ses activités, Air Canada s'expose à d'importantes poursuites en responsabilité portant sur des blessures graves ou des décès à la suite d'accidents et de sinistres.

De par la nature de ses activités principales, Air Canada s'expose à des poursuites en responsabilité, y compris des réclamations portant sur des blessures graves ou des décès, qui pourraient être intentées contre elle à la suite d'accidents ou de sinistres mettant en cause des appareils ayant transporté des clients d'Air Canada ou des appareils d'autres transporteurs dont la maintenance ou la réparation a été assurée par elle ou par des tiers prestataires de services. De tels accidents ou sinistres pourraient nuire gravement à la réputation d'Air Canada sur le plan de la sécurité et, par ricochet, porter un grand préjudice à ses activités, à son résultat d'exploitation et à sa situation financière. Rien ne garantit que la couverture d'assurance d'Air Canada suffirait pour se prémunir contre une ou plusieurs réclamations d'envergure et toute insuffisance pourrait être importante.

Les accidents et les sinistres peuvent survenir, même lorsqu'ont été prises toutes les mesures nécessaires, en raison de divers facteurs indépendants de la volonté d'Air Canada, notamment des attentats terroristes et des sabotages, des atteintes à la sûreté, des défaillances du matériel, des erreurs humaines, des conditions météorologiques extrêmes, des foudroiements et autres phénomènes naturels, des incidents d'impact d'oiseau, outre la présence sans cesse croissante de véhicules aériens sans pilote.

Star Alliance et coentreprises – Si un membre clé quittait le réseau Star Alliance ou manquait à ses obligations connexes, y compris aux termes d'accords de coentreprise, cela pourrait avoir de graves répercussions sur Air Canada, ses activités, son résultat d'exploitation et sa situation financière.

Les accords stratégiques et commerciaux qu'Air Canada a conclus avec les membres du réseau Star Alliance et d'autres transporteurs aériens, notamment Lufthansa AG, United Airlines, Air China et Emirates, lui rapportent d'importantes retombées,

notamment celles qui découlent de l'exploitation à code multiple, de l'harmonisation des correspondances, de la réciprocité des programmes de fidélité respectifs et de l'accès aux salons aéroportuaires des autres sociétés membres. Le fait pour un membre clé de quitter le réseau Star Alliance ou d'un transporteur aérien, membre du réseau Star Alliance ou non, d'être dans l'incapacité de s'acquitter de ses obligations envers Air Canada pourrait nuire gravement aux activités, au résultat d'exploitation et à la situation financière d'Air Canada.

Marque d'Air Canada – Le défaut de préserver ou d'accroître la valeur de sa marque pourrait nuire gravement à Air Canada, à ses activités, à son résultat d'exploitation et à sa situation financière.

Air Canada estime que sa réussite repose sur la valeur de sa marque et son aptitude à la préserver, à la faire croître et à en tirer parti. La marque Air Canada a acquis une grande notoriété dans le monde entier et la Société est très bien notée dans le cadre d'études de tiers sur la valeur de la marque qui tiennent compte en partie de la perception des consommateurs relativement à l'appréciation subjective de diverses caractéristiques. Air Canada estime jouir à l'échelle mondiale d'une excellente réputation, qu'elle s'efforce d'ailleurs d'améliorer sans cesse, du fait de la sûreté et de la qualité de ses services et de l'excellente expérience voyage qu'elle offre constamment à ses passagers. La marque Air Canada et la réputation de celle-ci pourraient se ressentir défavorablement de toute publicité négative importante par l'intermédiaire, entre autres, des médias sociaux. Qu'elle soit justifiée ou non, la publicité négative peut se répandre rapidement dans les médias sociaux et numériques. Dans la mesure où nous faisons l'objet de publicité négative ou nous sommes dans l'incapacité d'y réagir en temps opportun et de manière appropriée, notre marque et notre réputation pourraient être ternies. Tout défaut de préserver ou d'accroître la valeur de sa marque, notamment en raison d'un acte ou d'une omission de sa part ou de la part d'un partenaire commercial, d'un fournisseur ou d'un tiers, pourrait avoir une incidence défavorable importante sur Air Canada, ses activités, son résultat d'exploitation et sa situation financière.

Litiges – Air Canada peut faire l'objet de poursuites qui pourraient avoir une incidence défavorable importante.

Dans l'exercice de ses activités, Air Canada s'expose à des réclamations et poursuites (dont des recours collectifs), notamment en ce qui concerne ses accords contractuels ou le cadre législatif ou réglementaire actuel ou futur. Les litiges ou les réclamations à venir pourraient avoir un effet néfaste important sur Air Canada, ses activités, son résultat d'exploitation et sa situation financière.

Écart de change – Une dépréciation sensible du dollar canadien par rapport au dollar américain porterait un grand préjudice à Air Canada, à ses activités, à son résultat d'exploitation et à sa situation financière.

Les résultats financiers d'Air Canada sont sensibles aux fluctuations du dollar canadien. Air Canada engage des dépenses considérables en dollars américains au titre du carburant, des achats d'avions, de la location d'avions, de la maintenance, des charges aéroportuaires, des coûts liés à la portion terrestre des

forfaits, des frais de vente et de distribution, des paiements au titre des intérêts et du service de la dette, alors qu'elle perçoit une part substantielle de son chiffre d'affaires en dollars canadiens. De plus, Air Canada pourrait ne pas être en mesure de couvrir ou de couvrir suffisamment les risques associés à la fluctuation des taux de change. Une dépréciation sensible du dollar canadien par rapport au dollar américain ou d'autres devises ferait augmenter les coûts d'Air Canada par rapport à ceux de ses rivaux américains ou étrangers. L'un ou l'autre de ces facteurs porterait un grand préjudice à ses activités, à son résultat d'exploitation et à sa situation financière.

Contraintes imposées par des clauses restrictives –

Les clauses restrictives des accords auxquels Air Canada est partie peuvent avoir une incidence sur la façon dont Air Canada exerce ses activités ou restreindre sa capacité à exercer ses activités.

Certains des accords financiers et autres contrats importants auxquels Air Canada est partie sont assortis, et pourraient être assortis à l'avenir, de clauses restrictives (portant notamment sur les évaluations d'actifs, le seuil de liquidité, le ratio de couverture des charges fixes) qui la limitent ou, dans certains cas, la bloquent carrément dans sa capacité à structurer ou d'exercer ses activités à sa guise, notamment parce qu'elles réduisent sa trésorerie, ou l'empêchent de contracter des emprunts, de créer des privilèges, de vendre des actifs, de verser des dividendes, d'engager des dépenses d'investissement, et de se livrer à des acquisitions, fusions et regroupements d'entreprises ou à un changement de contrôle. Les autres accords de financement ou contrats importants qu'elle pourrait souscrire à l'avenir risquent d'être assortis de clauses qui la limiteraient, de façon analogue ou encore plus stricte, dans sa marge de manœuvre opérationnelle et financière, ce qui pourrait nuire considérablement à sa capacité à exercer ses activités et à sa rentabilité.

Tout manquement d'Air Canada à ses obligations contractuelles (notamment à ses clauses restrictives financières ou autres) ou toute défaillance de sa part quant au remboursement de ses emprunts et au paiement de ses coûts fixes pourrait avoir des conséquences défavorables importantes, dont le devancement de certaines échéances, la retenue des produits perçus d'avance par des fournisseurs de services de carte de crédit, ou l'exercice d'autres recours par ses créanciers, bailleurs et autres parties contractantes, y compris la saisie d'actifs d'Air Canada qui garantissent des obligations au titre d'accords de financement garantis, ce qui pourrait entraîner, par ricochet, la défaillance au titre d'autres emprunts ou accords. Le cas échéant, Air Canada risque de ne pas être en mesure de rembourser cette dette par anticipation ou de s'acquitter de ses obligations aux termes de certains contrats, de verser les loyers sur ses avions ou de couvrir ses coûts fixes.

Accessibilité à l'assurance et augmentation des frais d'assurance – L'augmentation des frais d'assurance ou la réduction de la couverture d'assurance pourraient avoir une incidence néfaste considérable sur Air Canada, ses activités, son résultat d'exploitation et sa situation financière.

Le secteur de l'assurance en général, notamment le secteur des assurances aviation, subit de plus en plus de pertes et voit

sa rentabilité s'amenuiser depuis quelques années, facteur qui comprime la capacité et accroît les primes. Cette situation pourrait se répercuter tant sur certains assureurs actuels d'Air Canada que sur sa propre assurabilité à l'avenir (y compris l'assurance contre le risque de guerre), notamment en ce qui concerne la couverture souhaitée ou les modalités qu'elle juge acceptables. Dans l'éventualité où les assureurs actuels d'Air Canada ne pourraient ou ne voudraient lui fournir la couverture nécessaire (et en l'absence de mesures du gouvernement du Canada visant à fournir la couverture nécessaire), les frais d'assurance d'Air Canada pourraient augmenter davantage et la placer en contravention de certaines prescriptions réglementaires ou dispositions contractuelles l'obligeant à maintenir en vigueur une assurance donnée, ce qui pourrait avoir un effet défavorable important sur Air Canada, ses activités, son résultat d'exploitation et sa situation financière.

Régimes de retraite – L'omission ou l'incapacité d'Air Canada de verser les cotisations en trésorerie prévues à ses régimes de retraite pourrait porter un grave préjudice à ses activités, à son résultat d'exploitation et à sa situation financière.

Air Canada propose à ses salariés plusieurs régimes de retraite à prestations déterminées, notamment des régimes de retraite agréés canadiens et des régimes complémentaires de retraite.

Les lois du Canada qui régissent les régimes de retraite prévoient l'évaluation périodique de la situation de capitalisation des régimes agréés à prestations déterminées selon les principes de la continuité de l'exploitation (en supposant l'existence indéfinie du régime) et de la solvabilité (en supposant la résiliation immédiate du régime). La législation fédérale canadienne sur les régimes de retraite prescrit les cotisations minimales que les promoteurs de régimes doivent verser à leurs régimes de retraite agréés à prestations déterminées. Les cotisations au titre des services rendus au cours de l'exercice considéré doivent être payées mensuellement, à moins que ces cotisations ne puissent être prélevées d'un excédent de solvabilité (sous réserve des modalités du régime et de la législation en vigueur). Les obligations d'Air Canada en matière de capitalisation des régimes de retraite (y compris les obligations de capitalisation prévues) peuvent varier considérablement en fonction de divers facteurs, notamment la situation financière de la solvabilité des régimes de retraite, l'évolution de la réglementation, les données démographiques du régime, les modifications apportées aux dispositions du régime, la réussite des stratégies de placement des actifs des régimes, les hypothèses et les méthodes utilisées et l'évolution de la conjoncture (principalement en ce qui concerne le rendement de l'actif des régimes et les variations des taux d'intérêt) et d'autres facteurs. Air Canada a pris des mesures importantes pour réduire le risque lié à ses régimes de retraite, et la capitalisation des régimes agréés à prestations déterminées au Canada est en situation excédentaire, mais rien ne garantit qu'un tel risque ne se concrétisera pas et n'aura pas d'incidence négative sur la capacité d'Air Canada à respecter ses obligations de capitalisation, ce qui pourrait à son tour porter un grand préjudice à ses activités, à son résultat d'exploitation et à sa situation financière. Se reporter à la rubrique 8.6, *Obligations de capitalisation des régimes de retraite*, du présent rapport de gestion pour un complément d'information.

Contrôles et procédures de communication de l'information et contrôle interne à l'égard de l'information financière

Air Canada s'est dotée des contrôles et procédures de communication de l'information visant à fournir une assurance raisonnable que toute l'information pertinente est dûment présentée à son président et chef de la direction (le « chef de la direction »), à son chef des Affaires financières (le « chef des Affaires financières ») et à son Comité d'information financière pour que des décisions appropriées et rapides puissent être prises relativement à l'information à rendre publique.

Le contrôle interne à l'égard de l'information financière a été établi par la direction, sous la supervision du chef de la direction et du chef des Affaires financières d'Air Canada, et avec leur concours, en vue de fournir une assurance raisonnable quant à la fiabilité de l'information financière et à la préparation des états financiers d'Air Canada à des fins de publication conformément aux PCGR.

Air Canada déposera des attestations, signées par son chef de la direction et son chef des Affaires financières, auprès des Autorités canadiennes en valeurs mobilières (« ACVM »), au moment du dépôt de la notice annuelle d'Air Canada. Dans ces documents, le chef de la direction et le chef des Affaires financières d'Air Canada attestent, en application du Règlement 52-109, l'adéquation de l'information financière communiquée, de la conception et de l'efficacité des contrôles et procédures de communication de l'information financière d'Air Canada, et de la conception et de l'efficacité des contrôles internes à l'égard de l'information financière. Le chef de la direction et le chef des Affaires financières d'Air Canada attestent également l'adéquation de l'information financière publiée dans les documents intermédiaires déposés auprès des autorités de réglementation des valeurs mobilières. Dans ces documents intermédiaires, le chef de la direction et le chef des Affaires financières d'Air Canada attestent en outre la conception des contrôles et procédures de communication de l'information financière et des contrôles internes à l'égard de l'information financière d'Air Canada.

Le Comité d'audit, des finances et du risque d'Air Canada a examiné le présent rapport de gestion ainsi que les états financiers consolidés audités, et le Conseil d'administration d'Air Canada a approuvé ces documents aux fins de publication.

Rapport de la direction à l'égard des contrôles et procédures de communication de l'information

La direction, sous la supervision du chef de la direction et du chef des Affaires financières d'Air Canada, et de concert avec eux, a évalué l'efficacité des contrôles et procédures de communication d'Air Canada (aux termes du Règlement 52-109) et a conclu que, au 31 décembre 2023, ces contrôles et procédures étaient efficaces.

Rapport de la direction sur les contrôles internes à l'égard de l'information financière

La direction, sous la supervision du chef de la direction et du chef des Affaires financières d'Air Canada, et avec leur concours, a évalué l'efficacité des contrôles internes à l'égard de l'information financière (aux termes du Règlement 52-109). Pour ce faire, elle s'est basée sur les critères définis dans le cadre intégré de contrôle interne (2013) du Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission (« COSO »). Se fondant sur cette évaluation, la direction ainsi que le chef de la direction et le chef des Affaires financières ont conclu que, au 31 décembre 2023, les contrôles internes à l'égard de l'information financière d'Air Canada étaient efficaces. Cette évaluation a pris en compte la politique d'Air Canada en matière de communication d'informations financières et le fonctionnement du Comité sur la politique d'information financière.

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

En 2023, aucune modification au contrôle interne à l'égard de l'information financière d'Air Canada n'a eu, ou n'est raisonnablement réputée avoir eu, une incidence importante sur celui-ci.

Sont présentés ci-après certaines mesures et certains ratios hors PCGR qu'utilise Air Canada pour fournir aux lecteurs des renseignements supplémentaires sur sa performance financière et opérationnelle. Comme ces mesures ne sont pas conformes aux PCGR pour la présentation d'états financiers et qu'elles n'ont pas de sens normalisé, elles ne sauraient être comparées à des mesures similaires présentées par d'autres entités et ne doivent pas être considérées comme pouvant se substituer à des résultats établis selon les PCGR ou comme ayant préséance sur ceux-ci.

CESMO ajustées

Air Canada se sert des CESMO ajustées afin de mesurer le rendement courant de ses activités et d'analyser l'évolution de ses coûts, à l'exclusion de l'incidence de la charge de carburant d'aviation, des coûts liés à la portion terrestre des forfaits de Vacances Air Canada, de la dépréciation d'actifs et des coûts liés aux avions-cargos, car ces éléments peuvent fausser l'analyse de certaines tendances commerciales et rendre toute analyse comparative moins pertinente en regard d'autres périodes. Exclure ces éléments permet de manière générale d'analyser plus justement la performance d'Air Canada au chapitre des charges d'exploitation et de la comparer de façon plus pertinente à celle d'autres sociétés aériennes.

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

De plus, Air Canada engage des coûts relativement à l'exploitation d'avions-cargos, coûts que n'engagent pas certaines sociétés aériennes qui n'exercent pas d'activités de fret comparables. Au 31 décembre 2023, Air Canada comptait sept appareils 767 de Boeing entièrement consacrés au fret en service dans son parc aérien en exploitation, contre trois appareils 767 de Boeing au 31 décembre 2022. Ces coûts ne génèrent pas de SMO et, par conséquent, le fait de les exclure des charges d'exploitation permet d'établir une comparaison plus pertinente d'une période à l'autre pour les activités de transport de passagers.

Les CESMO ajustées sont rapprochées des charges d'exploitation selon les PCGR comme suit :

	Quatrièmes trimestres			Exercices		
	2023	2022	Variation (\$)	2023	2022	Variation (\$)
(en millions de dollars canadiens, sauf indication contraire)						
Charges d'exploitation selon les PCGR	5 096 \$	4 708 \$	388 \$	19 554 \$	16 743 \$	2 811 \$
Compte tenu des éléments suivants :						
Carburant d'aviation	(1 391)	(1 459)	68	(5 318)	(5 276)	(42)
Coûts liés à la portion terrestre des forfaits	(177)	(163)	(14)	(720)	(474)	(246)
Dépréciation d'actifs	-	-	-	-	(4)	4
Coûts liés aux avions-cargos (compte non tenu du carburant)	(46)	(27)	(19)	(157)	(86)	(71)
Charges d'exploitation, compte tenu de l'incidence des éléments ci-dessus	3 482 \$	3 059 \$	423 \$	13 359 \$	10 903 \$	2 456 \$
SMO (en millions)	24 439	22 368	9,3 %	99 012	82 558	19,9 %
CESMO ajustées (en cents)	14,25 ¢	13,68 ¢	0,57 ¢	13,49 ¢	13,21 ¢	0,28 ¢

BAIIDA et BAIIDA ajusté

Le BAIIDA (à savoir le bénéfice avant intérêts, impôts et dotation aux amortissements) est couramment utilisé dans le secteur du transport aérien et Air Canada s'en sert afin d'avoir un aperçu du résultat d'exploitation avant intérêts, impôts et dotation aux amortissements, étant donné que ces coûts peuvent varier sensiblement d'une société aérienne à l'autre en raison de la façon dont chacune finance son matériel volant et ses autres actifs. Dans le BAIIDA ajusté, Air Canada exclut l'incidence de la dépréciation d'actifs, car elle peut fausser l'analyse de certaines tendances commerciales et rendre toute analyse comparative en regard d'autres périodes ou sociétés aériennes moins pertinente.

Marge du BAIIDA ajusté

La marge du BAIIDA ajusté (BAIIDA ajusté exprimé en pourcentage des produits d'exploitation) est couramment utilisée dans le secteur du transport aérien et Air Canada s'en sert pour déterminer la marge d'exploitation avant intérêts, impôts et dotation aux amortissements, étant donné que ces coûts peuvent varier sensiblement d'une société aérienne à l'autre en raison de la façon dont chacune finance son matériel volant et ses autres actifs. De plus, l'incidence de la dépréciation d'actifs est retranchée du calcul de la marge du BAIIDA ajusté, car elle peut fausser l'analyse de certaines tendances commerciales et rendre toute analyse comparative en regard d'autres périodes ou sociétés aériennes moins pertinente.

Le BAIIDA, le BAIIDA ajusté et la marge du BAIIDA ajusté sont rapprochés du bénéfice d'exploitation (de la perte d'exploitation) selon les PCGR comme suit :

	Quatrièmes trimestres			Exercices		
	2023	2022	Variation (\$)	2023	2022	Variation (\$)
(en millions de dollars canadiens, sauf indication contraire)						
Perte d'exploitation selon les PCGR	79 \$	(28) \$	107 \$	2 279 \$	(187) \$	2 466 \$
Rajouter :						
Dotation aux amortissements	442	417	25	1 703	1 640	63
BAIIDA	521 \$	389 \$	132 \$	3 982 \$	1 453 \$	2 529 \$
Retrancher :						
Dépréciation d'actifs	-	-	-	-	4	(4)
BAIIDA ajusté	521 \$	389 \$	132 \$	3 982 \$	1 457 \$	2 525 \$
Produits d'exploitation	5 175 \$	4 680 \$	495 \$	21 833 \$	16 556 \$	5 277 \$
Marge d'exploitation (en %)	1,5	(0,6)	2,1 pp	10,4	(1,1)	11,5 pp
Marge du BAIIDA ajusté (en %)	10,1	8,3	1,8 pp	18,2	8,8	9,4 pp

Résultat avant impôts ajusté

Air Canada se sert du résultat avant impôts ajusté pour mesurer le rendement financier avant impôts global de ses activités, à l'exclusion de l'incidence de la dépréciation d'actifs, du profit ou de la perte de change, des intérêts nets au titre des avantages du personnel, du profit ou de la perte sur les instruments financiers comptabilisés à la juste valeur, du profit ou de la perte à la cession-bail d'actifs, du profit ou de la perte à la cession d'actifs et du profit ou de la perte aux règlements et modifications de dettes, car ces éléments peuvent fausser l'analyse de certaines tendances commerciales et rendre toute analyse comparative en regard d'autres périodes ou sociétés aériennes moins pertinente.

Le résultat avant impôts ajusté est rapproché du bénéfice (de la perte) avant impôts sur le résultat selon les PCGR comme suit :

	Quatrièmes trimestres			Exercices		
	2023	2022	Variation (\$)	2023	2022	Variation (\$)
(en millions de dollars canadiens)						
Bénéfice (perte) avant impôts sur le résultat selon les PCGR	122 \$	146 \$	(24) \$	2 212 \$	(1 524) \$	3 736 \$
Compte tenu des éléments suivants :						
Dépréciation d'actifs	-	-	-	-	4	(4)
(Profit) perte de change	(72)	(316)	244	(389)	732	(1 121)
Intérêts nets au titre des avantages du personnel	(7)	(7)	-	(25)	(24)	(1)
Profit sur instruments financiers comptabilisés à la juste valeur	(91)	(44)	(47)	(115)	(133)	18
Perte aux règlements et modifications de dettes	1	31	(30)	10	14	(4)
Profit à la cession d'actifs	-	(21)	21	-	(21)	21
Résultat avant impôts ajusté	(47) \$	(211) \$	164 \$	1 693 \$	(952) \$	2 645 \$

Bénéfice net ajusté (perte nette ajustée) et bénéfice ajusté (perte ajustée) par action – résultat dilué

Air Canada se sert du bénéfice net ajusté (perte nette ajustée) et du bénéfice ajusté par action (perte ajustée) – résultat dilué pour mesurer le rendement financier global de ses activités, à l'exclusion de l'incidence après impôts de la dépréciation d'actifs, du profit ou de la perte de change, des intérêts nets au titre des avantages du personnel, du profit ou de la perte sur les instruments financiers comptabilisés à la juste valeur, du profit ou de la perte à la cession-bail d'actifs, du profit ou de la perte aux règlements et modifications de dettes et du profit ou de la perte à la cession d'actifs, car ces éléments peuvent fausser l'analyse de certaines tendances commerciales et rendre moins pertinente toute analyse comparative en regard d'autres sociétés aériennes.

Le bénéfice net ajusté (la perte nette ajustée) et le bénéfice ajusté (perte ajustée) par action sont rapprochés du bénéfice net selon les PCGR comme suit :

(en millions de dollars canadiens)	Quatrièmes trimestres			Exercices		
	2023	2022	Variation (\$)	2023	2022	Variation (\$)
Bénéfice net (perte nette) selon les PCGR	184 \$	168 \$	16 \$	2 276 \$	(1 700) \$	3 976 \$
Compte tenu des éléments suivants :						
Dépréciation d'actifs	-	-	-	-	4	(4)
(Profit) perte de change	(72)	(316)	244	(389)	732	(1 121)
Intérêts nets au titre des avantages du personnel	(7)	(7)	-	(25)	(24)	(1)
Profit sur instruments financiers comptabilisés à la juste valeur	(91)	(44)	(47)	(115)	(133)	18
Perte aux règlements et modifications de dettes	1	31	(30)	10	14	(4)
Profit à la cession d'actifs	-	(21)	21	-	(21)	21
Impôts sur le résultat, y compris pour les éléments de rapprochement ci-dessus ¹⁾	(59)	(28)	(31)	(44)	140	(184)
Profit net (perte nette) ajusté	(44) \$	(217) \$	173 \$	1 713 \$	(988) \$	2 701 \$
Nombre moyen pondéré d'actions en circulation utilisé dans le calcul du résultat net dilué par action (en millions)	358	358	-	376	358	18
Profit (perte) ajusté par action – résultat dilué	(0,12) \$	(0,61) \$	0,49 \$	4,56 \$	(2,76) \$	7,32 \$

¹⁾ En 2023, la charge d'impôts sur le résultat différés comptabilisée dans les autres éléments du résultat global relativement à des réévaluations du passif des régimes d'avantages du personnel est contrebalancée par un recouvrement d'impôts sur le résultat différés comptabilisé au moyen du compte consolidé de résultat d'Air Canada. Ce recouvrement est déduit du bénéfice net ajusté pour l'exercice 2023. Par comparaison, une charge d'impôts sur le résultat différés a été déduite de la perte nette ajustée pour l'exercice 2022.

Le tableau ci-après présente les données relatives aux actions servant au calcul du bénéfice par action – résultats dilué et de base en fonction du bénéfice ajusté par action.

(en millions)	Quatrièmes trimestres		Exercices	
	2023	2022	2023	2022
Nombre moyen pondéré d'actions en circulation – de base	358	358	358	358
Effet dilutif	-	-	18	-
Nombre moyen pondéré d'actions en circulation – dilué	358	358	376	358

Flux de trésorerie disponibles

Air Canada se sert des flux de trésorerie disponibles comme indicateur de la vigueur financière et du rendement de ses activités exprimant le montant de trésorerie que la Société est en mesure de dégager de ses activités, compte tenu des dépenses d'investissement. Les flux de trésorerie disponibles correspondent aux flux de trésorerie nets provenant des activités d'exploitation, moins les achats d'immobilisations corporelles et incorporelles et déduction faite du produit tiré d'opérations de cession-bail. Se reporter à la rubrique 8.4, *Variations des flux de trésorerie*, du présent rapport de gestion pour un rapprochement entre cette mesure financière hors PCGR et la mesure conforme aux PCGR la plus proche.

Dettes nettes

La dette nette est une mesure de gestion du capital ainsi qu'un élément clé du capital géré par Air Canada et elle permet à la direction d'évaluer la dette nette de la Société. Se reporter à la rubrique 8.2, *Dettes nettes*, du présent rapport de gestion pour un rapprochement entre cette mesure hors PCGR et la mesure conforme aux PCGR la plus proche.

Aéroplan – Aéroplan inc.

Autres produits passages – Dans le cadre des activités d'exploitation d'une société aérienne, ce terme désigne les produits tirés de vols dont les points d'origine et de destination se trouvent surtout en Amérique centrale et en Amérique du Sud, ainsi que dans les Antilles et au Mexique.

BAIIDA ajusté – Bénéfice avant intérêts, impôts et dotation aux amortissements, à l'exclusion de la dépréciation d'actifs. Le BAIIDA ajusté est une mesure financière hors PCGR. Se reporter à la rubrique 20, *Mesures financières hors PCGR*, du présent rapport de gestion pour un complément d'information.

Bénéfice net ajusté (perte nette ajustée) – Bénéfice net (perte nette) consolidé d'Air Canada ajusté pour en exclure l'incidence après impôts de la dépréciation d'actifs, du profit ou de la perte de change, des intérêts nets au titre des avantages du personnel, du profit ou de la perte sur instruments financiers comptabilisés à la juste valeur, du profit ou de la perte à la cession-bail d'actifs, du profit ou de la perte aux règlements et modifications de dettes et du profit ou de la perte à la cession d'actifs. Le résultat avant impôts ajusté est une mesure financière hors PCGR. Se reporter à la rubrique 20, *Mesures financières hors PCGR*, du présent rapport de gestion pour un complément d'information.

CESMO – Charges d'exploitation par SMO.

CESMO ajustées – Charges d'exploitation par SMO ajustées pour en exclure l'incidence de la charge de carburant d'aviation, des coûts liés à la portion terrestre des forfaits de Vacances Air Canada, de la dépréciation d'actifs et des coûts liés aux avions-cargos. Les CESMO ajustées sont une mesure financière hors PCGR. Se reporter à la rubrique 20, *Mesures financières hors PCGR*, du présent rapport de gestion pour un complément d'information.

Coefficient d'occupation – Mesure de l'utilisation de la capacité offerte aux passagers correspondant aux passagers-milles payants exprimés en pourcentage des SMO.

Dettes nettes – Total des passifs au titre de la dette à long terme (incluant la portion courante) moins la trésorerie, les équivalents de trésorerie et les placements à court terme et à long terme. Se reporter à la rubrique 8.2, *Dettes nettes*, du présent rapport de gestion pour un rapprochement entre cette mesure de gestion du capital et la mesure conforme aux PCGR la plus proche.

Flux de trésorerie disponibles – Flux de trésorerie nets provenant des activités d'exploitation, moins les achats d'immobilisations corporelles et incorporelles et déduction faite du produit tiré d'opérations de cession-bail. Les flux de trésorerie disponibles sont une mesure financière hors PCGR. Se reporter à la rubrique 8.4, *Variations des flux de trésorerie*, et à la rubrique 20, *Mesures financières hors PCGR*, du présent rapport de gestion pour un complément d'information.

Jazz – Jazz Aviation S.E.C.

Longueur d'étape moyenne – Nombre moyen de milles par siège au départ qui correspond au total des SMO divisé par le total des sièges routés.

Marge du BAIIDA ajusté – BAIIDA ajusté exprimé en pourcentage des produits d'exploitation. Se reporter à la rubrique 20, *Mesures financières hors PCGR*, du présent rapport de gestion pour un complément d'information.

Passagers-milles payants (PMP) – Mesure du trafic passagers correspondant au produit du nombre de passagers payants transportés par le nombre de milles qu'ils ont parcourus.

Passagers payants transportés – Renvoi à la définition établie par l'International Air Transport Association. Les passagers payants sont dénombrés en fonction des indicatifs de vol plutôt qu'en fonction du voyage / de l'itinéraire ou du segment de trajet.

Point (ou point de pourcentage ou pp) – Mesure de l'écart arithmétique entre deux pourcentages.

Produits passages intérieurs – Dans le cadre des activités d'exploitation d'une société aérienne, ce terme désigne les produits tirés de vols effectués à l'intérieur du Canada.

Produits passages transatlantiques – Dans le cadre des activités d'exploitation d'une société aérienne, ce terme désigne les produits tirés de vols transatlantiques dont les points d'origine et de destination se trouvent surtout en Europe, en Inde, au Moyen-Orient et en Afrique du Nord.

Produits passages transpacifiques – Dans le cadre des activités d'exploitation d'une société aérienne, ce terme désigne les produits tirés de vols transpacifiques dont les points d'origine et de destination se trouvent surtout en Asie et en Australie.

Produits passages transfrontaliers – Dans le domaine de l'exploitation d'une société aérienne, ce terme désigne les produits tirés de vols entre le Canada et les États-Unis.

Produits passages par siège-mille offert (PPSMO) – Moyenne des produits passages par SMO.

Ratio de levier financier (ou ratio dette nette-BAIIDA ajusté) – Ratio dette nette-BAIIDA ajusté des 12 derniers mois (obtenu en divisant la dette nette par le BAIIDA ajusté des 12 derniers mois). Le ratio de levier financier est une mesure financière hors PCGR. Se reporter aux rubriques 8.2, *Dettes nettes*, et 20, *Mesures financières hors PCGR*, du présent rapport de gestion pour un complément d'information.

Rendement unitaire – Moyenne des produits passages par PMP.

Résultat avant impôts ajusté – Résultat consolidé d’Air Canada avant impôts sur le résultat ajusté pour en exclure l’incidence de la dépréciation d’actifs, du profit ou de la perte de change, des intérêts nets au titre des avantages du personnel, du profit ou de la perte sur instruments financiers comptabilisés à la juste valeur, du profit ou de la perte à la cession-bail d’actifs, du profit ou de la perte aux règlements et modifications de dettes et du profit ou de la perte à la cession d’actifs. Le résultat avant impôts ajusté est une mesure financière hors PCGR. Se reporter à la rubrique 20, *Mesures financières hors PCGR*, du présent rapport de gestion pour un complément d’information.

Sièges-milles offerts (SMO) – Mesure de la capacité offerte aux passagers correspondant au produit du nombre total de sièges payants offerts par le nombre de milles parcourus.

Sièges routés – Nombre de sièges sur les vols sans escale. Un vol sans escale désigne un trajet comportant un seul décollage et un seul atterrissage.

États financiers consolidés et notes complémentaires 2023

Le 16 février 2024



Responsabilité de la direction à l'égard de l'information financière

Les états financiers consolidés ont été préparés par la direction. La direction est responsable de la présentation fidèle des états financiers consolidés conformément aux principes comptables généralement reconnus du Canada qui intègrent les Normes internationales d'information financière publiées par l'International Accounting Standards Board (les « normes IFRS de comptabilité »). Il incombe à la direction de choisir les méthodes comptables et d'établir les jugements et les estimations comptables importants. La direction est également responsable de tous les autres renseignements financiers inclus dans le rapport de gestion et il lui appartient de s'assurer que ces renseignements concordent, lorsque cela est approprié, avec l'information contenue dans les états financiers consolidés.

Il revient à la direction d'établir et d'exercer un contrôle interne adéquat sur l'information financière, notamment de mettre en place les politiques et les procédures permettant de garantir, dans une mesure raisonnable, que les actifs sont protégés et que les états financiers consolidés ainsi que les autres renseignements financiers sont complets, impartiaux et exacts.

Le Comité d'audit, des finances et du risque, composé entièrement d'administrateurs indépendants, vérifie la qualité et l'intégrité de l'information financière de la Société et présente les recommandations d'approbation des états financiers au Conseil d'administration, chapeaute la direction dans sa responsabilité de veiller à ce que les systèmes d'aide au contrôle interne soient adéquats, voit à ce qu'un auditeur externe indépendant et compétent soit nommé et approuve au préalable les honoraires et frais d'audit afférents à celui-ci ou pour d'autres services que l'audit. Le Conseil d'administration approuve les états financiers consolidés de la Société et le rapport de gestion avant leur diffusion. Le Comité d'audit, des finances et du risque rencontre la direction et les auditeurs internes et externes au moins quatre fois par an pour examiner les points touchant l'information financière et les annonces à ce sujet, ainsi que les questions d'audit et d'autres questions.

L'auditeur externe, à savoir PricewaterhouseCoopers s.r.l./s.e.n.c.r.l., effectue un audit indépendant des états financiers consolidés conformément aux normes d'audit généralement reconnues du Canada et exprime son opinion sur ceux-ci. Pour répondre à ces normes, il est nécessaire que l'audit soit planifié et mené de façon à obtenir l'assurance raisonnable que les états financiers consolidés pris dans leur ensemble ne comportent pas d'anomalies importantes. L'auditeur externe peut en tout temps consulter le Comité d'audit, des finances et du risque et rencontre celui-ci périodiquement.



Michael Rousseau
Président et chef de la direction



John Di Bert
Vice-président général et chef des Affaires
financières

Le 15 février 2024

Rapport de l'auditeur indépendant

Aux actionnaires d'Air Canada

Notre opinion

À notre avis, les états financiers consolidés ci-joints donnent, dans tous leurs aspects significatifs, une image fidèle de la situation financière d'Air Canada et de ses filiales (collectivement, la « Société ») aux 31 décembre 2023 et 2022, ainsi que de sa performance financière et de ses flux de trésorerie pour les exercices clos à ces dates, conformément aux Normes internationales d'information financière publiées par l'International Accounting Standards Board (les « normes IFRS de comptabilité »).

Notre audit

Nous avons effectué l'audit des états financiers consolidés de la Société, qui comprennent :

- les états consolidés de la situation financière aux 31 décembre 2023 et 2022;
- les comptes consolidés de résultat pour les exercices clos à ces dates;
- les états consolidés du résultat global pour les exercices clos à ces dates;
- les états consolidés des variations des capitaux propres (du déficit) pour les exercices clos à ces dates;
- les tableaux consolidés des flux de trésorerie pour les exercices clos à ces dates;
- les notes annexes, qui comprennent les informations significatives sur les méthodes comptables et d'autres informations explicatives.

Fondement de l'opinion

Nous avons effectué notre audit conformément aux normes d'audit généralement reconnues du Canada. Les responsabilités qui nous incombent en vertu de ces normes sont plus amplement décrites dans la section *Responsabilités de l'auditeur à l'égard de l'audit des états financiers consolidés* de notre rapport.

Nous estimons que les éléments probants que nous avons obtenus sont suffisants et appropriés pour fonder notre opinion.

Indépendance

Nous sommes indépendants de la Société conformément aux règles de déontologie qui s'appliquent à notre audit des états financiers consolidés au Canada, et nous nous sommes acquittés des autres responsabilités déontologiques qui nous incombent selon ces règles.

Questions clés de l'audit

Les questions clés de l'audit sont les questions qui, selon notre jugement professionnel, ont été les plus importantes dans notre audit des états financiers consolidés de l'exercice clos le 31 décembre 2023. Ces questions ont été traitées dans le contexte de notre audit des états financiers consolidés pris dans leur ensemble et aux fins de la formation de notre opinion sur ceux-ci, et nous n'exprimons pas une opinion distincte sur ces questions.

Question clé de l'audit

Comptabilisation des produits passages et fret

Voir la note 2, Base d'établissement et méthodes comptables significatives, et la note 19, Produits des activités ordinaires, des états financiers consolidés.

Les produits passages et fret sont constatés au moment où les transports correspondants sont assurés. Les produits passages et les produits fret de l'exercice clos le 31 décembre 2023 ont totalisé respectivement 19 403 M\$ et 924 M\$.

De telles opérations reposent sur de nombreux systèmes et des contrôles informatiques pour le traitement, l'enregistrement et la comptabilisation d'un volume important d'opérations de faible valeur, par l'intermédiaire d'une combinaison de systèmes informatiques et de fournisseurs de services externes.

Nous avons considéré cette question comme étant une question clé de l'audit en raison de l'importance des produits passages et fret et du volume des opérations qui nécessitent un travail d'audit important pour tester les produits comptabilisés.

Traitement de la question clé de l'audit dans le cadre de notre audit

Notre approche pour traiter cette question a notamment compris les procédures suivantes :

- Tester l'efficacité du fonctionnement des contrôles internes et exécuter des procédures de corroboration sur certains aspects liés à la comptabilisation des produits passages et fret, en effectuant notamment les procédures suivantes :
 - Tester les contrôles et effectuer certaines procédures de corroboration à l'égard des systèmes informatiques pertinents que la direction a utilisés pour comptabiliser les produits passages et fret;
 - Dans le cas des systèmes informatiques ou des processus impartis à des tiers fournisseurs de services, évaluer les rapports de certification attestant le caractère approprié et l'efficacité des systèmes de contrôle interne mis en place par les fournisseurs de services.
- Tester un échantillon d'opérations génératrices de produits passages et fret comptabilisées au cours de l'exercice en inspectant la contrepartie reçue et les justificatifs relatifs au moment où les transports de passagers et de fret sont fournis.

Mesure du total des obligations au titre des prestations

Voir la note 2, Base d'établissement et méthodes comptables significatives, la note 3, Jugements et estimations comptables critiques, et la note 9, Passif au titre des régimes de retraite et autres avantages du personnel, des états financiers consolidés.

Les actifs nets au titre des prestations de la Société s'élèvent à 648 M\$, montant qui comprend le total des obligations au titre des prestations associé aux obligations au titre des prestations de retraite de 18 309 M\$ et aux obligations au titre des autres avantages futurs du personnel de 1 098 M\$, au 31 décembre 2023.

Le total des obligations au titre des prestations associées aux obligations au titre des prestations de retraite et aux obligations au titre des autres avantages futurs du personnel est déterminé de façon actuarielle annuellement, au 31 décembre, par les actuaires consultants de la Société (experts choisis par la direction). Les obligations totales au titre des prestations sont déterminées au moyen de la méthode des unités de crédit projetées. La direction a exercé un degré important de jugement pour établir les taux d'actualisation et poser les hypothèses appropriées concernant la mortalité, nécessaires pour déterminer les estimations du total des obligations au titre des prestations.

Nous avons considéré cette question comme étant une question clé de l'audit en raison de l'importance du total des obligations au titre des prestations et du degré de jugement important exercé par la direction, notamment le recours à des experts choisis par la direction, pour établir les taux d'actualisation et poser les hypothèses appropriées concernant la mortalité, ce qui a nécessité un niveau élevé de jugement et de subjectivité de la part de l'auditeur pour mettre en œuvre des procédures à l'égard de ces hypothèses.

Le travail d'audit a nécessité de recourir à des professionnels ayant des compétences et des connaissances spécialisées en actuariat.

Notre approche pour traiter cette question a notamment compris les procédures suivantes :

- Tester la façon dont la direction a établi les estimations du total des obligations au titre des prestations, en effectuant notamment les procédures suivantes :
 - S'appuyer sur les travaux des experts choisis par la direction pour mettre en œuvre les procédures visant à évaluer le caractère raisonnable du total des obligations au titre des prestations associées aux obligations au titre des prestations de retraite et aux obligations au titre des autres avantages futurs du personnel. Préalablement, cela a nécessité d'évaluer les compétences, les capacités et l'objectivité des experts choisis par la direction, et, par la suite, de comprendre les travaux qu'ils ont effectués et d'évaluer si leurs travaux constituaient des éléments probants appropriés. Cette procédure consistait également à évaluer les méthodes et hypothèses utilisées par les experts choisis par la direction, à tester les données utilisées par les experts et à évaluer leurs constatations.
 - Avoir recours à des professionnels ayant des compétences et des connaissances spécialisées dans le domaine de l'actuariat pour évaluer le caractère approprié de la méthode des unités de crédit projetées et le caractère raisonnable des taux d'actualisation et des hypothèses concernant la mortalité.
- Tester les informations, y compris procéder à une analyse de sensibilité, présentées dans les états financiers consolidés eu égard à l'évaluation des obligations au titre des prestations de retraite et des obligations au titre des autres avantages futurs du personnel.

Autres informations

La direction est responsable des autres informations. Les autres informations se composent du rapport de gestion, que nous avons obtenu avant la date du présent rapport, et des informations, autres que les états financiers consolidés et notre rapport de l'auditeur sur ces états financiers, incluses dans le rapport annuel, qui est censé être mis à notre disposition après cette date.

Notre opinion sur les états financiers consolidés ne s'étend pas aux autres informations et nous n'exprimerons ni n'exprimerons aucune autre forme d'assurance que ce soit sur ces informations.

En ce qui concerne notre audit des états financiers consolidés, notre responsabilité consiste à lire les autres informations désignées ci-dessus et, ce faisant, à apprécier s'il existe une incohérence significative entre celles-ci et les états financiers consolidés ou la connaissance que nous avons acquise au cours de l'audit, ou encore si les autres informations semblent autrement comporter une anomalie significative.

Si, à la lumière des travaux que nous avons effectués à l'égard des autres informations que nous avons obtenues avant la date du présent rapport, nous concluons à la présence d'une anomalie significative dans les autres informations, nous sommes tenus de signaler ce fait. Nous n'avons rien à signaler à cet égard. Si, à la lecture des informations, autres que les états financiers consolidés et notre rapport de l'auditeur sur ces états financiers, incluses dans le rapport annuel, nous concluons à la présence d'une anomalie significative dans les autres informations, nous serons tenus de signaler ce fait aux responsables de la gouvernance.

Responsabilités de la direction et des responsables de la gouvernance à l'égard des états financiers consolidés

La direction est responsable de la préparation et de la présentation fidèle des états financiers consolidés conformément aux normes IFRS de comptabilité, ainsi que du contrôle interne qu'elle considère comme nécessaire pour permettre la préparation d'états financiers consolidés exempts d'anomalies significatives, que celles-ci résultent de fraudes ou d'erreurs.

Lors de la préparation des états financiers consolidés, c'est à la direction qu'il incombe d'évaluer la capacité de la Société à poursuivre ses activités, de communiquer, le cas échéant, les questions relatives à la continuité de l'exploitation et d'appliquer le principe comptable de continuité d'exploitation, sauf si la direction a l'intention de liquider la Société ou de cesser ses activités, ou si elle n'a aucune autre solution réaliste que de le faire.

Il incombe aux responsables de la gouvernance de surveiller le processus d'information financière de la Société.

Responsabilités de l'auditeur à l'égard de l'audit des états financiers consolidés

Nos objectifs sont d'obtenir l'assurance raisonnable que les états financiers consolidés, pris dans leur ensemble, sont exempts d'anomalies significatives, que celles-ci résultent de fraudes ou d'erreurs, et de délivrer un rapport de l'auditeur contenant notre opinion. L'assurance raisonnable correspond à un niveau élevé d'assurance, qui ne garantit toutefois pas qu'un audit réalisé conformément aux normes d'audit généralement reconnues du Canada permettra toujours de détecter toute anomalie significative qui pourrait exister. Les anomalies peuvent résulter de fraudes ou d'erreurs et elles sont considérées comme significatives lorsqu'il est raisonnable de s'attendre à ce que, individuellement ou collectivement, elles puissent influencer sur les décisions économiques que les utilisateurs des états financiers consolidés prennent en se fondant sur ceux-ci.

Dans le cadre d'un audit réalisé conformément aux normes d'audit généralement reconnues du Canada, nous exerçons notre jugement professionnel et faisons preuve d'esprit critique tout au long du processus. En outre :

- nous identifions et évaluons les risques que les états financiers consolidés comportent des anomalies significatives, que celles-ci résultent de fraudes ou d'erreurs, concevons et mettons en œuvre des procédures d'audit en réponse à ces risques, et réunissons des éléments probants suffisants et appropriés pour fonder notre opinion. Le risque de non-détection d'une anomalie significative résultant d'une fraude est plus élevé que celui d'une anomalie significative résultant d'une erreur, car la fraude peut impliquer la collusion, la falsification, les omissions volontaires, les fausses déclarations ou le contournement du contrôle interne;
- nous acquérons une compréhension des éléments du contrôle interne pertinents pour l'audit afin de concevoir des procédures d'audit appropriées aux circonstances, et non dans le but d'exprimer une opinion sur l'efficacité du contrôle interne de la Société;
- nous apprécions le caractère approprié des méthodes comptables retenues et le caractère raisonnable des estimations comptables faites par la direction, de même que des informations y afférentes fournies par cette dernière;
- nous tirons une conclusion quant au caractère approprié de l'utilisation par la direction du principe comptable de continuité d'exploitation et, selon les éléments probants obtenus, quant à l'existence ou non d'une incertitude significative liée à des événements ou situations susceptibles de jeter un doute important sur la capacité de la Société à poursuivre ses activités. Si nous concluons à l'existence d'une incertitude significative, nous sommes tenus d'attirer l'attention des lecteurs de notre rapport sur les informations fournies dans les états financiers consolidés au sujet de cette incertitude ou, si ces informations ne sont pas adéquates, d'exprimer une opinion modifiée. Nos conclusions s'appuient sur les éléments probants obtenus jusqu'à la date de notre rapport. Des événements ou situations futurs pourraient par ailleurs amener la Société à cesser ses activités;

- nous évaluons la présentation d'ensemble, la structure et le contenu des états financiers consolidés, y compris les informations fournies dans les notes, et apprécions si les états financiers consolidés représentent les opérations et événements sous-jacents d'une manière propre à donner une image fidèle;
- nous obtenons des éléments probants suffisants et appropriés concernant l'information financière des entités et activités de la Société pour exprimer une opinion sur les états financiers consolidés. Nous sommes responsables de la direction, de la supervision et de la réalisation de l'audit du groupe, et assumons l'entière responsabilité de notre opinion d'audit.

Nous communiquons aux responsables de la gouvernance, entre autres informations, l'étendue et le calendrier prévus des travaux d'audit et nos constatations importantes, y compris toute déficience importante du contrôle interne que nous aurions relevée au cours de notre audit.

Nous fournissons également aux responsables de la gouvernance une déclaration précisant que nous nous sommes conformés aux règles de déontologie pertinentes concernant l'indépendance, et leur communiquons toutes les relations et les autres facteurs qui peuvent raisonnablement être considérés comme susceptibles d'avoir des incidences sur notre indépendance ainsi que les sauvegardes connexes, s'il y a lieu.

Parmi les questions communiquées aux responsables de la gouvernance, nous déterminons quelles ont été les plus importantes dans l'audit des états financiers consolidés de la période considérée : ce sont les questions clés de l'audit. Nous décrivons ces questions dans notre rapport de l'auditeur, sauf si des textes légaux ou réglementaires en empêchent la publication ou si, dans des circonstances extrêmement rares, nous déterminons que nous ne devrions pas communiquer une question dans notre rapport parce que l'on peut raisonnablement s'attendre à ce que les conséquences néfastes de la communication de cette question dépassent les avantages pour l'intérêt public.

L'associé responsable de la mission d'audit au terme de laquelle le présent rapport de l'auditeur indépendant est délivré est Mario Longpré.

PricewaterhouseCoopers s.r.l./s.e.n.c.r.l.

Montréal (Québec)

Le 15 février 2024

¹ CPA auditeur, permis de comptabilité publique no A123498

États consolidés de la situation financière

		31 décembre 2023	31 décembre 2022
(en millions de dollars canadiens)			
ACTIF			
Courant			
Trésorerie et équivalents de trésorerie		2 817 \$	2 693 \$
Placements à court terme		5 734	5 295
Total de la trésorerie, des équivalents de trésorerie et des placements à court terme		8 551	7 988
Créances clients	note 19	1 121	1 037
Stocks de carburant d'aviation		169	200
Stocks de rechanges et fournitures	note 2P	168	118
Charges payées d'avance et autres actifs courants	note 19	251	322
Total de l'actif courant		10 260	9 665
Placements, dépôts et autres actifs	note 4	1 009	1 073
Immobilisations corporelles	note 5	11 933	11 950
Actifs au titre des régimes de retraite	note 9	2 588	2 444
Impôts sur le résultat différés	note 11	50	48
Immobilisations incorporelles	note 6	1 084	1 054
Goodwill	note 7	3 273	3 273
Total de l'actif		30 197 \$	29 507 \$
PASSIF			
Courant			
Dettes fournisseurs et charges à payer		3 328 \$	2 691 \$
Produits passages perçus d'avance	note 19	4 341	4 104
Produits différés d'Aéroplan et autres produits différés	note 19	1 473	1 295
Partie courante de la dette à long terme et des obligations locatives	note 8	866	1 263
Total du passif courant		10 008	9 353
Dette à long terme et obligations locatives	note 8	12 996	15 043
Produits différés d'Aéroplan et autres produits différés	note 19	2 989	3 160
Passif au titre des régimes de retraite et autres avantages du personnel	note 9	1 875	1 770
Provisions liées à la maintenance	note 10	1 227	1 352
Autres passifs non courants		233	311
Impôts sur le résultat différés	note 11	73	73
Total du passif		29 401 \$	31 062 \$
CAPITAUX PROPRES (DÉFICIT) ATTRIBUABLES AUX ACTIONNAIRES			
Capital-actions	note 12	2 744	2 743
Surplus d'apport		133	118
Cumul des autres éléments du résultat global		(57)	(46)
Déficit		(2 024)	(4 370)
Total des capitaux propres (du déficit) attribuables aux actionnaires		796	(1 555)
Total du passif et des capitaux propres (du déficit) attribuables aux actionnaires		30 197 \$	29 507 \$

Les notes ci-jointes font partie intégrante des états financiers consolidés.

Au nom du Conseil d'administration :



Vagn Sørensen
Président du Conseil d'administration



Christie J.B. Clark
Président du Comité d'audit, des finances et du risque

Comptes consolidés de résultat

Exercices clos les 31 décembre		2023	2022
(en millions de dollars canadiens, sauf les données par action)			
Produits d'exploitation			
Passages	note 19	19 403 \$	14 238 \$
Fret	note 19	924	1 266
Autres		1 506	1 052
Total des produits		21 833	16 556
Charges d'exploitation			
Carburant d'aviation		5 318	5 276
Salaires et charges sociales	note 9	3 955	3 260
Dotation aux amortissements et perte de valeur	note 5	1 703	1 644
Redevances aéroportuaires et de navigation		1 418	1 213
Frais de vente et de distribution		1 097	797
Frais d'achat de capacité	note 2D	858	763
Maintenance avions	note 2J	1 083	706
Coûts liés à la portion terrestre des forfaits		720	474
Communications et technologie de l'information		555	468
Restauration et services à bord		628	425
Autres		2 219	1 717
Total des charges d'exploitation		19 554	16 743
Bénéfice (perte) d'exploitation		2 279	(187)
Produits (charges) autres que d'exploitation			
Profit (perte) de change		389	(732)
Produits d'intérêts		416	168
Charges d'intérêts	note 8	(944)	(909)
Intérêts incorporés		14	13
Instruments financiers comptabilisés à la juste valeur	note 16	115	133
Perte aux règlements de dettes	note 8	(10)	(14)
Autres		(47)	4
Total des charges autres que d'exploitation		(67)	(1 337)
Bénéfice (perte) avant impôts sur le résultat		2 212	(1 524)
Recouvrement (charge) d'impôts sur le résultat	note 11	64	(176)
Bénéfice net (perte nette)		2 276 \$	(1 700) \$
Bénéfice net (perte nette) par action		note 14	
Bénéfice (perte) par action – résultat de base		6,35 \$	(4,75) \$
Bénéfice (perte) par action – résultat dilué		5,96 \$	(4,75) \$

Les notes ci-jointes font partie intégrante des états financiers consolidés.

États consolidés du résultat global

Exercices clos les 31 décembre		2023	2022
(en millions de dollars canadiens)			
Résultat global			
Bénéfice net (perte nette)		2 276 \$	(1 700) \$
Autres éléments du résultat global, déduction faite des impôts :			
Éléments qui ne seront pas reclassés en résultat net			
Réévaluations des régimes d'avantages du personnel (montant net)	note 9	70	115
Réévaluations des placements en instruments de capitaux propres	note 4	(11)	(1)
Total du résultat global		2 335 \$	(1 586) \$

États consolidés des variations des capitaux propres (du déficit)

(en millions de dollars canadiens)	Capital- actions	Surplus d'apport	Cumul des autres éléments du résultat global	Déficit	Total des capitaux propres (du déficit) attribuables aux actionnaires
1 ^{er} janvier 2022	2 735 \$	104 \$	(45) \$	(2 785) \$	9 \$
Bénéfice net (perte nette)	–	–	–	(1 700)	(1 700)
Réévaluations des régimes d'avantages du personnel (montant net)	–	–	–	115	115
Réévaluations des placements en instruments de capitaux propres	–	–	(1)	–	(1)
Total du résultat global	–	–	(1)	(1 585)	(1 586)
Rémunération fondée sur des actions	–	16	–	–	16
Actions émises (note 12)	8	(2)	–	–	6
31 décembre 2022	2 743 \$	118 \$	(46) \$	(4 370) \$	(1 555) \$
Bénéfice net (perte nette)	–	–	–	2 276	2 276
Réévaluations des régimes d'avantages du personnel (montant net)	–	–	–	70	70
Réévaluations des placements en instruments de capitaux propres	–	–	(11)	–	(11)
Total du résultat global	–	–	(11)	2 346	2 335
Rémunération fondée sur des actions	–	15	–	–	15
Actions émises (note 12)	1	–	–	–	1
31 décembre 2023	2 744 \$	133 \$	(57) \$	(2 024) \$	796 \$

Les notes ci-jointes font partie intégrante des états financiers consolidés.

Tableaux consolidés des flux de trésorerie

Exercices clos les 31 décembre		2023	2022
(en millions de dollars canadiens)			
Flux de trésorerie provenant des (affectés aux) activités suivantes			
Exploitation			
Bénéfice net (perte nette)		2 276 \$	(1 700) \$
Ajustements au titre du rapprochement avec les flux de trésorerie nets provenant des activités d'exploitation			
Impôts sur le résultat différés	note 11	(47)	129
Dotation aux amortissements et perte de valeur	note 5	1 703	1 644
(Profit) perte de change		(239)	735
Déficit de la capitalisation des régimes d'avantages du personnel sur la charge de ces régimes	note 9	59	128
Instruments financiers comptabilisés à la juste valeur	note 16	(115)	(133)
Perte aux règlements de dettes	note 8	10	14
Variation des provisions au titre de la maintenance		56	111
Variation des éléments hors trésorerie du fonds de roulement		711	1 498
Autres		(94)	(58)
Flux de trésorerie nets provenant des (affectés aux) activités d'exploitation		4 320	2 368
Financement			
Produits des emprunts	note 8	84	202
Remboursement de la dette à long terme et des obligations locatives	note 8	(2 452)	(1 814)
Émission d'actions	note 12	1	6
Frais de financement	note 8	(1)	(6)
Flux de trésorerie nets provenant des (affectés aux) activités de financement		(2 368)	(1 612)
Investissement			
Placements à court terme et à long terme	note 16	(245)	(959)
Achats d'immobilisations corporelles et incorporelles		(1 564)	(1 572)
Produit de la vente d'actifs		9	36
Autres		(27)	(3)
Flux de trésorerie nets provenant des (affectés aux) activités d'investissement		(1 827)	(2 498)
Effet du cours du change sur la trésorerie et les équivalents de trésorerie		(1)	20
Augmentation (diminution) de la trésorerie et des équivalents de trésorerie		124	(1 722)
Trésorerie et équivalents de trésorerie à l'ouverture de l'exercice		2 693	4 415
Trésorerie et équivalents de trésorerie à la clôture de l'exercice		2 817 \$	2 693 \$

Les notes ci-jointes font partie intégrante des états financiers consolidés.

Les états financiers consolidés audités ci-joints (les « états financiers ») sont ceux d'Air Canada (la « Société »). Le terme « Société » s'entend, selon le contexte, d'Air Canada et d'une ou de plusieurs de ses filiales, y compris ses principales filiales actives lui appartenant en propre, Aéroplan inc. (« Aéroplan »), Société en commandite Touram, qui exerce ses activités sous la dénomination Vacances Air Canada^{MD} (« Vacances Air Canada ») et Air Canada Rouge S.E.C., qui exerce ses activités sous la dénomination Air Canada Rouge^{MD} (« Air Canada Rouge »).

Air Canada est constituée en société par actions et domiciliée au Canada. Son siège social est situé au 7373, boulevard Côte-Vertu Ouest, à Ville Saint-Laurent (Québec).

Air Canada est le plus important transporteur aérien du Canada sur les réseaux intérieur, transfrontalier (Canada – États-Unis) et international, ainsi que le plus grand fournisseur de services passagers réguliers du Canada sur les marchés intérieur, transfrontalier et international à destination et au départ du Canada. Une partie de la prestation des services passagers réguliers sur les marchés intérieur et transfrontalier est effectuée sous la dénomination « Air Canada Express » et assurée par des tiers, dont Société en commandite Jazz Aviation (« Jazz »), filiale en propriété exclusive de Chorus Aviation inc. (« Chorus »), dans le cadre de contrats d'achat de capacité et d'autres accords commerciaux. Directement ou par l'intermédiaire de Star Alliance et d'autres transporteurs, Air Canada est présente sur presque tous les grands marchés du monde. Air Canada offre aussi des services de transport aérien de fret sur les marchés intérieur et transfrontalier ainsi que sur les lignes internationales entre le Canada et les principaux marchés de l'Europe, de l'Asie, de l'Amérique du Sud et de l'Australie.

Aéroplan exploite un programme de primes et de reconnaissance pour la fidélité qui permet aux particuliers de devenir membres, d'ouvrir un compte Aéroplan, d'accumuler des points Aéroplan en voyageant avec Air Canada et des partenaires et en achetant des produits et des services de partenaires et fournisseurs participants, et d'échanger des points Aéroplan contre un éventail de voyages, de marchandises, de cartes-cadeaux et d'autres primes directement auprès des partenaires participants ou par l'entremise des fournisseurs tiers d'Aéroplan.

La Société établit ses états financiers selon les principes comptables généralement reconnus du Canada (les « PCGR »), tels qu'ils sont définis dans le Manuel de CPA Canada – Comptabilité (le « Manuel de CPA Canada »), qui intègre les Normes internationales d'information financière publiées par l'International Accounting Standards Board (les « normes IFRS de comptabilité »).

Le Conseil d'administration de la Société a approuvé les présents états financiers pour publication le 15 février 2024.

Les méthodes comptables ayant servi à l'établissement des présents états financiers sont présentées ci-après. Ces méthodes ont été appliquées uniformément à toutes les périodes présentées.

Modifications d'IAS 1, Présentation des états financiers – Informations à fournir sur les méthodes comptables

En février 2021, l'International Accounting Standards Board (« IASB ») a publié des modifications d'IAS 1 qui imposent aux entités de fournir des informations significatives sur leurs méthodes comptables plutôt que des informations sur leurs principales méthodes comptables. Les modifications s'appliquent pour les exercices ouverts à compter du 1^{er} janvier 2023. La Société a adopté cette modification avec prise d'effet à l'exercice 2023, sans incidence importante sur les informations à fournir sur ses méthodes comptables.

Certains chiffres comparatifs ont été reclassés pour être conformes avec la présentation des états financiers adoptée pour l'exercice considéré.

A) Base d'évaluation

Les présents états financiers ont été préparés selon la base du coût historique, sauf en ce qui concerne la réévaluation de la trésorerie, des équivalents de trésorerie, des placements à court terme, des liquidités soumises à restrictions, des placements à long terme, de la participation dans Chorus et des instruments dérivés, qui sont évalués à la juste valeur.

B) Périmètre de consolidation

Les présents états financiers intègrent les comptes d'Air Canada et ceux de ses filiales. Les filiales sont toutes les entités qu'Air Canada contrôle. Aux fins comptables, un contrôle est établi par un investisseur lorsqu'il est exposé ou qu'il a droit à des rendements variables en raison de ses liens avec l'entité émettrice et qu'il a la capacité d'influer sur ces rendements du fait du pouvoir qu'il détient sur celle-ci. Tous les soldes et toutes les opérations intersociétés sont éliminés.

C) Produits passages et fret

Les produits passages et fret sont constatés au moment où les transports correspondants sont assurés, sauf les produits tirés de passes de vol illimités, qui sont constatés linéairement sur la période de validité de la passe de vols considérée. La Société a formé des alliances avec d'autres transporteurs aériens prévoyant une participation au programme de fidélité, des accords interlignes, des accords d'exploitation à code multiple et la coordination de services portant entre autres sur les réservations, le traitement des bagages et les horaires.

Les produits sont affectés selon des formules précises dans les accords et sont comptabilisés lorsque le transport est effectué. Les produits passages comprennent également certains frais et suppléments ainsi que les produits des services à la clientèle comme la sélection des places et les excédents de bagages, qui sont comptabilisés lorsque le transport est assuré. Les produits passages sont diminués des indemnités de passages versées directement à des clients lorsque les vols sont retardés ou annulés. Les produits passages et fret perçus d'avance sont reportés et inclus dans le passif courant. Pour les billets inutilisés à leur date d'expiration, la Société inscrit un montant estimatif correspondant aux produits au titre des désistements lorsque le transport est censé être fourni. Ce montant est fondé sur les données historiques et d'autres facteurs.

D) Contrat d'achat de capacité

Air Canada donne plus d'envergure à son réseau intérieur et transfrontalier au moyen d'accords commerciaux avec des transporteurs régionaux, y compris Jazz. En vertu de ces contrats, Air Canada se charge de la commercialisation, de la billetterie et des autres dispositions commerciales liées à ces vols, et elle inscrit les revenus qu'elle en tire dans ses produits passages lorsque le transport a été assuré.

Les frais d'achat de capacité sont présentés dans un poste distinct du compte consolidé de résultat et excluent la composante des frais liés aux coûts des appareils, lesquels frais sont comptabilisés comme obligations locatives conformément à la norme IFRS 16. Les coûts refacturés, qui sont des coûts directs engagés par les transporteurs régionaux et facturés à la Société, et les autres frais engagés par la Société, qui sont directement liés aux activités des transporteurs régionaux sont pris en compte dans les postes correspondants de l'état consolidé des résultats.

E) Programme de fidélité Aéroplan

Le programme de fidélité Aéroplan vise à accroître la fidélité des clients en récompensant les clients qui utilisent les services d'Air Canada. Ce programme permet aux membres d'accumuler des points Aéroplan lorsqu'ils utilisent les services d'Air Canada, de ses partenaires du réseau Star Alliance et d'autres transporteurs aériens partenaires du programme de fidélité Aéroplan. Lorsqu'ils prennent l'avion, les membres du programme accumulent des points Aéroplan échangeables en fonction de divers critères comme le statut du voyageur au sein du programme de fidélité, la distance parcourue, la classe de réservation et le prix du billet payé. Les membres peuvent aussi accumuler des points Aéroplan auprès des partenaires participants du programme Aéroplan, comme des compagnies de cartes de crédit, des hôtels, des agences de location de véhicules et d'autres partenaires du programme. Les points Aéroplan peuvent être échangés contre différentes primes, telles que des billets d'avion d'Air Canada ou d'autres transporteurs aériens partenaires, ou des primes autres que des billets d'avion, comme des prestations hôtelières, des locations de véhicules, des cartes-cadeaux et d'autres primes non aériennes.

Les membres Aéroplan peuvent accumuler des points Aéroplan i) par l'achat de billets d'avion et ii) par leurs achats auprès des partenaires du programme.

Points obtenus par l'achat de billets d'avion

Les ventes de passages admissibles à l'accumulation de points Aéroplan en vertu du programme de fidélité Aéroplan procurent aux membres 1) un transport aérien et 2) des points Aéroplan. Dans le cadre d'un contrat générateur de produits comportant plusieurs obligations de prestation, chaque obligation de prestation est évaluée séparément selon la méthode des justes valeurs relatives. La valeur des points Aéroplan versés est déterminée en fonction de la valeur qu'un voyageur reçoit s'il échange des points Aéroplan contre un billet d'avion plutôt qu'en le payant comptant, et qui correspond à l'équivalent de la valeur du billet. L'équivalent de la valeur du billet est ajusté en fonction des points qui ne devraient pas, selon les prévisions, être échangés, c'est-à-dire les désistements. La contrepartie affectée à l'équivalent de la valeur du billet en échange des points accumulés est comptabilisée dans les produits différés d'Aéroplan.

Points obtenus grâce à des partenaires du programme

Les membres Aéroplan peuvent accumuler des points Aéroplan en fonction des achats qu'ils effectuent auprès des partenaires Aéroplan participants comme les compagnies de cartes de crédit, les hôtels et les agences de location de véhicules ou autres partenaires du programme. Les points Aéroplan versés en vertu des accords conclus avec les partenaires du programme sont comptabilisés comme une obligation de prestation unique, à savoir l'octroi futur d'une prime obtenue par un échange de points au membre Aéroplan. La contrepartie reçue pour les points Aéroplan versés aux membres Aéroplan en vertu de ces accords est comptabilisée à titre de produits différés d'Aéroplan.

Les désistements correspondent au nombre estimatif de points Aéroplan qui ne devraient pas, selon les prévisions, être échangés par les membres Aéroplan. Les produits comptabilisés relativement aux désistements reposent sur le nombre de points Aéroplan échangés au cours d'une période, comparativement au nombre total de points Aéroplan dont l'échange était prévu. Le nombre de points Aéroplan échangés au cours d'une période est aussi pris en compte dans le cadre de toute estimation révisée des désistements par la Société. Les variations du taux de désistements sont comptabilisées comme suit : pour la période durant laquelle survient la variation, le solde des produits différés est rajusté comme si l'estimation révisée avait servi pour les périodes précédentes, et un montant correspondant est inscrit à titre d'ajustement des produits passages; pour les périodes ultérieures, l'estimation révisée est utilisée.

F) Autres produits

Les autres produits consistent essentiellement en des produits de la vente de la portion terrestre de forfaits vacances, de la fourniture de services d'escale, des ventes à bord, de la vente de passes pour les salons et des frais liés à la commercialisation du programme de fidélité. Les produits tirés de forfaits vacances sont constatés à mesure que les services correspondants sont assurés pendant la période du forfait vacances. Les autres produits tirés des services connexes au transport aérien sont constatés lorsque les ventes sont effectuées aux passagers ou lorsque les services sont rendus.

La valeur des points Aéroplan échangés contre des produits ou des services non aériens est comptabilisée dans les autres

produits. Dans le cas d'échanges contre des primes non aériennes, la Société a déterminé qu'aux fins comptables, elle n'agissait pas pour son propre compte dans le cadre de la transaction entre le membre et le fournisseur ultime du bien ou du service. Lorsque des points sont échangés contre des produits ou des services non aériens, la marge nette est comptabilisée dans les autres produits lorsque l'obligation de prestation est remplie.

À des fins comptables, la Société agit à titre de mandataire pour certains contrats de sous-location d'appareils à Jazz et présente de ce fait les produits tirés de la sous-location en diminution des frais d'achat de capacité. La Société agit à titre de preneur et de sous-bailleur pour ces contrats.

G) Avantages du personnel

Le coût des prestations de retraite, des avantages complémentaires de retraite et des avantages postérieurs à l'emploi acquis par les salariés est déterminé de façon actuarielle annuellement au 31 décembre par les actuaires consultants de la Société. Le coût est déterminé au moyen de la méthode des unités de crédit projetées et d'hypothèses portant sur les taux d'actualisation, la progression des salaires, l'âge du départ à la retraite, les taux de mortalité et les coûts de santé.

Les coûts des services passés sont comptabilisés dans la période au cours de laquelle un régime a été modifié, que les avantages aient été acquis ou non. Les profits et les pertes liés à la réduction ou à la liquidation d'un régime sont comptabilisés dans la période au cours de laquelle se produit la réduction ou la liquidation.

Les coûts des services rendus au cours de l'exercice considéré et les coûts des services passés, les profits et les pertes sur les réductions ou les liquidations sont comptabilisés généralement dans les salaires et charges sociales. Les intérêts sur les obligations au titre des prestations sont présentés au poste « Autres » dans les produits (charges) autres que d'exploitation. Les écarts actuariels nets, ou réévaluations, sont comptabilisés dans les autres éléments du résultat global et les résultats non distribués, sans reclassement au compte de résultat dans les périodes ultérieures.

Le coût des services rendus au cours de l'exercice est estimé en utilisant différents taux d'actualisation découlant de la courbe des taux utilisée pour évaluer l'obligation au titre des prestations déterminées à l'ouverture de l'exercice, ce qui rend compte des calendriers différents de versement des prestations au titre des services passés (obligation au titre des prestations déterminées) et au titre des services futurs (coût des services rendus au cours de la période).

L'obligation au titre des exigences de financement minimal, s'il en est, est déterminée au moyen de la méthode des exigences de financement minimal projetées, en fonction des estimations les plus probables de la direction quant à la situation de capitalisation des régimes, déterminée selon une méthode actuarielle, des taux d'actualisation du marché et de la progression estimée des salaires. L'obligation au titre des exigences de financement minimal et toute réévaluation ultérieure de cette obligation sont comptabilisées immédiatement dans les autres éléments du résultat global et les résultats non distribués (déficit), sans reclassement au compte de résultat dans les périodes ultérieures.

seront évalués au coût amorti. Le classement des actifs financiers dépend du modèle économique que suit l'entité pour la gestion des actifs financiers et des caractéristiques des flux de trésorerie contractuels. Les passifs financiers sont classés dans la catégorie de ceux qui seront évalués au coût amorti à moins qu'ils ne soient désignés comme devant être évalués ultérieurement à la juste valeur par le biais du résultat net (choix irrévocable lors de la comptabilisation). Pour les actifs et les passifs évalués à la juste valeur, les profits et les pertes sont comptabilisés soit dans le résultat net, soit dans les autres éléments du résultat global.

La Société reclasse les actifs financiers si et seulement si le modèle économique qu'elle suit pour la gestion de ces actifs change. Les passifs financiers ne sont pas reclassés.

La Société a établi le classement suivant :

- la trésorerie et les équivalents de trésorerie, les placements à court terme, les liquidités soumises à restrictions et les placements à long terme sont classés dans les actifs à la juste valeur par le biais du résultat net, et toute variation de la juste valeur pendant la période est comptabilisée dans les produits d'intérêts et dans les instruments financiers comptabilisés à la juste valeur dans le compte consolidé de résultat, le cas échéant;
- le placement en titres de capitaux propres dans Chorus est classé comme un actif à la juste valeur par le biais des autres éléments du résultat global, et toute variation de la juste valeur pendant la période est comptabilisée par le biais des autres éléments du résultat global dans le compte consolidé du résultat global, le cas échéant;
- les créances clients et les dépôts liés aux appareils et autres dépôts sont classés comme des actifs au coût amorti et sont évalués selon la méthode du taux d'intérêt effectif. Les produits d'intérêts sont inscrits au compte consolidé de résultat, le cas échéant;
- les dettes fournisseurs, les facilités de crédit et la dette à long terme sont classées comme autres passifs financiers et sont évaluées au coût amorti selon la méthode du taux d'intérêt effectif. Les charges d'intérêts sont inscrites au compte consolidé de résultat, le cas échéant.

Évaluation

Lors de leur comptabilisation initiale, tous les instruments financiers doivent être évalués à leur juste valeur majorée, dans le cas d'un actif financier ou d'un passif financier qui n'est pas à la juste valeur par le biais du résultat net, des coûts de transaction directement imputables à l'acquisition ou à l'émission de l'actif financier ou du passif financier. Les coûts de transaction des actifs financiers et des passifs financiers comptabilisés à la juste valeur par le biais du résultat net sont comptabilisés en charges dans l'état du résultat net. Les actifs financiers comprenant des dérivés incorporés sont considérés dans leur intégralité pour déterminer si leurs flux de trésorerie correspondent uniquement à des remboursements de capital et à des versements d'intérêts.

Aux périodes ultérieures à celle de la comptabilisation initiale, les actifs financiers dont la détention s'inscrit dans un modèle économique dont l'objectif est de percevoir les flux de trésorerie contractuels, et dont les flux de trésorerie contractuels correspondent uniquement à des remboursements de capital et

à des versements d'intérêts, sont généralement évalués au coût amorti. Tous les autres actifs financiers, y compris les placements en instruments de capitaux propres, sont évalués à leurs justes valeurs à la clôture des périodes comptables ultérieures, et les variations de leurs justes valeurs sont présentées dans le résultat net ou dans les autres éléments du résultat global (choix irrévocable lors de la comptabilisation initiale).

Dépréciation

La Société évalue toutes les informations disponibles, y compris, de façon prospective, les pertes de crédit attendues associées à ses actifs comptabilisés au coût amorti. La méthode d'évaluation de la dépréciation dépend de la question de savoir si le risque de crédit a augmenté de manière importante. Pour déterminer si le risque de crédit a augmenté de façon importante, la Société compare le risque de défaillance lié à l'actif à la date de présentation de l'information financière avec le risque de défaillance à la date de comptabilisation initiale en se basant sur toutes les informations qu'elle a pu obtenir ainsi que sur les informations prospectives raisonnables et justifiables. Dans le cas des créances clients seulement, la Société applique, comme le permet la norme IFRS 9, l'approche simplifiée qui exige que les pertes de crédit attendues pour la durée de vie soient comptabilisées à partir de la comptabilisation initiale des créances clients.

Dérivés et comptabilité de couverture

La Société a recours aux instruments dérivés liés au change et au prix du carburant ainsi qu'à des contrats à terme sur actions pour réduire les risques auxquels l'exposent ces éléments. Les instruments dérivés sont inscrits à l'état consolidé de la situation financière à la juste valeur, y compris les dérivés incorporés dans des contrats financiers ou non financiers devant faire l'objet d'un poste distinct. Les variations de la juste valeur des instruments dérivés sont constatées dans les produits (charges) autres que d'exploitation, à l'exception des variations efficaces des dérivés liés au carburant désignés en vertu de la comptabilité de couverture, comme il est décrit ci-dessous. Les instruments dérivés sont inscrits dans les charges payées d'avance et les autres actifs courants, les dépôts et autres actifs, les dettes fournisseurs et charges à payer et les autres passifs non courants, selon les modalités prévues aux contrats. Tous les flux de trésorerie associés à l'achat et à la vente de dérivés sont classés comme des flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation dans le tableau consolidé des flux de trésorerie.

La Société applique la comptabilité de couverture aux dérivés liés au carburant désignés. La Société a défini un ratio de couverture de 1/1 pour ses relations de couverture. Selon la comptabilité de couverture, le profit ou la perte efficace sur les dérivés utilisés comme couverture du risque lié aux variations du prix du carburant est comptabilisé dans les autres éléments du résultat global. Les primes versées relativement aux contrats d'option et la valeur temps des contrats d'option sont différées et comptabilisées en tant que coût de la couverture dans les autres éléments du résultat global. Les montants accumulés dans les autres éléments du résultat global sont présentés à titre de réserve de couverture dans les capitaux propres et sont reclassés dans les charges de carburant d'aviation lorsque le carburant d'aviation sous-jacent couvert est utilisé. Les profits ou les pertes

inefficaces sur les dérivés utilisés comme couverture du risque lié aux variations du prix du carburant sont comptabilisés dans les charges autres que d'exploitation sous *Profit sur instruments financiers comptabilisés à la juste valeur*.

Lorsqu'un instrument de couverture expire, qu'il est vendu ou résilié, ou lorsqu'il ne répond plus aux critères d'application de la comptabilité de couverture, le profit ou la perte cumulé et les coûts différés de couverture qui ont été comptabilisés dans les capitaux propres sont maintenus dans les capitaux propres jusqu'à la réalisation de la transaction prévue. Lorsque la Société cesse de s'attendre à ce que la transaction prévue soit réalisée, le profit ou la perte cumulé et les coûts différés de couverture qui étaient présentés dans les capitaux propres sont immédiatement reclassés dans le résultat net.

M) Conversion des devises

Le dollar canadien est la monnaie fonctionnelle d'Air Canada et de ses filiales. Les actifs et les passifs monétaires libellés en monnaies étrangères sont convertis en dollars canadiens au cours de change en vigueur à la date de l'état consolidé de la situation financière. Les actifs et les passifs non monétaires ainsi que les produits et les charges découlant d'opérations libellées en monnaies étrangères sont convertis au taux de change historique ou moyen de la période, selon le cas. L'ajustement des actifs et des passifs monétaires libellés en monnaies étrangères, qui découle des fluctuations de change après leur conversion en dollars canadiens, est classé en profit (perte) de change.

N) Impôts sur le résultat

La charge d'impôts pour la période comprend les impôts sur le résultat exigibles et différés. La charge d'impôts sur le résultat est inscrite au compte consolidé de résultat, sauf si elle se rattache à des éléments comptabilisés dans les autres éléments du résultat global ou inscrits directement aux capitaux propres. Elle est alors déduite de ces éléments.

La charge d'impôts sur le résultat exigible est calculée selon les lois de l'impôt adoptées ou quasi adoptées à la date de clôture dans les territoires dans lesquels la Société et ses filiales exercent leurs activités et dégagent un résultat imposable. La direction évalue régulièrement les positions adoptées dans les déclarations fiscales relativement aux situations dans lesquelles les règlements fiscaux sont sujets à interprétation. Elle établit des provisions s'il y a lieu à la lumière des montants qu'elle prévoit devoir payer aux autorités fiscales.

L'impôt sur le résultat différé est comptabilisé, selon la méthode du passif fiscal, en fonction des différences temporelles entre les bases fiscales des actifs et des passifs et leurs valeurs comptables dans les états financiers consolidés. L'impôt sur le résultat différé est évalué au moyen des taux d'impôt et des lois fiscales qui ont été adoptés ou quasi adoptés à la fin de la période de présentation de l'information financière et dont l'application est attendue sur la période au cours de laquelle l'actif d'impôts différés est réalisé ou le passif d'impôts différés est réglé.

Un actif d'impôts différés est comptabilisé seulement dans la mesure où il est probable que la Société disposera de bénéfices imposables futurs auxquels les différences temporelles pourront être imputées.

O) Bénéfice (perte) par action

Le bénéfice (la perte) par action – résultat de base est calculé en divisant le bénéfice net (la perte nette) de la période attribuable aux actionnaires d'Air Canada par le nombre moyen pondéré d'actions en circulation au cours de la période.

Le bénéfice par action – résultat dilué est calculé en ajustant le nombre moyen pondéré d'actions en circulation pour tenir compte des actions pouvant avoir un effet dilutif. Les actions de la Société qui peuvent avoir un effet dilutif comprennent les options sur actions et les billets convertibles. Le nombre d'actions inclus eu égard aux options pour lesquelles les droits sont acquis est calculé au moyen de la méthode du rachat d'actions, sauf si leur effet est antidilutif. Selon cette méthode, le produit de l'exercice de tels instruments est censé servir à l'achat d'actions au cours moyen de marché pour la période, la différence entre le nombre d'actions émises à l'exercice et le nombre d'actions censées avoir été achetées étant incluse dans le calcul. Les actions incluses eu égard aux options sur actions liées au rendement attribuées aux employés sont traitées comme des actions dont l'émission est conditionnelle, leur émission étant liée à la réalisation de certaines conditions outre le passage du temps. Si ces conditions sont réalisées, le nombre d'actions incluses est également calculé au moyen de la méthode du rachat d'actions, sauf si ces actions ont un effet antidilutif.

Le nombre moyen pondéré d'actions en circulation dans le bénéfice par action – résultat dilué est aussi ajusté pour tenir compte du nombre d'actions qui seraient émises lors de la conversion des billets convertibles. En outre, le résultat net est ajusté pour tenir compte de l'effet après impôt de toute modification du résultat net qui résulterait de la conversion des billets convertibles, y compris les intérêts comptabilisés au cours de la période, les taux de change comptabilisés sur le principal de la dette et la réévaluation à la valeur du marché du dérivé incorporé, à moins que le résultat des ajustements ne soit antidilutif.

P) Stocks de carburant d'aviation, équipements de rechange et fournitures

Les stocks de carburant d'aviation, d'équipements de rechange et de fournitures sont évalués au coût, qui est déterminé suivant la méthode du coût moyen pondéré, déduction faite de la provision pour dépréciation des stocks, s'il y a lieu.

La Société n'a pas comptabilisé de perte de valeur des stocks ou de reprises de pertes de valeur des stocks constatées antérieurement pendant les périodes considérées. Est compris dans la maintenance avions un montant de 62 M\$ au titre des équipements de rechange et des fournitures utilisées au cours de l'exercice (51 M\$ en 2022).

Q) Immobilisations corporelles

Les immobilisations corporelles sont comptabilisées selon le modèle du coût. Les immobilisations corporelles visées par des contrats de location, comptabilisées dans l'actif au titre des droits d'utilisation, ainsi que les obligations de paiements futurs au titre de la location qui s'y rapportent, sont comptabilisées initialement à un montant égal au moins élevé de la juste valeur des immobilisations corporelles et de la valeur actualisée des paiements de loyers.

La Société répartit le montant comptabilisé initialement à l'égard d'une pièce d'immobilisation corporelle entre ses composantes importantes et amortit chaque composante de façon distincte. Les immobilisations corporelles sont amorties linéairement sur leur durée d'utilisation estimative, à concurrence de leur valeur résiduelle estimative. Le matériel volant et l'équipement de vol sont décomposés en cellules, réacteurs et matériel de cabine et modifications. La période d'amortissement des cellules et des réacteurs ne dépasse pas 25 ans et leur valeur résiduelle estimative, estimée initialement à 10 % du coût initial, est mise à jour par la suite lorsque les estimations changent. Les réacteurs de rechange et pièces connexes (les « articles durables ») sont amortis sur la durée moyenne d'utilisation restante des appareils auxquels ils correspondent et leur valeur résiduelle a été estimée initialement à 10 %. Le matériel et les modifications cabine sont amortis sur une période de huit ans ou sur la durée d'utilité résiduelle de l'appareil, si celle-ci est inférieure à huit ans. Le matériel et les modifications cabine des appareils loués en vertu de contrats sont amortis sur une période de huit ans ou sur la durée du contrat de location, si celle-ci est inférieure à huit ans. Les gros travaux de maintenance effectués sur des cellules et des réacteurs, y compris le coût des équipements de rechange et des fournitures ainsi que des services de maintenance fournis par des tiers, sont incorporés au coût de l'actif et amortis sur la durée d'utilité moyenne prévue entre les gros travaux de maintenance. Ces travaux consistent d'ordinaire en des inspections plus poussées et des travaux d'entretien plus complexes des appareils. Tous les coûts engagés en vertu de contrats de maintenance du parc aérien prévoyant une facturation à l'heure de vol sont imputés aux charges d'exploitation dans l'état des résultats à mesure que les frais sont engagés. Les bâtiments sont amortis linéairement sur leur durée d'utilité jusqu'à concurrence de 50 ans, ou sur la durée du bail foncier si elle est plus courte. Les améliorations locatives sont amorties sur la durée du bail, à concurrence de 10 ans. Le matériel au sol et les autres équipements sont amortis sur des périodes variant de 3 à 25 ans. Les valeurs résiduelles et les durées d'utilité sont revues au moins une fois l'an et les taux d'amortissement sont ajustés en conséquence sur une base prospective. Le montant des profits et des pertes résultant de la cession d'une immobilisation corporelle est déterminé par la comparaison du produit de la cession avec la valeur comptable de l'immobilisation corporelle et il est comptabilisé dans les profits et pertes autres que d'exploitation, au compte consolidé de résultat.

R) Contrats de location

Comptabilisation des contrats de location et des actifs au titre de droits d'utilisation

Les contrats de location sont comptabilisés comme actifs au titre de droits d'utilisation et un montant correspondant est comptabilisé au passif à la date à laquelle l'actif loué est prêt à être utilisé par la Société. Chaque paiement de loyer est réparti entre le passif et la charge d'intérêts. Les coûts financiers sont imputés dans le compte consolidé de résultat au cours de la période de location afin d'appliquer un taux d'intérêt constant au solde résiduel du passif pour chaque période.

Les actifs au titre de droits d'utilisation sont comptabilisés selon la norme IAS 16, *Immobilisations corporelles*. Les appareils

comptabilisés comme actifs au titre de droits d'utilisation font l'objet des mêmes méthodes comptables que les appareils détenus directement, c'est-à-dire que les actifs au titre de droits d'utilisation sont décomposés et amortis sur la durée du contrat de location. Comme pour les appareils détenus, les travaux de maintenance admissibles sont incorporés au coût de l'actif et amortis sur la durée du bail ou la durée d'utilité moyenne prévue, si elle est plus courte.

Les modifications des modalités ou les événements ayant une incidence sur la prolongation d'un contrat de location nécessitent généralement d'évaluer s'il s'agit d'une modification du contrat de location qui pourrait impliquer de recalculer les actifs et les passifs du contrat de location en utilisant un taux d'actualisation révisé.

Des provisions au titre de la maintenance se rapportant aux obligations de restitution à la fin du contrat de location sont comptabilisées, le cas échéant, relativement aux contrats de location d'appareils pour tenir compte des frais de maintenance sur la durée du contrat de location. Toute modification de la provision relative aux modalités de restitution à la fin de la location est comptabilisée comme ajustement de l'actif au titre de droits d'utilisation et par la suite amortie par imputation au compte de résultat sur la durée résiduelle du contrat de location.

Contrats de location avions

Au 31 décembre 2023, 75 appareils de la Société étaient visés par des contrats de location assortis de droits d'utilisation (71 appareils au 31 décembre 2022); Air Canada a comptabilisé des actifs au titre de droits d'utilisation et des obligations locatives relativement à ces appareils conformément aux dispositions d'IFRS 16. Air Canada détient en outre des contrats de location à titre de preneur à l'égard de certains appareils utilisés par Jazz, son transporteur régional fournissant des services en vertu d'un contrat d'achat de capacité; elle a comptabilisé des actifs au titre de droits d'utilisation et des obligations locatives d'Air Canada relativement à ces appareils. Au 31 décembre 2023, 81 appareils (99 appareils au 31 décembre 2022) étaient exploités en vertu de tels contrats pour le compte d'Air Canada.

Baux immobiliers

La Société est partie à des contrats de location visant les locaux nécessaires aux services d'escale aux aéroports et visant d'autres biens immobiliers. Dans le cas des contrats visant les locaux nécessaires aux services d'escale aux aéroports, le bailleur détient généralement des droits de substitution, ce qui fait en sorte que ces contrats ne sont pas considérés comme des contrats de location en vertu de la norme. Les contrats de location avec droits de résiliation réciproque moyennant un préavis de moins de 12 mois sont considérés comme des contrats de location à court terme et ne sont pas, par conséquent, comptabilisés dans l'état de la situation financière du fait de la mesure de simplification. Enfin, les contrats visant les locaux nécessaires aux services d'escale prévoyant des paiements de loyers variables ne sont pas non plus comptabilisés dans l'état de la situation financière puisque les paiements de loyers variables, autres que ceux qui sont calculés sur la base d'un indice ou d'un taux, sont exclus de l'évaluation des obligations locatives. Il en résulte un portefeuille composé de baux immobiliers devant être comptabilisés comme actifs au titre de droits d'utilisation et obligations locatives en vertu de la norme qui ont trait à des locaux réservés dans les aéroports, de Toronto,

de Montréal et de Vancouver, plaques tournantes d’Air Canada, des contrats de location visant des locaux réservés à la Société pour des bureaux, des services aéroportuaires et de maintenance et les salons Feuille d’érable, et des contrats de location visant des terrains.

S) Immobilisations incorporelles

Les immobilisations incorporelles sont initialement comptabilisées au coût. Les immobilisations incorporelles dont la durée de vie est indéfinie ne sont pas amorties, tandis que les immobilisations à durée de vie limitée sont amorties linéairement sur leur durée d’utilité estimative.

	Durée d’utilité estimative	Période d’amortissement à courir au 31 décembre 2023
Droits de route et créneaux aéroportuaires internationaux	indéfinie	sans objet
Applications commerciales	indéfinie	sans objet
Immobilisations d’ordre technologique (développées en interne)	de 5 à 15 ans	de 1 à 12 ans
Immobilisations liées à des contrats (accords commerciaux d’Aéropplan)	11,5 ans	7 ans

Air Canada détient des droits de route et créneaux aéroportuaires internationaux qui lui permettent de fournir des services à l’échelle internationale. La valeur des immobilisations incorporelles comptabilisées rend compte du coût des routes et des créneaux à l’aéroport international Narita de Tokyo, à l’aéroport national Reagan de Washington et à l’aéroport Heathrow de Londres.

Air Canada et certaines de ses filiales détiennent des appellations commerciales, des marques de commerce et des noms de domaine (collectivement les « appellations commerciales »). Ces éléments sont des immobilisations incorporelles liées à la commercialisation, car ils sont utilisés principalement pour la vente et la promotion des produits et services d’Air Canada ou d’une de ses filiales. Dans l’éventualité où des appellations commerciales devraient cesser d’être utilisées, elles seraient classées comme ayant une durée de vie déterminée et amorties sur la durée d’utilité restante prévue.

Les dépenses de développement qui sont directement attribuables à la conception, au développement, à la mise en œuvre et à l’essai de produits logiciels identifiables sont comptabilisées comme des immobilisations incorporelles d’ordre technologique si certains critères sont réunis, notamment la faisabilité technique ainsi que l’intention et la capacité de développer et d’utiliser la technologie pour produire des avantages économiques futurs probables. Autrement, elles sont passées en charges à mesure qu’elles sont engagées. Les frais directement attribuables qui sont incorporés au coût des immobilisations incorporelles d’ordre technologique

comprennent le coût lié aux logiciels, au personnel et aux tiers affectés au développement ainsi que la tranche appropriée des frais généraux pertinents. Les dépenses liées à la configuration ou à l’adaptation prévues dans le cadre d’un contrat de services d’infonuagique sont aussi incluses lorsqu’elles remplissent les conditions d’incorporation au coût des immobilisations incorporelles.

T) Goodwill

Le goodwill représente l’excédent du coût d’une acquisition sur la juste valeur de la quote-part des actifs identifiables nets de l’entreprise acquise qui revient à la Société à la date d’acquisition. Le goodwill est soumis au moins une fois l’an à un test de dépréciation et il est comptabilisé au coût diminué des pertes de valeur cumulées. Les pertes de valeur du goodwill ne sont pas reprises. Aux fins de l’évaluation des pertes de valeur, le test de dépréciation du goodwill est effectué au niveau le plus bas dans l’entité auquel le goodwill est suivi aux fins de la gestion interne, soit le secteur d’exploitation (note 2W).

U) Dépréciation d’actifs non courants

Les actifs non courants englobent les immobilisations corporelles, les immobilisations incorporelles à durée limitée et à durée de vie indéfinie, ainsi que le goodwill. Les actifs ayant une durée d’utilité indéfinie, y compris le goodwill, sont soumis à un test de dépréciation au moins une fois l’an ou lorsque des événements ou des circonstances indiquent que la valeur comptable pourrait ne pas être recouvrable. Lorsqu’un événement ou un changement de situation indique que la valeur comptable d’actifs pourrait ne pas être recouvrable, on en teste la dépréciation éventuelle en comparant la valeur comptable de l’actif ou du groupe d’actifs à sa valeur recouvrable. La valeur recouvrable d’un actif ou d’une unité génératrice de trésorerie est la valeur la plus élevée entre sa juste valeur diminuée des coûts de cession et sa valeur d’utilité. Pour les besoins des tests de dépréciation, les immobilisations sont regroupées au plus bas niveau de regroupement pour lequel les flux de trésorerie identifiables sont indépendants des flux de trésorerie d’autres actifs ou passifs (unités génératrices de trésorerie ou UGT). La direction a déterminé que le niveau approprié pour l’évaluation des pertes de valeur correspond aux niveaux des flottes d’appareils monocouloirs et de gros-porteurs pour le matériel volant et les immobilisations connexes inhérents au parc en exploitation. Les appareils remisés (à l’exclusion des appareils qui sont temporairement remisés et dont la remise en service est prévue) qui ne sont pas exploités et les appareils loués ou sous-loués à des tiers sont soumis à un test de dépréciation au niveau de l’immobilisation. Le montant comptabilisé en perte de valeur est le montant par lequel la valeur comptable d’un actif ou d’une unité génératrice de trésorerie excède sa valeur recouvrable.

Les actifs non courants, sauf le goodwill, qui ont subi une perte de valeur sont évalués à chaque date de présentation de l’information financière afin de déterminer s’il y a reprise possible de la perte de valeur. La direction apprécie s’il existe un quelconque indice qu’une perte de valeur comptabilisée au cours d’une période antérieure est susceptible de ne plus exister ou d’avoir diminué. Pour apprécier s’il y a reprise possible d’une perte de valeur, la direction considère les indices qui ont conduit à la perte de valeur. S’il existe un quelconque indice qu’une perte de valeur a été reprise, la direction estime la valeur recouvrable

de l'actif non courant. Une perte de valeur comptabilisée au cours de périodes antérieures pour un actif autre qu'un goodwill doit être reprise seulement s'il y a eu un changement dans les estimations utilisées pour déterminer la valeur recouvrable de l'actif depuis la dernière comptabilisation d'une perte de valeur. La valeur comptable d'un actif donné de l'UGT ne dépasse pas celle qui aurait été déterminée si aucune perte de valeur n'avait été constatée. La reprise d'une perte de valeur est constatée immédiatement au compte consolidé de résultat.

V) Provisions

La Société comptabilise des provisions lorsqu'il existe une obligation actuelle (juridique ou implicite) résultant d'un événement passé, qu'il est probable qu'une cession de ressources sera nécessaire pour éteindre l'obligation, et qu'une estimation fiable de l'obligation peut être effectuée. Si l'effet est important, les flux de trésorerie attendus sont actualisés par application d'un taux qui reflète, le cas échéant, les risques propres au passif. Lorsqu'on a recours à l'actualisation, les intérêts cumulés sur la provision sont comptabilisés dans les autres charges d'exploitation.

W) Information sectorielle

Air Canada est gérée comme un seul secteur d'exploitation en fonction de la façon dont l'information est produite en interne aux fins de la prise de décisions liées à l'exploitation. Les informations à fournir sur les secteurs d'exploitation sont fondées sur les informations contenues dans les rapports destinés au principal décideur opérationnel. Pour la Société, le principal décideur opérationnel, à qui il incombe d'affecter les ressources et d'évaluer la performance des activités, est le président et chef de la direction.

X) Normes comptables publiées mais non encore adoptées

Modifications d'IAS 1, *Présentation des états financiers – Classement des passifs en tant que passifs courants ou passifs non courants*

En octobre 2022, l'IASB a publié des modifications concernant le classement des passifs en tant que passifs courants ou passifs non courants dans IAS 1, *Présentation des états financiers*.

Les modifications visent à améliorer les informations que les entreprises fournissent pour les passifs pour lesquelles le droit de l'entité de différer le règlement pour au moins 12 mois est assujéti au respect, par l'entité, des conditions après la date de clôture. Les modifications précisent que les clauses restrictives auxquelles l'entité doit se conformer après la date de clôture n'ont pas d'incidence sur le classement du passif en tant que passif courant ou passif non courant à la date de clôture. Elles stipulent que l'entité doit fournir des informations sur ces clauses restrictives dans les notes complémentaires des états financiers.

Les modifications sont en vigueur pour les exercices ouverts à compter du 1^{er} janvier 2024. La Société évalue l'incidence de ces modifications.

IAS 12, *Impôts sur le résultat*

En mai 2023, l'IASB a publié une modification à IAS 12. La modification porte sur la comptabilisation de l'impôt minimum mondial, comme indiqué dans le plan à deux piliers pour la réforme fiscale internationale de l'Organisation de coopération et de développement économiques. La réforme fiscale vise à garantir que les grandes multinationales soient soumises à un taux effectif d'imposition d'au moins 15 % dans chaque territoire où elles exercent leurs activités. La modification d'IAS 12 comprend une exception obligatoire temporaire visant la comptabilisation de l'impôt différé et les informations à fournir à son égard découlant de la mise en œuvre des règles du Pilier Deux sur l'impôt minimum mondial. Au 31 décembre 2023, les règles du Pilier Deux n'avaient pas encore été adoptées ou quasi adoptées dans les territoires où la Société a une entité constituante aux fins du Pilier Deux. Par conséquent, la Société n'a pas encore appliqué l'exemption temporaire. La Société présentera des informations connues ou pouvant raisonnablement être estimées concernant son exposition à l'impôt sur le résultat découlant des règles du Pilier Deux lorsqu'elles seront adoptées ou quasi adoptées dans un territoire où elle a une entité constituante et présentera séparément l'impôt exigible lié aux règles du Pilier Deux lorsque celles-ci seront en vigueur.

Pour préparer les états financiers conformément aux PCGR, la direction doit établir des estimations et poser des hypothèses qui influent sur les montants figurant dans les états financiers et les notes annexes. Ces estimations et les hypothèses correspondantes reposent sur l'expérience passée, les plans d'exploitation futurs et divers autres facteurs jugés raisonnables dans les circonstances, et les résultats de ces estimations constituent le fondement des jugements portés sur les valeurs comptables des actifs et des passifs. Les hypothèses sous-jacentes sont révisées régulièrement. Les résultats réels pourraient être très différents de ces estimations.

Les principales estimations et les principaux jugements établis dans le cadre de la préparation des présents états financiers concernent les éléments qui suivent. D'autres informations sont également fournies à la rubrique sur la méthode comptable applicable ou dans la note portant sur l'élément.

Points à considérer relativement à la perte de valeur des actifs non courants

La Société évalue au besoin s'il y a eu perte de valeur en comparant la valeur comptable de l'actif ou de l'unité génératrice de trésorerie à sa valeur recouvrable, qui correspond au montant le plus élevé entre sa juste valeur diminuée des coûts de cession et sa valeur d'utilité. La juste valeur diminuée des coûts de cession peut être calculée au moyen d'une analyse des flux de trésorerie actualisés, qui exige que la direction fasse un certain nombre d'hypothèses importantes liées aux intervenants du marché, notamment au sujet des projections de flux de trésorerie, des taux d'actualisation et des taux de croissance futurs. Se reporter à la note 6.

Avantages futurs du personnel

Le coût et les charges connexes des régimes de retraite, d'avantages postérieurs à l'emploi et d'avantages complémentaires de retraite de la Société sont déterminés au moyen de méthodes actuarielles. Les évaluations actuarielles reposent sur des hypothèses et des estimations, notamment celles ayant trait aux taux d'actualisation et aux taux de mortalité. De plus, en raison de la nature à long terme de ces régimes, ces estimations sont soumises à une incertitude importante. Se reporter à la note 9 pour un complément d'information.

Programme de fidélité Aéroplan

Pour comptabiliser le programme de fidélité, la direction doit établir plusieurs estimations à propos notamment de l'équivalent de la valeur du billet des points Aéroplan versés et des désistements relatifs aux points Aéroplan. L'équivalent de la valeur du billet des points Aéroplan versés est déterminé en fonction de la valeur qu'un voyageur reçoit s'il échange des points Aéroplan contre un billet d'avion plutôt qu'en le payant comptant. L'équivalent de la valeur du billet est estimé par rapport aux échanges de points Aéroplan passés comparativement aux achats de billets équivalents passés après prise en compte de conditions tarifaires similaires, des périodes de réservation à l'avance et d'autres facteurs pertinents, comme le prix de vente de points à des tiers. Les estimations de l'équivalent de la valeur du billet et les hypothèses s'y rapportant sont examinées pour une éventuelle mise à jour au moins une fois l'an. Une variation

du taux d'équivalent de la valeur du billet est comptabilisée prospectivement.

Les désistements correspondent au nombre estimatif de points qui ne devraient pas, selon les prévisions, être échangés. Les désistements sont évalués par la direction en fonction des modalités du programme et des modèles historiques d'accumulation et d'échange, ajustés pour tenir compte des modifications de toute modalité ou de tout autre fait qui pourrait avoir une incidence sur les échanges futurs. La direction utilise des modèles statistiques et des simulations pour estimer les désistements. Une modification des hypothèses relatives au nombre de points qui devraient, selon les prévisions, être échangés pourrait avoir une incidence importante sur les produits des activités ordinaires de l'exercice au cours duquel la modification survient. Étant donné l'incidence particulière que la pandémie de COVID-19 a eu sur la demande de voyages et les habitudes de dépenses des consommateurs, et compte tenu du lancement du programme Aéroplan transformé en 2020 et des avantages et accommodements spéciaux offerts aux membres Aéroplan en réponse à la pandémie de COVID-19, l'estimation des désistements demeure inchangée en 2023 et elle repose sur une mise à jour qualitative de l'évaluation antérieure. De plus, l'estimation est fondée sur les attentes à long terme de la direction quant aux désistements sur la durée du programme.

Au 31 décembre 2023, le solde des produits différés au titre de points Aéroplan s'établissait à 3 562 M\$. Aux fins de l'analyse de sensibilité de ces estimations, une variation de 1 % du nombre de points en circulation qui devraient, selon les estimations, être échangés se traduirait par une incidence d'environ 36 M\$ sur les produits des activités ordinaires et un ajustement du même montant des produits différés d'Aéroplan.

Désistements

Les estimations relatives aux désistements et le montant comptabilisé au titre des produits tirés des désistements qui en découle sont estimés en fonction des tendances passées des désistements et font l'objet d'une incertitude relative à la mesure. Les estimations relatives aux désistements peuvent varier dans les périodes futures. La pandémie de COVID-19 a eu des conséquences sur ces estimations, notamment : i) des annulations de vols, ii) la conversion de certains billets en bons de voyage sans date d'expiration pour les billets achetés avant le 13 avril 2021 pour un voyage commençant au plus tôt le 1^{er} février 2020 dont les vols ont été annulés et iii) des changements dans les tendances d'utilisation et d'échange de billets.

Période d'amortissement des actifs non courants

La Société fait des estimations concernant la durée d'utilité prévue des actifs non courants et la valeur résiduelle attendue des actifs en se basant sur l'estimation de la juste valeur actualisée et future des actifs, des projets concernant le parc aérien de la Société et des flux de trésorerie qu'ils engendrent. Divers facteurs, notamment les modifications des programmes de maintenance, les variations des prix du carburant d'aviation et des autres coûts liés à l'exploitation, l'évolution de l'utilisation du matériel volant et les fluctuations des prix des appareils neufs et d'occasion pour des modèles identiques ou similaires, pourraient donner lieu à des

variations, qui pourraient être importantes, de ces estimations. Les estimations et les hypothèses sont évaluées au moins une fois l'an. En général, ces ajustements sont comptabilisés avec effet prospectif, par le biais de la dotation aux amortissements. Aux fins de l'analyse de sensibilité de ces estimations, une réduction de 50 % des valeurs résiduelles du matériel volant dont la durée d'utilité restante est supérieure à cinq ans se traduit par une hausse de 14 M\$ de la dotation aux amortissements annuelle. Pour le matériel volant dont la durée d'utilité restante est plus courte, les valeurs résiduelles ne devraient pas changer notablement.

Provisions liées à la maintenance

La comptabilisation de provisions liées à la maintenance relativement aux modalités de restitution des appareils exige que la direction fasse des estimations des coûts futurs associés aux travaux de maintenance nécessaires en vertu des modalités de restitution prévues dans les contrats de location et des estimations de l'état futur prévu de l'appareil à la fin du bail. Ces estimations tiennent compte du coût actuel de ces travaux de maintenance, des estimations de l'inflation à propos de ces coûts ainsi que d'hypothèses concernant l'utilisation de l'appareil concerné. Toute différence entre le coût de maintenance réellement engagé à la fin de la location et le montant de la provision est comptabilisée dans la charge de maintenance avions pour la période. L'incidence d'un changement dans les estimations, y compris d'un changement dans les taux d'actualisation, les hypothèses concernant l'inflation, les estimations de coûts ou les dates d'expiration de contrats de location, est comptabilisée comme un ajustement de l'actif au titre du droit d'utilisation. Se reporter à la note 10 a) pour un complément d'information.

Impôts sur le résultat

Depuis 2020, les actifs d'impôts différés nets liés aux pertes fiscales inutilisées et aux autres différences temporaires déductibles n'ont pas été comptabilisés. En raison de la pandémie de COVID-19, il y a eu un grand nombre d'indications négatives liées aux pertes subies durant cette période, et les hypothèses quant au moment du renversement des différences temporaires comprennent les attentes liées aux résultats d'exploitation et flux de trésorerie futurs. La direction continue d'évaluer les indications positives et négatives pour estimer si un bénéfice imposable futur suffisant sera généré pour permettre l'utilisation d'actifs d'impôts différés existants. Les actifs d'impôts différés ont été comptabilisés seulement dans la mesure où il est prévu que les différences temporaires imposables se renversent et qu'il existera un bénéfice imposable suffisant auquel pourront être imputées les différences temporaires. Les déductions fiscales futures sous-jacentes à ces actifs d'impôts différés non comptabilisés demeurent disponibles pour utilisation ultérieure en réduction du résultat imposable. Se reporter à la note 11, *Impôts sur le résultat*, pour un complément d'information.

4

Placements, dépôts et autres actifs

(en millions de dollars canadiens)	2023	2022
Placements à long terme	744 \$	823 \$
Participation dans Chorus ^{a)}	40	51
Liquidités soumises à restrictions ^{b)}	89	79
Dépôts liés aux appareils	47	47
Paiements anticipés en vertu de contrats de maintenance	47	53
Autres placements	36	13
Autres dépôts	6	7
	1 009 \$	1 073 \$

a) Représente la participation d'Air Canada de 15 561 600 actions à droit de vote de catégorie B au capital de Chorus.

b) Représentent les fonds détenus en fiducie déposés dans divers établissements financiers comme garanties de lettres de crédit et autres éléments.

(en millions de dollars canadiens)	31 décembre 2023			31 décembre 2022		
	Coût	Amortissement cumulé	Valeur comptable nette	Coût	Amortissement cumulé	Valeur comptable nette
Immobilisations corporelles détenues						
Matériel volant et équipement de vol	15 589 \$	6 986 \$	8 603 \$	14 777 \$	6 152 \$	8 625 \$
Immeubles et améliorations locatives	1 122	676	446	1 091	646	445
Équipement de services au sol et autres équipements	697	488	209	664	491	173
Dépôts d'acquisition et immobilisations en cours de développement	685	-	685	470	-	470
Immobilisations corporelles détenues	18 093 \$	8 150 \$	9 943 \$	17 002 \$	7 289 \$	9 713 \$
Actifs au titre de droits d'utilisation						
Appareils d'Air Canada	4 143 \$	2 966 \$	1 177 \$	4 042 \$	2 750 \$	1 292 \$
Appareils du transporteur régional	1 591	1 130	461	1 982	1 394	588
Terrains et immeubles	601	249	352	578	221	357
Actifs au titre de droits d'utilisation	6 335 \$	4 345 \$	1 990 \$	6 602 \$	4 365 \$	2 237 \$
Immobilisations corporelles	24 428 \$	12 495 \$	11 933 \$	23 604 \$	11 654 \$	11 950 \$

Un appareil A220 d'Airbus et un appareil 787-9 de Boeing ont été ajoutés aux appareils détenus en 2023. Les acquisitions par le biais de l'achat d'avions loués comprennent trois appareils A321 d'Airbus, un appareil 777-300ER de Boeing, huit appareils CRJ-200 de Mitsubishi et dix appareils CRJ-900 de Mitsubishi. Cinq appareils A220 d'Airbus, neuf appareils 737 MAX-8 et deux avions-cargos 767 de Boeing ont été ajoutés aux appareils détenus en 2022.

Sont aussi inclus dans le matériel volant et l'équipement de vol 28 appareils et 13 moteurs de rechange (15 appareils et 13 moteurs de rechange en 2022) loués à Jazz pour un coût de 485 M\$ (425 M\$ en 2022), moins l'amortissement cumulé de 252 M\$ (215 M\$ en 2022) pour une valeur comptable nette de 233 M\$ (210 M\$ en 2022). La dotation aux amortissements relative à ces matériel volant et équipement de vol pour 2023 s'est établie à 60 M\$ (29 M\$ en 2022).

Certaines immobilisations corporelles ont été affectées en garantie comme il est plus amplement décrit à la note 8 sous la rubrique des instruments d'emprunt pertinents.

(en millions de dollars canadiens)	1 ^{er} janvier 2023	Acquisitions	Reclassements	Cessions	Amortissement	31 décembre 2023
Immobilisations corporelles détenues						
Matériel volant et équipement de vol	8 625 \$	764 \$	171 \$	(5) \$	(952) \$	8 603 \$
Immeubles et améliorations locatives	445	1	48	-	(48)	446
Équipement de services au sol et autres équipements	173	67	3	-	(34)	209
Dépôts d'acquisition et immobilisations en cours de développement	470	437	(222)	-	-	685
Immobilisations corporelles détenues	9 713 \$	1 269 \$	- \$	(5) \$	(1 034) \$	9 943 \$
Actifs au titre de droits d'utilisation						
Appareils d'Air Canada	1 292 \$	257 \$	- \$	- \$	(372) \$	1 177 \$
Appareils du transporteur régional	588	5	-	-	(132)	461
Terrains et immeubles	357	23	-	-	(28)	352
Actifs au titre de droits d'utilisation	2 237 \$	285 \$	- \$	- \$	(532) \$	1 990 \$
Immobilisations corporelles	11 950 \$	1 554 \$	- \$	(5) \$	(1 566) \$	11 933 \$

(en millions de dollars canadiens)	1 ^{er} janvier 2022	Acquisitions	Reclas- sements	Cessions	Amortis- sement	31 décembre 2022
Immobilisations corporelles détenues						
Matériel volant et équipement de vol	8 094 \$	954 \$	464 \$	(18) \$	(869) \$	8 625 \$
Immeubles et améliorations locatives	451	3	39	-	(48)	445
Équipement de services au sol et autres équipements	184	26	2	-	(39)	173
Dépôts d'acquisition et immobilisations en cours de développement	549	426	(505)	-	-	470
Immobilisations corporelles détenues	9 278 \$	1 409 \$	- \$	(18) \$	(956) \$	9 713 \$
Actifs au titre de droits d'utilisation						
Appareils d'Air Canada	1 484 \$	181 \$	- \$	(2) \$	(371) \$	1 292 \$
Appareils du transporteur régional	670	72	-	-	(154)	588
Terrains et immeubles	308	75	-	-	(26)	357
Actifs au titre de droits d'utilisation	2 462 \$	328 \$	- \$	(2) \$	(551) \$	2 237 \$
Immobilisations corporelles	11 740 \$	1 737 \$	- \$	(20) \$	(1 507) \$	11 950 \$

Le tableau qui suit présente la ventilation de la dotation aux amortissements comptabilisée dans le compte consolidé de résultat.

(en millions de dollars canadiens)	2023	2022
Matériel volant et équipement de vol	952 \$	869 \$
Immeubles et améliorations locatives	48	48
Équipement de services au sol et autres équipements	34	39
Immobilisations corporelles détenues	1 034	956
Appareils d'Air Canada	372	371
Appareils des transporteurs régionaux	132	154
Terrains et immeubles	28	26
Actifs au titre de droits d'utilisation	532	551
Immobilisations corporelles	1 566	1 507
Stocks de rechanges et fournitures	11	8
Immobilisations incorporelles	126	125
Perte de valeur	-	4
Dotation aux amortissements et perte de valeur	1 703 \$	1 644 \$

(en millions de dollars canadiens)	Droits de route et créneaux aéroportuaires internationaux	Immobilisations incorporelles découlant de contrats	Appellations commerciales	Immobilisations d'ordre technologique (développées en interne)	Total
Exercice clos le 31 décembre 2022					
Au 1 ^{er} janvier 2022	97 \$	167 \$	178 \$	638 \$	1 080 \$
Acquisitions	-	-	-	99	99
Amortissement	-	(19)	-	(106)	(125)
Au 31 décembre 2022	97 \$	148 \$	178 \$	631 \$	1 054 \$
Au 31 décembre 2022					
Coût	97 \$	225 \$	178 \$	1 106 \$	1 606 \$
Amortissement cumulé	-	(77)	-	(475)	(552)
	97 \$	148 \$	178 \$	631 \$	1 054 \$
Exercice clos le 31 décembre 2023					
Au 1 ^{er} janvier 2023	97 \$	148 \$	178 \$	631 \$	1 054 \$
Acquisitions	-	-	-	156	156
Amortissement	-	(19)	-	(107)	(126)
Au 31 décembre 2023	97 \$	129 \$	178 \$	680 \$	1 084 \$
Au 31 décembre 2023					
Coût	97 \$	225 \$	178 \$	1 259 \$	1 759 \$
Amortissement cumulé	-	(96)	-	(579)	(675)
	97 \$	129 \$	178 \$	680 \$	1 084 \$

En 2023, des actifs liés à la technologie dont le coût et l'amortissement cumulé atteignaient 3 M\$ (14 M\$ en 2022) ont été mis hors service.

Des droits de route et créneaux aéroportuaires internationaux sont affectés en garantie de billets et autres emprunts garantis de premier rang, comme indiqué dans la note 8.

Évaluation de la perte de valeur des immobilisations incorporelles à durée de vie indéfinie

La valeur recouvrable des unités génératrices de trésorerie excédant leurs valeurs comptables respectives d'un montant total d'environ 13 G\$, le résultat du plus récent calcul de l'exercice 2021 a été reporté en avant et utilisé dans le test de dépréciation de l'exercice à l'étude. La direction a pris en considération les changements raisonnablement possibles des hypothèses principales au moyen de plusieurs scénarios de modélisation et analyses de sensibilité et a déterminé que de tels changements ne feraient pas en sorte que la valeur recouvrable de chaque UGT devienne inférieure à sa valeur comptable. La direction a également mis à jour l'évaluation de la dépréciation en fonction des plus récentes projections du plan d'affaires annuel, ce qui n'a pas eu d'incidence sur cette conclusion.

L'évaluation de la valeur recouvrable des unités génératrices de trésorerie de la Société comparativement à leur valeur comptable a été effectuée à partir des projections de flux de trésorerie préparées en 2021. Cette évaluation a été effectuée en parallèle au test de dépréciation annuel auquel sont soumises toutes les immobilisations incorporelles qui ont une durée de vie indéfinie. L'affectation des immobilisations incorporelles à durée de vie indéfinie aux unités génératrices de trésorerie se chiffre à 165 M\$ pour la flotte de gros-porteurs et à 110 M\$ pour la flotte d'appareils monocouloirs. La valeur recouvrable des unités génératrices de trésorerie a été évaluée à partir de la juste valeur diminuée des coûts de cession au moyen d'un modèle de flux de trésorerie actualisés. Le modèle de flux de trésorerie actualisés représente une évaluation de la juste valeur de niveau 3 dans la hiérarchie des justes valeurs de la norme IFRS 13. Les flux de trésorerie correspondent aux estimations les plus plausibles de la direction étant donné les conditions actuelles et prévues du marché sur une période de cinq ans.

Les principales hypothèses ayant servi aux calculs de la juste valeur diminuée des coûts de cession pour l'exercice 2021 sont présentées ci-dessous.

Principales hypothèses	2021	Méthode utilisée pour déterminer les valeurs
Taux d'actualisation moyen	9,25 %	<p>Repose sur des hypothèses liées aux intervenants du marché concernant le coût moyen pondéré du capital de la Société, ajusté pour tenir compte des impôts et des risques particuliers applicables à chaque unité génératrice de trésorerie évaluée.</p> <p>Les données prises en compte dans les différents scénarios s'échelonnaient entre 9,5 % et 11 % pour l'UGT constituée des gros-porteurs, et entre 7,5 % et 9 % pour l'UGT constituée des appareils monocouloirs.</p>
Taux de croissance à long terme	2,5 %	<p>Les projections des flux de trésorerie au-delà de la période de cinq ans prévoient une augmentation de 2,5 % qui correspond à l'hypothèse de croissance à long terme du secteur du transport aérien compte tenu de divers facteurs, comme les projets de la Société concernant son parc aérien et les hypothèses relatives à la croissance du secteur.</p>
Fourchette de prix du baril de carburant d'aviation	de 92 \$ US à 97 \$ US	<p>Les prix du carburant d'aviation sont présumés suivre la reprise des marchés mondiaux et correspondent à la meilleure estimation de la fourchette des conditions futures du marché établie par la direction.</p> <p>Les nouvelles questions liées aux enjeux climatiques, comme la modification de la réglementation, peuvent avoir une incidence sur cette hypothèse au cours des années à venir.</p>

Le goodwill est soumis à un test de dépréciation au moins une fois l'an. Le test de dépréciation du goodwill est effectué par application du modèle de la juste valeur diminuée des coûts de cession au niveau du secteur d'exploitation. Air Canada est gérée comme un seul secteur d'exploitation en fonction de la façon dont l'information est produite en interne aux fins de la prise de décisions liées à l'exploitation, et ce secteur représente le niveau le plus bas auquel le goodwill est suivi pour les besoins de gestion interne.

Pour évaluer s'il y a eu dépréciation du goodwill, la Société compare la valeur recouvrable totale de l'entité au complet, qui correspond à la somme de sa capitalisation boursière inscrite à la cote et de la juste valeur de sa dette, à la valeur comptable de son actif net, déduction faite de la dette à long terme. Si la valeur comptable excède la valeur recouvrable, une perte de valeur est comptabilisée. Aucune perte de valeur n'a été comptabilisée eu égard à la valeur du goodwill depuis son acquisition.

Les tests de dépréciation effectués aux 31 décembre 2023 et 2022 n'ont donné lieu à la comptabilisation d'aucune perte de valeur. Des changements raisonnablement possibles des hypothèses principales ne feraient pas en sorte que la valeur recouvrable du goodwill devienne inférieure à sa valeur comptable.

	Échéance finale	Taux d'intérêt moyen pondéré (%)	31 décembre 2023 (en millions de dollars canadiens)	31 décembre 2022 (en millions de dollars canadiens)
Financement d'appareils^{a)}				
Financement en dollars US à taux fixe	2025 – 2030	5,00	2 877 \$	3 408 \$
Financement en dollars US à taux variable	2027	7,81	296	399
Financement en dollars CA à taux fixe	2026 – 2030	3,78	165	182
Financement en dollars CA à taux variable			-	1 240
Financement en yens à taux fixe	2027	1,84	110	121
Billets convertibles ^{b)}	2025	4,00	327	313
Facilité de crédit en dollars CA ^{c)}	2028	1,21	1 091	1 054
Billets garantis de premier rang – en dollars CA ^{d)}	2029	4,63	2 000	2 000
Billets garantis de premier rang – en dollars US ^{d)}	2026	3,88	1 589	1 626
Facilité de crédit sur billets garantis de premier rang – en dollars US ^{d)}	2028	9,13	3 000	3 102
Dette à long terme		5,50	11 455	13 445
Obligations locatives				
Appareils d'Air Canada	2024 – 2031	5,24	1 377	1 667
Appareils du transporteur régional	2025 – 2035	5,70	711	917
Terrains et immeubles	2024 – 2078	5,62	449	454
Obligations locatives^{e)}		5,44	2 537	3 038
Dette totale et obligations locatives		5,48	13 992	16 483
Tranche non amortie des coûts d'émission des titres de créance et des escomptes			(130)	(177)
Partie courante – dette à long terme			(359)	(713)
Partie courante – appareils d'Air Canada			(337)	(337)
Partie courante – appareils du transporteur régional			(144)	(187)
Partie courante – terrains et immeubles			(26)	(26)
Dette à long terme et obligations locatives			12 996 \$	15 043 \$

a) Le financement des appareils (2 396 M\$ US, 165 M\$ CA et 11 749 M\$ JP) (2 809 M\$ US, 1 412 M\$ CA et 11 748 M\$ JP en 2022) est garanti principalement par certains appareils ayant une valeur comptable de 3 774 M\$ (5 745 M\$ en 2022). Pour la majeure partie du financement, le capital et les intérêts sont remboursés par versements trimestriels jusqu'à l'échéance et peuvent être remboursés en tout temps, moyennant paiement des frais applicables. Le financement de 43 M\$ US provient d'une garantie d'emprunt fournie par l'Export-Import Bank of the United States.

Au premier trimestre de 2023, Air Canada a prélevé un montant destiné à financer les deux derniers appareils A220 d'Airbus sur une facilité garantie engagée. Le financement de ces deux appareils a par la suite été remboursé par anticipation lorsque la Société a remboursé par anticipation des emprunts de 1 112 M\$ utilisés pour financer l'acquisition de 33 appareils A220-300 d'Airbus. En outre, un financement de 164 M\$ utilisé précédemment pour financer l'acquisition de cinq appareils 787-8 de Boeing a également été remboursé par anticipation. Une perte de 10 M\$ a été comptabilisée relativement à ces règlements de dettes.

Par suite des remboursements par anticipation, ces appareils ont été ajoutés au bassin d'actifs non grevés de la Société.

b) En juin 2020, Air Canada a conclu un placement de billets non garantis convertibles (les « billets convertibles ») de 748 M\$ US (1 011 M\$), qui lui a rapporté un produit net de 986 M\$. Les billets convertibles portent intérêt au taux annuel de 4,0 % payable semestriellement à terme échu et arriveront à échéance le 1^{er} juillet 2025, à moins d'être rachetés, remboursés ou convertis plus tôt. Les billets convertibles peuvent être convertis, au gré de la Société, en trésorerie ou en actions à droit de vote variable de catégorie A et/ou en actions à droit de vote de catégorie B de la Société ou en une combinaison de trésorerie et d'actions. Les billets convertibles sont convertibles avant la fermeture des bureaux le jour ouvrable précédant immédiatement le 1^{er} mars 2025 seulement dans les circonstances et sous réserve de la satisfaction des conditions de conversion énoncées dans l'acte de fiducie des billets convertibles,

et à tout moment à partir du 1^{er} mars 2025 jusqu'à la fermeture des bureaux le deuxième jour de bourse prévu précédant immédiatement le 1^{er} juillet 2025, date d'échéance des billets convertibles, sans égard aux conditions précédentes, dans tous les cas au gré des détenteurs de billets. Une tranche de capital de 1 000 \$ US de billets convertibles donnera droit à 65,1337 actions, ce qui correspond à un prix de conversion d'environ 15,35 \$ US l'action, sous réserve d'un ajustement découlant de certains événements et conformément à l'acte de fiducie.

Le choix de la Société d'octroyer de la trésorerie ou une combinaison de trésorerie et d'actions à la date de conversion au lieu d'actions (selon les valeurs de conversion quotidiennes affichées pendant 40 jours de bourse consécutifs) donne lieu à un passif financier dérivé intégré évalué séparément à la juste valeur par le biais du résultat net. La valeur comptable des billets sous-jacents est portée à leur valeur nominale selon la méthode du taux d'intérêt effectif, ce qui se traduit par un taux d'intérêt effectif de 10,76 %. La juste valeur du dérivé intégré à la première comptabilisation était de 320 M\$ et elle est comptabilisée dans les autres passifs à long terme. Au 31 décembre 2023, la juste valeur correspondait à 56 M\$ (120 M\$ en 2022) et la Société a comptabilisé un profit de 64 M\$ pour l'exercice clos le 31 décembre 2023 (profit de 219 M\$ pour l'exercice 2022). Se reporter à la note 16.

En 2022, la Société a racheté un montant total en capital de 635 M\$ (473 M\$ US) de ses billets de premier rang convertibles en circulation à 4 % pour un prix de rachat en espèces total de 778 M\$ (579 M\$ US), incluant les intérêts courus. La Société a comptabilisé une perte de 14 M\$ au titre du règlement de la dette en rapport avec ce rachat. Au 31 décembre 2023, des billets convertibles d'une valeur totale de 363 M\$ (274 M\$ US) demeuraient en circulation (274 M\$ US au 31 décembre 2022).

c) La facilité de crédit non garantie consentie par le gouvernement du Canada pour financer le remboursement des billets non remboursables aux clients a un terme de sept ans, vient à échéance en avril 2028 et porte intérêt au taux annuel établi de 1,211 % et son solde est exigible à l'échéance. La valeur comptable de l'emprunt a été comptabilisée lorsque l'emprunt a été contracté à un taux d'intérêt effectif de 4,90 %. La différence accroît la valeur comptable de l'emprunt sous-jacent à sa valeur nominale selon la méthode du taux d'intérêt effectif.

Les instruments d'emprunt et de capitaux propres émis en vertu de l'entente de financement conclue avec le gouvernement du Canada ont été évalués à la juste valeur au moment de leur émission. La différence entre la juste valeur et le produit reçu a été inscrite à titre de subvention publique aux fins comptables. Le revenu différé provenant de la subvention et comptabilisé à la conclusion de l'entente, compte tenu des sommes prélevées sur la facilité affectée au remboursement de billets jusqu'au 31 décembre 2021, s'est chiffré à 138 M\$. Ce revenu différé rend compte des ajustements nets de la juste valeur de la facilité affectée au remboursement des billets, des actions émises et des bons de souscription acquis (lesquels ont été achetés et annulés et leur règlement a été finalisé en janvier 2022), et est amorti dans les autres produits sur une base linéaire sur trois ans. La période d'amortissement est établie d'après l'approximation qu'a faite la Société du calendrier prévu des coûts que la subvention est

censée compenser. En 2023, un revenu provenant de la subvention de 50 M\$ (50 M\$ en 2022) a été comptabilisé dans les autres produits.

d) En août 2021, Air Canada a procédé à la clôture d'un placement privé de 2,0 G\$ CA de billets garantis de premier rang à 4,625 % échéant en 2029 (les « billets en dollars canadiens ») et de 1,2 G\$ US de billets garantis de premier rang à 3,875 % échéant en 2026 (les « billets en dollars américains » et, avec les billets en dollars canadiens, les « billets garantis de premier rang »). Air Canada a également procédé à la clôture de sa nouvelle facilité de crédit garantie de premier rang de 2,9 G\$ US composée d'un nouveau prêt à terme B échéant en 2028 de 2,3 G\$ US (le « prêt à terme ») et d'une nouvelle facilité de crédit renouvelable inutilisée de 600 M\$ US échéant en 2025 (la « facilité renouvelable » et, avec le prêt à terme, les « facilités de crédit garanties de premier rang »).

Les billets garantis de premier rang et les obligations d'Air Canada aux termes des facilités de crédit garanties de premier rang sont des obligations garanties de premier rang de la Société, assorties d'une sûreté de premier rang, sous réserve de certaines charges autorisées, grevant certains biens donnés en garantie composés de la quasi-totalité des routes internationales et des baux relatifs aux créneaux d'aéroports et aux portes d'embarquement de la Société.

La Société dispose également d'une facilité de crédit renouvelable de 200 M\$ en dollars canadiens échéant en décembre 2026. Les deux facilités de crédit renouvelables étaient encore inutilisées au 31 décembre 2023.

e) Les obligations locatives liées aux installations et au matériel volant totalisent 2 537 M\$ (406 M\$, 1 593 M\$ US et 13 M€ GB) (3 038 M\$ [415 M\$, 1 923 M\$ US et 10 M€ GB] en 2022). Les valeurs comptables du matériel volant et des installations visés par des contrats de location sont respectivement de 1 637 M\$ et de 352 M\$ (1 882 M\$ et 355 M\$ en 2022).

Autres

Dans le cadre de la réforme des taux interbancaires offerts (« TIO »), les TIO sont remplacés par d'autres taux de référence. Au 31 décembre 2023, les emprunts et les contrats de location d'appareils, d'un montant de 3 296 M\$, indexés sur le taux interbancaire offert à Londres en dollars américains sont passés au taux de financement à un jour garanti (Secured Overnight Financing Rate ou « SOFR ») à terme. Il n'y a eu aucune incidence importante sur les états financiers puisque le changement des flux de trésorerie contractuels a été fait sur une base économique équivalente. Par conséquent, le changement a été pris en compte grâce à la mise à jour du taux d'intérêt effectif, sans comptabilisation de profit ou de perte. Au 31 décembre 2023, toutes les opérations de la Société indexées sur le taux interbancaire offert à Londres en dollars américains ont fait l'objet d'une transition vers d'autres du taux de référence.

En 2023, la Société a payé en trésorerie des intérêts sur la dette à long terme et les obligations locatives de 858 M\$ (761 M\$ en 2022).

La Société a comptabilisé les charges d'intérêts suivantes :

(en millions de dollars canadiens)	2023	2022
Intérêts sur la dette	791 \$	748 \$
Intérêts sur les obligations locatives		
Appareils d'Air Canada	85	85
Appareils du transporteur régional	45	56
Terrains et immeubles	23	20
Charges d'intérêts	944 \$	909 \$

Le compte consolidé de résultat contient les montants suivants liés à des contrats de location qui n'ont pas été comptabilisés comme des actifs au titre de droits d'utilisation et des obligations locatives.

(en millions de dollars canadiens)	2023	2022
Contrats de location à court terme	25 \$	17 \$
Paiements de loyers variables non pris en compte dans les obligations locatives	43	39
Charge relative aux contrats de location (prise en compte dans les autres charges d'exploitation)	68 \$	56 \$

Les paiements au titre des obligations locatives ont donné lieu à des sorties de trésorerie totales de 679 M\$ pour l'exercice clos le 31 décembre 2023 (673 M\$ en 2022), dont 526 M\$ représentent des remboursements de capital (512 M\$ en 2022).

Analyse des échéances

Les obligations de remboursement du capital et des intérêts au 31 décembre 2023 sur la dette à long terme et les obligations locatives s'établissent comme suit. Les montants en dollars américains sont convertis au taux à la clôture du 31 décembre 2023 de 1,3243 \$ CA.

(en millions de dollars canadiens)	2024	2025	2026	2027	2028	Par la suite	Total
Capital							
Obligations au titre de la dette à long terme ¹⁾	359 \$	1 092 \$	2 337 \$	1 032 \$	4 222 \$	2 631 \$	11 673 \$
Appareils d'Air Canada	337	320	260	211	144	105	1 377
Appareils du transporteur régional	144	138	50	40	39	300	711
Terrains et immeubles	26	27	27	28	27	314	449
Obligations locatives	507	485	337	279	210	719	2 537
Total de la dette à long terme et des obligations locatives	866 \$	1 577 \$	2 674 \$	1 311 \$	4 432 \$	3 350 \$	14 210 \$

(en millions de dollars canadiens)	2024	2025	2026	2027	2028	Par la suite	Total
Intérêts							
Obligations au titre de la dette à long terme ¹⁾	630 \$	604 \$	546 \$	451 \$	323 \$	119 \$	2 673 \$
Appareils d'Air Canada	71	54	39	26	16	7	213
Appareils du transporteur régional	35	26	20	18	16	55	170
Terrains et immeubles	24	22	21	20	18	220	325
Obligations locatives	130	102	80	64	50	282	708
Total de la dette à long terme et des obligations locatives	760 \$	706 \$	626 \$	515 \$	373 \$	401 \$	3 381 \$

1) Repose sur l'hypothèse que le solde du capital des billets convertibles, soit 363 M\$ (274 M\$ US), n'est pas converti et comprend les intérêts estimés à payer jusqu'à l'échéance en 2025. Le solde du capital complet de 1 273 M\$ de la facilité de crédit non garantie est pris en compte et la valeur comptable est décrite à la note 8 c).

Dans le tableau ci-dessus, les obligations de remboursement du capital ne tiennent pas compte des escomptes et des frais de transaction de 130 M\$ qui sont portés en diminution de la dette à long terme et des obligations locatives dans l'état consolidé de la situation financière.

Flux de trésorerie provenant des activités de financement

Les informations sur la variation des passifs pour lesquels les flux de trésorerie ont été classés dans les activités de financement sont présentées dans les tableaux des flux de trésorerie ci-dessous.

(en millions de dollars canadiens)	1 ^{er} janv. 2023	Flux de trésorerie			Variations sans effet sur la trésorerie			31 déc. 2023
		Emprunts	Remboursements	Commissions	Ajustements liés au change	Amortissement des frais de financement et autres ajustements	Nouvelles obligations locatives (contrats nouveaux et renouvelés)	
Dette à long terme	13 445 \$	84 \$	(1 926) \$	- \$	(208) \$	60 \$	- \$	11 455 \$
Appareils d'Air Canada	1 667	-	(343)	-	(34)	-	87	1 377
Appareils du transporteur régional	917	-	(154)	-	(17)	-	(35)	711
Terrains et immeubles	454	-	(29)	-	-	-	24	449
Obligations locatives	3 038	-	(526)	-	(51)	-	76	2 537
Tranche non amortie des coûts d'émission des titres de créance et autres ajustements	(177)	-	-	(1)	-	48	-	(130)
Total des passifs liés aux activités de financement	16 306 \$	84 \$	(2 452) \$	(1) \$	(259) \$	108 \$	76 \$	13 862 \$

(en millions de dollars canadiens)	1 ^{er} janv. 2022	Flux de trésorerie			Variations sans effet sur la trésorerie			31 déc. 2022
		Emprunts	Remboursements	Commissions	Ajustements liés au change	Amortissement des frais de financement et autres ajustements	Nouvelles obligations locatives (contrats nouveaux et renouvelés)	
Dette à long terme	13 568 \$	202 \$	(1 302) \$	- \$	645 \$	332 \$	- \$	13 445 \$
Appareils d'Air Canada	1 792	-	(313)	-	122	-	66	1 667
Appareils du transporteur régional	981	-	(172)	-	67	-	41	917
Terrains et immeubles	406	-	(27)	-	1	-	74	454
Obligations locatives	3 179	-	(512)	-	190	-	181	3 038
Tranche non amortie des coûts d'émission des titres de créance et autres ajustements	(224)	-	-	(6)	-	53	-	(177)
Total des passifs liés aux activités de financement	16 523 \$	202 \$	(1 814) \$	(6) \$	835 \$	385 \$	181 \$	16 306 \$

La Société propose plusieurs régimes de retraite à prestations et à cotisations déterminées ainsi que d'autres régimes d'avantages complémentaires de retraite et d'avantages postérieurs à l'emploi.

La Société est l'administratrice et la promotrice de huit régimes agréés au Canada dont les obligations relatives aux prestations déterminées sont enregistrées aux termes de la *Loi de 1985 sur les normes de prestation de pension du Canada* (les « régimes agréés canadiens »). Les volets « à prestations déterminées » des régimes agréés canadiens n'acceptent plus de participants, sauf en ce qui concerne les volets hybrides de trois régimes qui acceptent les nouveaux participants. La Société offre également un régime à ses salariés aux États-Unis, un régime à ses salariés au Royaume-Uni et un régime à ses salariés au Japon. Ces régimes sont des régimes à prestations déterminées étrangers s'appliquant aux salariés de ces pays. En outre, elle propose un certain nombre de régimes d'avantages complémentaires de retraite, qui ne sont pas agréés. Les régimes de retraite à prestations déterminées assurent des prestations à leurs participants à leur départ à la retraite, à leur cessation d'emploi ou à leur décès, prestations qui sont fonction des états de service et de la moyenne des gains de ces participants en fin de carrière sur une période déterminée. Les prestations versées proviennent de fonds administrés en fiducie, mais pour un certain nombre de régimes non capitalisés, la Société s'acquitte de son obligation de paiement des prestations à l'échéance. Les actifs des régimes détenus en fiducie sont régis par des règlements. La gouvernance des régimes et la supervision de tous les aspects des régimes, y compris les décisions concernant les placements et les cotisations, incombent principalement à la Société. Le Comité des ressources humaines, de la rémunération et des régimes de retraite, un comité du Conseil d'administration, aide à surveiller les régimes pour veiller à ce que le passif des régimes soit suffisamment capitalisé, que les actifs des régimes soient investis avec prudence, que les risques soient gérés à un niveau acceptable et que les prestations de retraite soient administrées convenablement et efficacement.

Les autres avantages du personnel sont des régimes d'assurance vie, d'assurance maladie complémentaire et d'assurance invalidité. Ces avantages comprennent à la fois des avantages postérieurs à l'emploi et des avantages complémentaires de retraite. Les avantages postérieurs à l'emploi ont trait à des prestations d'invalidité offertes aux employés admissibles en service actif, tandis que les avantages complémentaires de retraite comprennent les régimes de prévoyance maladie et d'assurance vie offerts aux employés retraités admissibles.

Obligations de capitalisation au titre des régimes de retraite

Au 1^{er} janvier 2023, l'excédent de solvabilité des régimes agréés canadiens totalisait 4,6 G\$. La prochaine évaluation, qui sera en date du 1^{er} janvier 2024, sera effectuée au premier semestre de 2024. Les régimes agréés canadiens de la Société affichant un excédent de solvabilité au 1^{er} janvier 2023, la Société n'était pas tenue de verser les cotisations au titre des services passés en 2023. De plus, conformément aux lois en vigueur et aux règles applicables des régimes, l'excédent sur la position de solvabilité de 105 % peut servir à réduire les cotisations relatives aux services rendus dans l'exercice considéré pour le volet prestations déterminées ou à capitaliser la cotisation de l'employeur pour le volet cotisations déterminées du même régime de retraite. Cela étant, et compte tenu des régimes à l'étranger et des régimes complémentaires, les cotisations de l'employeur pour les régimes de retraite ont totalisé 61 M\$ pour 2023 (cotisation de l'employeur de 86 M\$ après déduction d'un montant excédentaire de 25 M\$ ayant servi à capitaliser la cotisation de l'employeur des volets cotisations déterminées de ces régimes). Les obligations au titre de la capitalisation des régimes de retraite devraient se chiffrer à 101 M\$ pour 2024.

Obligations au titre des prestations et actif des régimes

Les présents états financiers consolidés comprennent tous les actifs et passifs des régimes dont la Société est la promotrice. Les montants inscrits à l'état de la situation financière sont les suivants :

	Prestations de retraite		Autres avantages futurs du personnel		Total	
	2023	2022	2023	2022	2023	2022
(en millions de dollars canadiens)						
Actifs non courants						
Actifs au titre des régimes de retraite	2 588 \$	2 444 \$	- \$	- \$	2 588 \$	2 444 \$
Passifs courants						
Dettes fournisseurs et charges à payer	-	-	65	62	65	62
Passifs non courants						
Passif au titre des régimes de retraite et autres avantages du personnel	842	825	1 033	945	1 875	1 770
Obligations (actifs) au titre des prestations de retraite (montant net)	(1 746) \$	(1 619) \$	1 098 \$	1 007 \$	(648) \$	(612) \$

La partie à moins de un an de l'obligation au titre des prestations de retraite (montant net) représente une estimation des autres avantages futurs du personnel à verser en 2024.

Le tableau ci-dessous présente l'information financière sur les modifications apportées aux régimes de retraite et aux autres régimes d'avantages du personnel postérieurs à l'emploi.

(en millions de dollars canadiens)	Prestations de retraite		Autres avantages futurs du personnel	
	2023	2022	2023	2022
Variation des obligations au titre des prestations				
Obligations au titre des prestations à l'ouverture de l'exercice	16 927 \$	22 051 \$	1 007 \$	1 463 \$
Coûts des services rendus au cours de l'exercice	162	242	32	41
Coûts des services passés	-	12	(2)	-
Coûts financiers	879	750	53	45
Cotisations salariales	73	71	-	-
Prestations versées	(1 038)	(1 045)	(46)	(50)
Réévaluations :				
Perte (profit) technique	5	10	(19)	(136)
Perte (profit) découlant de la modification des hypothèses concernant les données démographiques	-	(5)	-	-
Perte (profit) découlant de la modification des hypothèses concernant les données financières	1 297	(5 149)	76	(368)
Perte (profit) de change	4	(10)	(3)	12
Total des obligations au titre des prestations	18 309	16 927	1 098	1 007
Variation de l'actif des régimes				
Juste valeur de l'actif des régimes au début de l'exercice	21 378	26 666	-	-
Rendement de l'actif des régimes, déduction faite des soldes compris dans les frais financiers nets	373	(5 284)	-	-
Produits d'intérêts	1 105	923	-	-
Cotisations de l'employeur	61	70	46	50
Cotisations salariales	73	71	-	-
Prestations versées	(1 038)	(1 045)	(46)	(50)
Frais d'administration versés à même l'actif des régimes	(8)	(9)	-	-
Profit (perte) de change	5	(14)	-	-
Total de l'actif des régimes	21 949	21 378	-	-
(Surplus) déficit à la clôture de l'exercice	(3 640)	(4 451)	1 098	1 007
Actifs plafonnés/passif supplémentaire découlant des exigences de financement minimal	1 894	2 832	-	-
Obligations (actifs) au titre des prestations de retraite (montant net)	(1 746) \$	(1 619) \$	1 098 \$	1 007 \$

Le rendement réel de l'actif des régimes a correspondu à un profit de 1 478 M\$ (perte de 4 361 M\$ en 2022).

Les actifs des régimes comprennent un contrat de rentes pour l'obligation au titre du régime à prestations de retraite déterminées du Royaume-Uni.

Le déficit des régimes de retraite qui ne sont pas entièrement capitalisés est le suivant :

(en millions de dollars canadiens)	2023	2022
Régimes agréés canadiens	7 \$	2 \$
Régimes étrangers	53	57
Régimes complémentaires	782	766
	842 \$	825 \$

L'obligation au titre des prestations déterminées a une durée moyenne pondérée de 12,7 années (12,5 années en 2022).

Charges de retraite et autres avantages futurs du personnel

La Société a constaté la charge nette suivante au titre des régimes de retraite à prestations déterminées et des autres avantages futurs du personnel :

(en millions de dollars canadiens)	Prestations de retraite		Autres avantages futurs du personnel	
	2023	2022	2023	2022
Compte consolidé de résultat				
Composantes du coût				
Coût des services rendus au cours de l'exercice	162 \$	242 \$	32 \$	41 \$
Coût des services passés	-	12	(2)	-
Frais d'administration et autres frais	8	9	-	-
Pertes actuarielles (profits actuariels), change compris	-	-	(9)	(32)
Coût total comptabilisé dans les salaires et charges sociales	170 \$	263 \$	21 \$	9 \$
Intérêts nets liés aux régimes d'avantages du personnel dans les autres charges d'exploitation	(78) \$	(70) \$	53 \$	46 \$
Coût total comptabilisé au compte de résultat	92 \$	193 \$	74 \$	55 \$
Autres éléments du résultat global après consolidation				
Réévaluations :				
Perte (profit) technique, compte tenu du change	4	14	(14)	(96)
Perte (profit) découlant de la modification des hypothèses concernant les données démographiques	-	(5)	-	-
Perte (profit) découlant de la modification des hypothèses concernant les données financières	1 297	(5 149)	75	(363)
Rendement de l'actif des régimes	(395)	5 138	-	-
Changement du plafond des actifs	(1 085)	492	-	-
Coût (produit) total comptabilisé dans les autres éléments du résultat global	(179) \$	490 \$	61 \$	(459) \$

Une comparaison de la capitalisation des régimes d'avantages du personnel et de la charge comptabilisée dans le compte consolidé de résultat est présentée ci-dessous.

(en millions de dollars canadiens)

	2023	2022
Charge nette au titre des régimes de retraite à prestations déterminées et des autres avantages futurs du personnel comptabilisée dans le compte consolidé de résultat		
Salaires et charges sociales	191 \$	272 \$
Intérêts nets liés aux passifs des régimes d'avantages du personnel	(25)	(24)
	166 \$	248 \$
Capitalisation des régimes d'avantages du personnel par Air Canada		
Prestations de retraite	61 \$	70 \$
Autres avantages du personnel	46	50
	107 \$	120 \$
Déficit de la capitalisation des régimes d'avantages du personnel sur la charge de ces régimes	59 \$	128 \$

Composition de l'actif des régimes de retraite à prestations déterminées

Régimes agréés canadiens

La composition de l'actif des régimes agréés canadiens et la répartition cible sont représentées ci-dessous.

	2023	2022	Répartition cible
Titres à revenu fixe	62 %	64 %	60 %
Actions canadiennes	2 %	2 %	2 %
Actions étrangères	3 %	3 %	3 %
Placements non traditionnels	33 %	31 %	35 %
	100 %	100 %	100 %

Au 31 décembre 2023, environ 67 % des actifs des régimes agréés canadiens avaient un cours coté sur un marché actif. Les actifs n'ayant pas de cours coté sur un marché actif sont principalement des placements dans des entités fermées. La composition de l'actif présentée dans le tableau correspond à la ventilation des actifs des régimes entre chaque catégorie d'actifs.

L'actif des régimes de retraite utilisé pour déterminer aux fins comptables l'obligation nette au titre des prestations de retraite comprend 17 646 765 (17 646 765 en 2022) actions d'Air Canada, détenues en fiducie, qui ont été émises en 2009 dans le cadre des accords de capitalisation des régimes de retraite conclus avec les syndicats canadiens représentant des groupes d'employés de la Société. La convention de fiducie prévoit que le produit d'une vente éventuelle des actions en fiducie sera retenu et appliqué à la réduction des déficits de solvabilité futurs des régimes de retraite, s'il en est. Étant donné la situation désormais excédentaire de la capitalisation des régimes agréés canadiens de la Société, les règles comptables interdisent la comptabilisation de la valeur des actions détenues en fiducie dans le cadre de l'actif des régimes. Les actions détenues en fiducie avaient une juste valeur de 330 M\$ au 31 décembre 2023 (342 M\$ en 2022), mais après prise en compte du plafonnement des actifs, la valeur comptable comptabilisée de l'actif détenu en fiducie est de néant.

En novembre 2021, Air Canada a annoncé que les syndicats canadiens représentant des groupes de ses employés et Pionniers d'Air Canada ont conclu une entente de principe visant à permettre certaines autres utilisations des produits des actions susmentionnées. Si toutes les conditions sont réunies, les actions de la fiducie seront graduellement vendues sur une période pouvant atteindre 15 ans. Le produit net de la vente servira au versement de sommes forfaitaires aux retraités canadiens ainsi qu'au financement d'indemnités de départ volontaire à des employés syndiqués ayant une certaine ancienneté et à des employés non syndiqués, exclusion faite de la haute direction. La conclusion de cette entente et la réalisation de ces ventes et versements sont soumises à une série de conditions, parmi lesquelles la production de documents définitifs et l'obtention de toutes les approbations réglementaires et autres approbations nécessaires qui n'ont pas encore été obtenues. Bien que l'objectif soit de satisfaire aux conditions, rien ne garantit que ces conditions ou d'autres seront remplies. Les états financiers ne rendent pas compte des conséquences de ces événements, qui ne surviendront que si les conditions sont remplies et les approbations nécessaires, obtenues.

En ce qui concerne les régimes de retraite agréés à prestations déterminées canadiens, les placements sont effectués conformément à l'Énoncé des politiques et des procédures en matière de placement des caisses de retraite d'Air Canada. Comme le permet la politique en matière de placement, la composition réelle du portefeuille d'actifs peut à l'occasion présenter des écarts avec la répartition cible. En ce qui concerne le rendement de ses placements, la Fiducie globale vise à dégager un taux annualisé général qui, à long terme, soit supérieur d'au moins 1,0 % avant frais de placement en moyenne à long terme (10 ans) au rendement annualisé total qu'aurait pu produire une gestion passive du portefeuille de réplique des passifs. Le portefeuille de réplique des passifs renvoie à des indices repères en matière d'instruments à revenu fixe canadiens répandus (FTSE Canada), et ses caractéristiques correspondent étroitement à celles du passif des régimes.

Étant donné l'importance de la gestion du risque lié à l'excédent, Air Canada gère les régimes de retraite agréés à prestations déterminées canadiens de manière à réduire le risque lié à l'excédent (défini comme la différence entre la valeur de l'actif et la valeur du passif des régimes de retraite), qui est considéré comme le risque clé à réduire et à surveiller. De plus, l'objectif de la stratégie de placement consiste à investir les actifs des régimes de façon prudente et diversifiée afin de réduire le risque de fluctuation des cours des catégories d'actifs et des placements individuels au sein de ces catégories et de combiner ces catégories d'actifs et ces placements individuels de façon à permettre une réduction du risque global.

Outre la répartition générale de l'actif, résumée dans le tableau présenté ci-dessus, la gestion de chaque catégorie d'actifs investis au sein des caisses de retraite est assurée selon les principes suivants :

- les placements en actions (canadiennes et étrangères) du portefeuille doivent être répartis de façon diversifiée entre plusieurs régions et secteurs d'activité industrielle ou économique. Des limites sont fixées quant à la pondération globale de chaque titre;

- les placements non traditionnels sont des placements dans des titres non négociés sur des marchés publics et dans des catégories d'actifs non traditionnelles. Ils peuvent comprendre, sans s'y limiter, des placements dans les secteurs immobilier, agricole et forestier, dans des titres de sociétés fermées ou de sociétés de capital-risque, dans des infrastructures, dans des obligations des marchés émergents, dans des obligations à rendement élevé et dans des contrats à terme sur marchandises. Les placements non traditionnels du portefeuille doivent être répartis de façon diversifiée entre plusieurs catégories d'actifs, stratégies, secteurs d'activité et régions;
- les titres à revenu fixe du portefeuille sont des placements prudents à long terme dans des titres ayant au moins la note « BBB ». Hormis les titres du gouvernement ou des provinces du Canada, ou du gouvernement des États-Unis, dans lesquels la fiducie est autorisée à investir la totalité de ses placements à revenu fixe, les placements doivent être diversifiés par titre et par secteur.

Les dérivés sont permis pourvu qu'ils soient utilisés pour gérer un risque en particulier (y compris le risque de taux d'intérêt lié au passif des régimes) ou pour créer des expositions à certains marchés et à certaines devises et pourvu que les contreparties aient au moins la note « A ». La Société gère le risque de taux d'intérêt lié aux passifs actuariels de ses régimes au moyen d'un ensemble d'instruments financiers, dont des obligations, des conventions de mise en pension et de prise en pension d'obligations, des contrats de gré à gré portant sur des obligations, des contrats à terme portant sur des obligations et des swaps de taux d'intérêt. Au 31 décembre 2023, environ 85 % des actifs des régimes de retraite agréés à prestations déterminées canadiens d'Air Canada étaient investis dans des instruments à revenu fixe afin de gérer une partie importante du risque de taux d'intérêt (taux d'actualisation). La Société réduit le risque de crédit de contrepartie associé à ces instruments financiers au moyen des garanties données par les contreparties dans le cadre d'accords de garantie, ainsi qu'en surveillant les notes attribuées par les agences de notation aux contreparties et en s'assurant que la politique en matière de placements est respectée. La juste valeur de ces instruments dérivés est incluse dans celle des obligations dans le tableau présentant la composition de l'actif et elle ne constitue pas une composante importante de la juste valeur globale des obligations en portefeuille.

Les fiducies des régimes complémentaires sont constituées à hauteur de 50 % d'une combinaison de placements en actions indexées et de placements non traditionnels, conformément aux politiques en matière de placement qui les régissent. La tranche restante de 50 % est détenue par l'Agence du revenu du Canada à titre d'impôt remboursable, conformément à la législation fiscale. En raison des profits et des pertes latents sur les actifs placés, la valeur de marché des actions pourrait à l'occasion ne pas correspondre à cette répartition.

Risques

Du fait de ses régimes de retraite à prestations déterminées, la Société est exposée à un certain nombre de risques, dont les plus importants sont décrits ci-dessous.

Risque lié aux actifs

Le risque lié aux actifs est le risque que la juste valeur ou les flux de trésorerie futurs d'un instrument financier fluctuent en raison des variations du prix du marché. Le risque lié aux actifs comprend le risque de change, le risque de crédit et l'autre risque de prix. Le risque de change est le risque que la juste valeur ou les flux de trésorerie futurs d'un instrument financier fluctuent en raison des variations des cours des devises. Ce risque est atténué grâce à la mise en œuvre de stratégies de couverture. Le risque de crédit est le risque qu'une partie à un instrument financier manque à une de ses obligations et amène de ce fait l'autre partie à subir une perte financière. La Société atténue ce risque par l'obtention, auprès des contreparties, de garanties en vertu d'accords de garanties ainsi que par la surveillance de la solvabilité des émetteurs. L'autre risque de prix est le risque que la juste valeur ou les flux de trésorerie futurs d'un instrument financier fluctuent en raison de variations des prix du marché (autres que celles découlant du risque de change), que ces variations soient causées par des facteurs propres à l'instrument en cause ou à son émetteur, ou par des facteurs affectant tous les instruments financiers similaires négociés sur le marché. Ce risque est atténué par une diversification appropriée des actifs des régimes.

Risque de taux d'intérêt

Le risque de taux d'intérêt est le risque que la juste valeur ou les flux de trésorerie futurs d'un instrument financier fluctuent en raison des variations des taux d'intérêt du marché. La diminution des taux de rendement des obligations de sociétés ou de gouvernements donne lieu à une augmentation des passifs des régimes, laquelle sera compensée en partie par une augmentation de la valeur des avoirs en obligations du régime. Au 31 décembre 2023, environ 85 % des actifs des régimes de retraite à prestations déterminées canadiens d'Air Canada étaient investis dans des instruments à revenu fixe afin de gérer une partie importante du risque de taux d'intérêt (risque de taux d'actualisation).

Risque de capitalisation

Des variations défavorables de la valeur des actifs du régime ou des taux d'intérêt, et par conséquent du taux d'actualisation utilisé pour évaluer les passifs, pourraient avoir une incidence importante sur les évaluations de la solvabilité des régimes de retraite et sur les exigences de capitalisation futures.

Espérance de vie

La majorité des obligations des régimes visent à fournir des avantages aux participants leur vie durant. Une augmentation de l'espérance de vie donnera donc lieu à une augmentation des passifs des régimes.

Hypothèses

La direction est tenue de faire des estimations à propos des hypothèses actuarielles et financières afin de déterminer le coût et le passif connexe des avantages futurs du personnel de la Société.

Taux d'actualisation

Le taux d'actualisation utilisé pour déterminer l'obligation au titre des prestations a été calculé par rapport aux taux d'intérêt en vigueur sur le marché pour les obligations de sociétés cotées « AA » ou mieux et pour des flux de trésorerie correspondant approximativement au calendrier et au montant des paiements prévus des prestations.

Augmentations salariales futures

Les estimations associées aux hypothèses concernant les augmentations salariales futures reposent sur les politiques de rémunération en vigueur, les régimes à long terme de la Société, les conventions collectives et les contrats de travail, ainsi que sur les prévisions économiques.

Hypothèses concernant la mortalité

Les tables de mortalité et les échelles d'amélioration de la mortalité publiées par l'Institut canadien des actuaires (révision de 2014) ont été prises en compte lors du choix de l'estimation la plus plausible de l'hypothèse concernant la mortalité utilisée par la direction pour calculer l'obligation au titre des prestations de retraite constituées aux 31 décembre 2023 et 2022.

Les moyennes pondérées retenues comme hypothèses pour déterminer les obligations de la Société au titre des prestations constituées et leur coût sont les suivantes :

	Prestations de retraite		Autres avantages futurs du personnel	
	2023	2022	2023	2022
Taux d'actualisation utilisé pour déterminer :				
Intérêt net sur l'obligation nette au titre des prestations déterminées pour l'exercice clos le 31 décembre	5,28 %	3,20 %	5,28 %	3,20 %
Coût des services rendus pour l'exercice clos le 31 décembre	5,28 %	3,37 %	5,28 %	3,37 %
Obligation au titre des prestations constituées au 31 décembre	4,64 %	5,28 %	4,64 %	5,28 %
Taux d'augmentation future de la rémunération utilisé pour déterminer :				
Coût des prestations constituées et coût des services rendus pour l'exercice clos le 31 décembre	2,75 %	2,50 %	sans objet	sans objet
Obligation au titre des prestations constituées au 31 décembre	2,75 %	2,75 %	sans objet	sans objet

Analyse de sensibilité

L'analyse de sensibilité consiste à modifier une hypothèse tout en maintenant toutes les autres hypothèses constantes. Il est peu probable qu'une telle situation se produise réellement et il peut exister des corrélations entre les variations de certaines hypothèses. Pour calculer la sensibilité de l'obligation au titre des prestations déterminées aux variations des principales hypothèses actuarielles, la même méthode (valeur actualisée de l'obligation au titre des prestations déterminées calculée selon la méthode des unités de crédit projetées à la clôture de la période de présentation de l'information financière) que celle employée pour calculer le passif comptabilisé dans l'état consolidé de la situation financière a été appliquée.

L'analyse de sensibilité des charges de retraite, des intérêts nets relatifs au passif au titre des prestations de retraite et de l'obligation au titre des prestations de retraite pour 2023, qui repose sur différentes hypothèses actuarielles en ce qui a trait au taux d'actualisation des régimes, est présentée ci-dessous. L'incidence de la modification d'une hypothèse sur chaque régime de retraite est pondérée proportionnellement à l'obligation totale au titre des régimes afin de déterminer l'incidence totale pour chaque hypothèse présentée.

(en millions de dollars canadiens)	0,25 point de pourcentage	
	Diminution	Augmentation
Taux hypothétique d'actualisation pour l'obligation		
Charge de retraite	12 \$	(11) \$
Intérêts nets liés au passif au titre des prestations de retraite	(1)	-
	11 \$	(11) \$
Augmentation (diminution) de l'obligation au titre des prestations de retraite		
	591 \$	(573) \$

L'augmentation (la diminution) de l'obligation au titre des prestations de retraite résultant d'une variation de 0,25 point de pourcentage du taux d'actualisation porte sur le montant brut du passif au titre des prestations de retraite et est présentée avant incidence des variations des actifs des régimes. Au 31 décembre 2023, environ 85 % des actifs des régimes de retraite d'Air Canada étaient investis dans des instruments à revenu fixe afin de gérer une partie importante du risque de taux d'intérêt (risque de taux d'actualisation).

Une augmentation de un an de l'espérance de vie ferait monter l'obligation au titre des prestations de retraite de 431 M\$.

Les taux hypothétiques relatifs aux coûts de santé influent sur les sommes déclarées relativement aux régimes d'assurance maladie complémentaire. Pour 2023 et par la suite, un taux d'augmentation annuel de 4,50 % du coût par personne des prestations de santé couvertes a été retenu comme hypothèse (l'hypothèse retenue en 2022 prévoyait un taux de 4,75 % suivi d'une diminution progressive pour s'établir à 4,5 % d'ici 2023). Une augmentation de un point de pourcentage des taux hypothétiques relatifs aux coûts de santé aurait fait monter de 5 M\$ le total des coûts des services rendus au cours de l'exercice et des coûts financiers et de 62 M\$ l'obligation correspondante. Une diminution de un point de pourcentage des taux hypothétiques relatifs aux coûts de santé aurait fait baisser de 4 M\$ le total des coûts des services rendus au cours de l'exercice et des coûts financiers, et de 64 M\$ l'obligation correspondante.

Une diminution de 0,25 point de pourcentage du taux d'actualisation lié aux autres avantages futurs du personnel aurait fait monter de moins de 1 M\$ le total des coûts des services rendus au cours de l'exercice et des coûts financiers et de 36 M\$ l'obligation correspondante. Une augmentation de 0,25 point de pourcentage du taux d'actualisation aurait fait baisser de moins de 1 M\$ le total des coûts des services rendus au cours de l'exercice et des coûts financiers, et de 34 M\$ l'obligation correspondante.

Régimes de retraite à cotisations déterminées

Certains membres de la direction, du personnel administratif et du personnel syndiqué de la Société participent à un régime de retraite à cotisations déterminées, à un volet cotisations déterminées d'un régime qui comprend également un volet prestations déterminées ou à un régime multi-employeurs qui sont comptabilisés à titre de régimes à cotisations déterminées. La Société verse une cotisation dont le montant est exprimé en pourcentage des cotisations salariales, pourcentage qui varie selon le groupe d'employés et, pour certains groupes, en fonction du nombre d'années de service. Comme le permettent les lois en vigueur et les règles applicables des régimes, l'excédent du volet prestations déterminées d'un régime peut servir à financer les cotisations de l'employeur au volet cotisations déterminées de ce régime. Un montant de 25 M\$ de l'excédent des volets prestations déterminées des régimes agréés canadiens a servi à financer les cotisations de l'employeur aux volets cotisations déterminées en 2023 (19 M\$ en 2022).

La charge au titre de ces régimes de retraite de la Société s'élève à 85 M\$ pour l'exercice clos le 31 décembre 2023 (61 M\$ en 2022). Déduction faite de l'excédent disponible du volet prestations déterminées pouvant être utilisé pour financer la cotisation de l'employeur d'un volet prestations déterminées du même régime de retraite, les cotisations de l'employeur prévues devraient totaliser 72 M\$ pour 2024.

Le tableau qui suit présente un historique de toutes les provisions comptabilisées. Les provisions courantes sont comptabilisées dans les Dettes fournisseurs et charges à payer.

(en millions de dollars canadiens)	Maintenance ^{a)}	Mise hors service d'immobilisations ^{b)}	Litiges	Total des provisions
Au 31 décembre 2022				
Provision courante	36 \$	- \$	41 \$	77 \$
Provision non courante	1 352	36	-	1 388
	1 388 \$	36 \$	41 \$	1 465 \$
Provisions constituées au cours de l'exercice	162 \$	- \$	4 \$	166 \$
Montants utilisés	(161)	-	(3)	(164)
Modifications des coûts estimatifs	3	(8)	(4)	(9)
Charge de désactualisation	55	1	-	56
Perte (profit) de change	(33)	-	-	(33)
Au 31 décembre 2023	1 414 \$	29 \$	38 \$	1 481 \$
Provision courante	187 \$	- \$	38 \$	225 \$
Provision non courante	1 227	29	-	1 256
	1 414 \$	29 \$	38 \$	1 481 \$

- a) Les provisions liées à la maintenance sont constituées pour les coûts associés aux modalités contractuelles de restitution des appareils loués aux termes de contrats de location simple. La provision porte sur les contrats de location dont les baux viennent à échéance entre 2024 et 2035 et dont la durée à courir jusqu'à l'échéance est de trois ans en moyenne. Les provisions liées à la maintenance prennent en compte les coûts actuels des activités de maintenance, les estimations d'inflation de ces coûts ainsi que les hypothèses relatives à l'utilisation du matériel volant connexe. Selon l'hypothèse où le coût global des modalités de restitution augmente de 5 %, tous les autres facteurs demeurant constants, un ajustement cumulé à l'état de la situation financière entraînerait une augmentation de la provision de 72 M\$ au 31 décembre 2023 et une hausse des frais de maintenance de 9 M\$ environ en 2024. Les flux de trésorerie futurs attendus pour honorer l'obligation sont actualisés. Si les taux d'actualisation devaient augmenter de 1 %, tous les autres facteurs demeurant constants, un ajustement cumulé à l'état de la situation financière entraînerait une diminution de la provision de 28 M\$ au 31 décembre 2023. Une variation équivalente mais en sens inverse du taux d'actualisation aurait une incidence similaire en sens inverse.
- b) Aux termes de certains baux fonciers (terrains et bâtiments), la Société a l'obligation, à l'échéance du bail, de remettre les biens loués à l'état de terrain vacant et de réparer tous les dommages causés à l'environnement dont elle est responsable. Les échéances des baux correspondants s'échelonnent de 2024 à 2078. Ces provisions sont fondées sur diverses hypothèses, notamment le coût global de désaffectation et de restauration et la sélection de différentes approches relatives à la désaffectation et à la restauration. La provision non courante est comptabilisée dans les autres passifs non courants.

11 Impôts sur le résultat

Recouvrement (charge) d'impôts sur le résultat

L'impôt sur le résultat comptabilisé dans le compte consolidé de résultat est présenté ci-dessous.

(en millions de dollars canadiens)	2023	2022
Recouvrement (charge) d'impôts sur le résultat exigibles	17 \$	(47) \$
Recouvrement (charge) d'impôts sur le résultat différés	47	(129)
Recouvrement (charge) d'impôts sur le résultat	64 \$	(176) \$

Le recouvrement (la charge) d'impôts sur le résultat diffère du montant qui aurait résulté de l'application des taux d'imposition prescrits par les lois au résultat avant charge d'impôts selon la ventilation suivante :

(en millions de dollars canadiens)	2023	2022
Bénéfice (perte) avant impôts sur le résultat	2 212 \$	(1 524) \$
Taux d'imposition prescrit par la loi établi selon les taux fédéral et provinciaux	26,46 %	26,46 %
(Charge) recouvrement d'impôts calculé aux taux d'imposition prescrits par la loi	(585)	403
Effets des éléments suivants :		
Part non imposable (non déductible) des profits (pertes) en capital	26	(80)
Actifs d'impôts sur le résultat différés comptabilisés (non comptabilisés)	638	(528)
Éléments (non déductibles) non imposables	(23)	29
Autres	8	-
Recouvrement (charge) d'impôts sur le résultat	64 \$	(176) \$

Le taux d'imposition applicable prescrit par la loi s'établit à 26,46 % (26,46 % en 2022). Le taux d'imposition applicable de la Société correspond au taux d'imposition canadien combiné applicable dans les territoires où la Société exerce des activités. Le recouvrement d'impôts sur le résultat inscrit au compte consolidé de résultat diffère du montant qui aurait résulté de l'application du taux d'imposition prescrit par la loi au bénéfice (à la perte) avant impôts sur le résultat inscrit au compte consolidé de résultat surtout parce que seuls certains actifs d'impôts sur le résultat différés ont été comptabilisés.

L'impôt sur le résultat comptabilisé dans l'état consolidé du résultat global est présenté ci-dessous.

(en millions de dollars canadiens)	2023	2022
Réévaluations du passif des régimes d'avantages du personnel		
- (charge) recouvrement d'impôts sur le résultat exigibles	(3) \$	8 \$
- (charge) recouvrement d'impôts sur le résultat différés	(45)	138
(Charge) recouvrement d'impôts sur le résultat	(48) \$	146 \$

Les impôts sur le résultat diffèrent du montant qui aurait résulté de l'application des taux d'imposition prescrits par les lois aux autres éléments du résultat global avant charge d'impôts selon la ventilation suivante :

(en millions de dollars canadiens)	2023	2022
Autres éléments du résultat global, avant impôts sur les résultats	107 \$	(32) \$
Taux d'imposition prescrit par la loi établi selon les taux fédéral et provinciaux	26,46 %	26,46 %
(Charge) recouvrement d'impôts sur le résultat aux taux d'imposition prescrits par la loi	(28)	9
Partie non déductible des pertes en capital	(1)	-
(Non-comptabilisation) comptabilisation d'actifs d'impôts sur le résultat différés	(19)	124
Autres	-	13
(Charge) recouvrement d'impôts sur le résultat	(48) \$	146 \$

Impôts sur le résultat différés

Un actif d'impôts différés est comptabilisé seulement dans la mesure où il est probable que la Société disposera de bénéfices imposables futurs permettant de réaliser l'actif en question. Pour porter une appréciation à cet égard, la Société considère les indications positives et négatives dont elle dispose et les hypothèses pertinentes, dont les résultats financiers passés et les prévisions relatives aux bénéfices imposables futurs, le contexte commercial global et les tendances et perspectives pour le secteur d'activité.

En raison de la pandémie de COVID-19, il existe un grand nombre d'indications négatives liées aux pertes subies au cours des exercices précédents. Ces indications négatives l'emportant actuellement sur les indications positives, les actifs nets d'impôts différés ne sont pas comptabilisés. Les déductions fiscales futures sous-jacentes à ces actifs d'impôts sur le résultat différés, de 1 504 M\$, demeurent disponibles pour utilisation ultérieure en réduction du résultat imposable. La charge d'impôts sur le résultat différés comptabilisé dans les autres éléments du résultat global relativement à des réévaluations du passif des régimes d'avantages du personnel est contrebalancé par un recouvrement d'impôts sur le résultat différés comptabilisé par le biais du compte de résultat. En conséquence, un recouvrement d'impôts sur le résultat différés de 47 M\$ a été comptabilisé pour l'exercice (charge d'impôts sur le résultat différés de 129 M\$ comptabilisé en 2022). Elle compense en partie la charge d'impôts sur le résultat différés de 45 M\$ comptabilisé dans les autres éléments du résultat global (recouvrement d'impôts sur le résultat différés de 138 M\$ comptabilisé en 2022).

Des actifs et des passifs d'impôts différés nets de 50 M\$ sont inscrits comme actif d'impôts différés non courant et des passifs d'impôts différés de 73 M\$ sont inscrits comme passif d'impôts différés non courant à l'état consolidé de la situation financière. Certaines immobilisations incorporelles ayant une valeur fiscale négligeable et une valeur comptable de 275 M\$ ont des durées indéfinies. De ce fait, le passif d'impôts différés correspondant de 73 M\$ (73 M\$ en 2022) ne devrait pas se résorber tant que les actifs n'auront pas été sortis du bilan, n'auront pas perdu de leur valeur ou ne seront pas devenus amortissables; il est par conséquent inclus dans le passif d'impôts différés non courant.

La ventilation des actifs et des passifs d'impôts sur le résultat différés importants est la suivante :

(en millions de dollars canadiens)	2023	2022
Actifs d'impôts sur le résultat différés		
Pertes autres que des pertes en capital	1 927 \$	1 693 \$
Provisions comptables non encore déductibles aux fins d'impôt	7	7
Obligations locatives	783	934
	2 717	2 634
Passifs d'impôts sur le résultat différés		
Obligations au titre des avantages postérieurs à l'emploi – régimes de retraite	(460)	(423)
Immobilisations corporelles et immobilisations d'ordre technologique et autres immobilisations incorporelles	(2 135)	(2 103)
Immobilisations incorporelles à durée de vie indéfinie	(73)	(73)
Autres	(72)	(60)
	(2 740)	(2 659)
Passifs nets d'impôts sur le résultat différés comptabilisés	(23) \$	(25) \$
Présentation à l'état de la situation financière		
Actifs d'impôts sur le résultat différés	50	48
Passifs d'impôts sur le résultat différés	(73)	(73)
Passifs nets d'impôts sur le résultat différés comptabilisés	(23) \$	(25) \$

Les tableaux ci-dessous font état de la variation des composantes de soldes d'impôts sur le résultat différés.

(en millions de dollars canadiens)	1 ^{er} janvier 2023	Variation au compte de résultat pour 2023	Variation dans les autres éléments du résultat global pour 2023	31 décembre 2023
Pertes autres que des pertes en capital	1 693 \$	234 \$	- \$	1 927 \$
Provisions comptables non encore déductibles aux fins d'impôt	7	-	-	7
Obligations locatives	934	(151)		783
Obligations au titre des avantages postérieurs à l'emploi – régimes de retraite	(423)	8	(45)	(460)
Immobilisations corporelles et immobilisations d'ordre technologique et autres immobilisations incorporelles	(2 103)	(32)	-	(2 135)
Immobilisations incorporelles à durée de vie indéfinie	(73)	-	-	(73)
Autres passifs d'impôts différés	(60)	(12)	-	(72)
Total des actifs (passifs) d'impôts sur le résultat différés comptabilisés	(25) \$	47 \$	(45) \$	(23) \$

(en millions de dollars canadiens)	1 ^{er} janvier 2022	Variation au compte de résultat pour 2022	Variation dans les autres éléments du résultat global pour 2022	31 décembre 2022
Pertes autres que des pertes en capital	1 502 \$	191 \$	- \$	1 693 \$
Provisions comptables non encore déductibles aux fins d'impôt	6	1	-	7
Obligations locatives	978	(44)	-	934
Provisions liées à la maintenance	215	(215)	-	-
Obligations au titre des avantages postérieurs à l'emploi – régimes de retraite	(593)	32	138	(423)
Immobilisations corporelles et immobilisations d'ordre technologique et autres immobilisations incorporelles	(2 030)	(73)	-	(2 103)
Immobilisations incorporelles à durée de vie indéfinie	(73)	-	-	(73)
Autres passifs d'impôts différés	(39)	(21)	-	(60)
Total des actifs (passifs) d'impôts sur le résultat différés comptabilisés	(34) \$	(129) \$	138 \$	(25) \$

Au 31 décembre 2023, la Société disposait de différences temporaires déductibles au titre de son exploitation et de son capital pour lesquelles aucun actif d'impôts différés n'a encore été comptabilisé, la possibilité d'utiliser cet avantage fiscal étant limitée aux bénéficiaires et aux gains en capital imposables futurs. Les pertes en capital nettes n'ont pas de date d'expiration.

Le tableau qui suit illustre les différences temporaires et les reports en avant de pertes fiscales pour lesquelles des actifs d'impôts différés n'ont pu être comptabilisés.

(en millions de dollars canadiens)	2023	2022
Reports en avant de pertes autres que des pertes en capital non comptabilisés	1 507 \$	3 820 \$
Obligations au titre des avantages postérieurs à l'emploi – autres avantages futurs du personnel	1 104	1 009
Provisions comptables non encore déductibles aux fins d'impôt	427	307
Provision liée à la maintenance	1 414	1 388
Produits différés	754	933
Reports en avant de pertes en capital non comptabilisés, solde net	131	118
Pertes de change latentes	202	309
Total des différences temporaires nettes non comptabilisées	5 539 \$	7 884 \$
Taux d'impôt différé établi selon les taux fédéral et provinciaux	26,45 %	26,45 %
	1 465 \$	2 085 \$
Impôts recouvrables non comptabilisés	39	38
Total des actifs d'impôts différés nets non comptabilisés	1 504 \$	2 123 \$

Les échéances des pertes fiscales autres que des pertes en capital selon le régime fédéral sont les suivantes :

(en millions de dollars canadiens)	Pertes fiscales
2033	1 \$
2034	3
2036	3
2037	2
2038	2
2040	2 791
2041	4 260
2042	1 630
Reports en avant de pertes autres que des pertes en capital	8 692 \$

Les paiements d'impôts sur le résultat réalisés en trésorerie par la Société en 2023 se sont chiffrés à 45 M\$ (67 M\$ en 2022).

	Nombre d'actions	Valeur (en millions de dollars canadiens)
Au 1^{er} janvier 2022	357 841 857	2 735 \$
Actions émises à l'exercice d'options sur actions	350 535	6
Actions émises au règlement d'unités d'actions liées au rendement	169 866	2
Au 31 décembre 2022	358 362 258	2 743
Actions émises à l'exercice d'options sur actions	107 028	1
Au 31 décembre 2023	358 469 286	2 744 \$

Le tableau ci-dessous présente les actions émises et en circulation d'Air Canada, ainsi que les actions pouvant être émises.

	2023	2022
Actions émises et en circulation		
Actions à droit de vote variable de catégorie A	82 887 375	72 431 001
Actions à droit de vote de catégorie B	275 581 911	285 931 257
Nombre total d'actions émises et en circulation	358 469 286	358 362 258
Actions pouvant être émises		
Billets convertibles	note 8 17 856 599	17 856 599
Options sur actions	note 13 6 642 516	5 304 745
Nombre total d'actions en circulation et d'actions pouvant être émises	382 968 401	381 523 602

Actions

Au 31 décembre 2023, les actions pouvant être émises par Air Canada se composent d'un nombre illimité d'actions à droit de vote variable de catégorie A (les « actions à droit de vote variable ») et d'un nombre illimité d'actions à droit de vote de catégorie B (les « actions à droit de vote »). Les porteurs des actions des deux catégories ont des droits équivalents, sauf pour le droit de vote, comme il est expliqué ci-après.

Seuls les non Canadiens (au sens de la *Loi sur les transports au Canada*) peuvent être détenteurs, véritables propriétaires ou avoir le contrôle, directement ou indirectement, des actions à droit de vote variable. Chaque action à droit de vote variable émise et en circulation est convertie en une action à droit de vote, automatiquement et sans autre intervention de la part d'Air Canada ou du porteur, si l'action à droit de vote variable est détenue, appartient en propriété véritable ou est contrôlée, directement ou indirectement, autrement qu'à titre de garantie seulement, par un Canadien au sens de la *Loi sur les transports au Canada*.

Seuls des Canadiens peuvent être détenteurs, véritables propriétaires ou avoir le contrôle, directement ou indirectement, des actions à droit de vote. Une action à droit de vote émise et en circulation est convertie en une action à droit de vote variable, automatiquement et sans autre intervention de la part d'Air Canada ou du porteur, si cette action à droit de vote est détenue, appartient en propriété véritable ou est contrôlée, directement ou indirectement, autrement qu'à titre de garantie seulement, par une personne qui n'est pas un Canadien.

Les statuts d'Air Canada prévoient que les porteurs d'actions à droit de vote variable ont droit à une voix par action, sauf si i) le nombre d'actions à droit de vote variable en circulation, exprimé en pourcentage du total des actions à droit de vote d'Air Canada en circulation, est supérieur à 49 %, ou si ii) le total des voix exprimées par les porteurs d'actions à droit de vote variable ou en leur nom lors d'une assemblée est supérieur à 49 % du nombre total de voix pouvant être exprimées à cette assemblée. Si l'un des seuils ci-dessus devait être dépassé, le droit de vote rattaché à chaque action à droit de vote variable diminuerait proportionnellement, de façon que : i) le pourcentage des voix rattachées à la catégorie des actions à droit de vote variable ne dépasse pas 49 % du total des voix rattachées à toutes les actions à droit de vote d'Air Canada émises et en circulation et ii) le nombre total de voix exprimées par les détenteurs d'actions à droit de vote variable ou en leur nom ne dépasse pas 49 % des voix pouvant être exprimées en assemblée. Par ailleurs, en cas de dépassement de l'une des limites applicables, les statuts d'Air Canada prévoient la réduction automatique des droits de vote rattachés aux actions à droit de vote variable de la manière suivante :

- *premièrement*, si nécessaire, les droits de vote d'un porteur non canadien (y compris un porteur non canadien autorisé à fournir un service aérien) détenant plus de 25 % des droits de vote seront réduits pour veiller à ce qu'il ne détienne jamais plus de 25 % des voix exprimées par les porteurs d'actions à droit de vote à une assemblée des actionnaires;

- *deuxièmement*, si nécessaire et après avoir effectué la première réduction susmentionnée, les droits de vote de tous les porteurs non canadiens autorisés à fournir un service aérien seront à nouveau proportionnellement réduits pour veiller à ce qu'ils ne détiennent collectivement jamais plus de 25 % des voix exprimées par les porteurs d'actions à droit de vote à une assemblée des actionnaires;
- *troisièmement*, si nécessaire et après avoir effectué les deux premières réductions susmentionnées, les droits de vote de tous les porteurs non canadiens en tant que catégorie seront proportionnellement réduits pour veiller à ce qu'ils ne détiennent collectivement jamais plus de 49 % des voix exprimées par les porteurs d'actions à droit de vote à une assemblée des actionnaires.

Régime de droits des actionnaires

Conformément aux conditions de l'accord portant sur le régime de droits des actionnaires (le « régime de droits »), un droit (un « droit ») est accordé à l'égard de chaque action d'Air Canada émise et en circulation. Ces droits pourront être exercés uniquement lorsqu'une personne, de concert avec toute partie qui lui est liée, acquiert ou annonce son intention d'acquérir 20 % ou plus des actions en circulation d'Air Canada, prises ensemble, autrement qu'au moyen d'une « offre permise » aux termes du régime de droits ou, dans certains cas, sans l'autorisation du Conseil. Avant cela, les droits ne peuvent être séparés des actions, ils ne peuvent être exercés et aucun certificat de droits distincts n'est délivré. Pour être une « offre permise » aux termes du régime de droits, l'offre doit notamment :

- être présentée à l'ensemble des porteurs d'actions,
- demeurer en vigueur pendant au moins 105 jours (ou tout délai minimal d'une durée moindre fixé conformément au *Règlement 62-104 sur les offres publiques d'achat et de rachat* [le « Règlement 62-104 »]),
- prévoir que les actions ne peuvent faire l'objet d'une prise de livraison, sauf si plus de 50 % des actions alors en circulation, prises ensemble à l'exclusion de celles détenues par l'acquéreur (et par les personnes qui lui sont liées), ont été déposées sans que le dépôt ait été révoqué et
- prévoir la prolongation de l'offre pendant au moins 10 jours si la condition relative au seuil de 50 % est remplie, afin de permettre aux autres actionnaires de déposer leurs actions.

Par suite d'un événement qui déclenche l'exercice des droits et sous réserve des conditions du régime de droits, chaque droit permettra à son porteur, autre que l'acquéreur et les personnes qui lui sont liées, d'exercer son droit et de souscrire des actions d'Air Canada d'une valeur de deux cents dollars en échange de cent dollars (c'est-à-dire à 50 % du cours alors en vigueur). Lorsqu'ils exercent leurs droits, les Canadiens admissibles propriétaires effectifs des droits reçoivent des actions à droit de vote de catégorie B, et les porteurs de droits qui ne sont pas des Canadiens admissibles propriétaires effectifs reçoivent des actions à droit de vote variable de catégorie A.

Le régime de droits a été renouvelé lors de l'assemblée annuelle des actionnaires d'Air Canada en 2023 pour une période supplémentaire de trois ans (de 2023 à 2026).

Billets convertibles

Comme il est décrit à la note 8, en 2022, la Société a racheté et annulé un montant total en capital de 635 M\$ (473 M\$ US) de ses billets convertibles. Une tranche de capital de 1 000 \$ US donnera droit à 65,1337 actions, réduisant ainsi le nombre d'actions pouvant être émises.

Régime d'intéressement à long terme d'Air Canada

Certains des employés de la Société participent au régime d'intéressement à long terme d'Air Canada (le « régime d'intéressement à long terme »). Ce régime prévoit l'attribution d'options sur actions, d'unités d'actions liées au rendement et d'unités d'actions de négociation restreinte à tous les cadres supérieurs et membres de la direction d'Air Canada. En ce qui concerne les options sur actions, 19 381 792 actions pouvaient initialement être émises aux termes du régime d'intéressement à long terme; de ce nombre, 3 929 646 demeurent disponibles aux fins d'émission future. Les unités d'actions liées au rendement et les unités d'actions de négociation restreinte en circulation ne donneront généralement pas lieu à l'émission de nouvelles actions puisqu'elles seront échangées contre des actions achetées sur le marché secondaire (et non émises à titre de nouvelles unités d'actions) ou contre des équivalents de trésorerie, au choix de la Société.

Options sur actions

Les options sur actions en vertu du régime d'intéressement à long terme ont une durée d'au plus dix ans et sont assorties d'un prix d'exercice fondé sur la juste valeur de marché des actions au moment de l'attribution des options. La moitié des options attribuées sont assorties de conditions temporelles et sont acquises sur quatre ans. L'acquisition des options restantes est tributaire de critères de rendement, qui sont fondés sur les objectifs de marge d'exploitation (bénéfice d'exploitation divisé par les produits d'exploitation) établis par le conseil d'Air Canada pour la même période. Chaque option confère au salarié le droit d'acheter une action au prix d'exercice fixé.

Le nombre d'options sur actions d'Air Canada attribuées à des employés, la charge de rémunération qui y est liée et les hypothèses ayant servi à établir la charge de rémunération à base d'actions selon le modèle Black-Scholes d'évaluation des options se présentent comme suit :

	2023	2022
Charge de rémunération (en millions de dollars)	15 \$	16 \$
Nombre d'options sur actions attribuées à des salariés d'Air Canada	1 644 782	1 242 544
Moyenne pondérée de la juste valeur par option attribuée (en dollars)	10,01 \$	11,39 \$
Juste valeur globale des options sur actions attribuées (en millions de dollars)	16 \$	14 \$
Hypothèses relatives à la moyenne pondérée :		
Cours de l'action	19,88 \$	24,25 \$
Taux d'intérêt sans risque	2,81 %-4,59 %	1,43%-3,39 %
Volatilité attendue	58,60 %	55,64 %
Rendement des actions	0 %	0 %
Durée prévue des options (en années)	5,25	5,25

La volatilité attendue a été déterminée au moment de l'attribution au moyen du cours de l'action sur une base historique. Elle repose sur l'hypothèse que la volatilité historique est un indicateur des tendances futures, qui ne correspondent pas forcément aux données réelles.

Le tableau suivant résume les opérations concernant les options d'achat d'actions du régime d'intéressement à long terme.

	2023		2022	
	Options	Prix d'exercice moyen pondéré par action	Options	Prix d'exercice moyen pondéré par action
Au début de l'exercice	5 304 745	26,39 \$	4 420 051	25,72 \$
Options attribuées	1 644 782	19,88	1 242 544	24,25
Options exercées	(107 028)	10,64	(350 535)	10,47
Options échues	-	-	(306)	12,64
Options éteintes	(199 983)	23,44	(7 009)	23,80
Options en cours à la clôture de l'exercice	6 642 516	25,10 \$	5 304 745	26,39 \$
Options pouvant être exercées à la clôture de l'exercice	3 037 801	26,90 \$	2 405 704	25,12 \$

Pour les options exercées en 2023, le prix moyen pondéré des actions à la date d'exercice s'établit à 20,73 \$ (20,30 \$ en 2022).

Fourchette des prix d'exercice	Date d'échéance	Options en cours – 2023			Options pouvant être exercées – 2023	
		Nombre d'options en cours	Durée résiduelle moyenne pondérée (en années)	Prix d'exercice moyen pondéré par action	Nombre d'options pouvant être exercées	Prix d'exercice moyen pondéré par action
9,41 \$	2026	68 498	3	9,41	68 498	9,41
12,83 \$ – 26,40 \$	2027	434 869	4	14,86	434 869	14,86
22,53 \$ – 27,75 \$	2028	824 758	5	26,52	824 758	26,52
33,11 \$ – 43,22 \$	2029	828 814	6	33,27	823 249	33,20
15,35 \$ – 32,42 \$	2030	1 141 435	7	31,16	563 295	30,84
23,80 \$ – 26,93 \$	2031	541 757	8	25,37	167 411	25,39
17,37 \$ – 24,61 \$	2032	1 164 354	9	24,29	145 721	24,29
17,61 \$ – 24,19 \$	2033	1 638 031	10	19,88	10 000	24,19
		6 642 516		25,10 \$	3 037 801	26,90 \$

Fourchette des prix d'exercice	Date d'échéance	Options en cours – 2022			Options pouvant être exercées – 2022	
		Nombre d'options en cours	Durée résiduelle moyenne pondérée (en années)	Prix d'exercice moyen pondéré par action	Nombre d'options pouvant être exercées	Prix d'exercice moyen pondéré par action
9,23 \$ – 9,61 \$	2023	86 327	1	9,34	86 327	9,34
9,41 \$	2026	68 498	4	9,41	68 498	9,41
12,83 \$ – 26,40 \$	2027	451 405	5	14,82	451 405	14,82
22,53 \$ – 27,75 \$	2028	851 506	6	26,53	846 843	26,52
33,11 \$ – 43,22 \$	2029	837 189	7	33,28	401 914	33,26
15,35 \$ – 32,42 \$	2030	1 183 930	8	30,80	461 819	30,78
23,80 \$ – 26,93 \$	2031	583 346	9	25,35	88 898	25,37
17,37 \$ – 24,61 \$	2032	1 242 544	10	24,25	-	-
		5 304 745		26,39 \$	2 405 704	25,12 \$

Unités d'actions liées au rendement et unités d'actions de négociation restreinte

Le régime d'intéressement à long terme prévoit aussi l'attribution d'unités d'actions liées au rendement (les « UAR ») et d'unités d'actions de négociation restreinte (les « UANR »). Les modalités d'acquisition reposent sur l'atteinte, par la Société, de sa cible relative au cumul des bénéfices annuels sur une période de trois ans pour 75 % des UAR, et sur le rendement total relatif pour les actionnaires sur la même période de trois ans pour 25 % des UAR. Quant aux UANR, elles sont acquises à la clôture des trois années qui suivent leur date d'attribution. Les UAR et les UANR attribuées sont généralement échangées contre des actions d'Air Canada achetées sur le marché secondaire ou contre des équivalents de trésorerie, au choix du Conseil d'administration.

La charge de rémunération ayant trait aux UAR et aux UANR a été de 23 M\$ en 2023 (16 M\$ en 2022).

Le tableau suivant résume les opérations concernant les unités d'actions du régime d'intéressement à long terme.

	2023	2022
À l'ouverture de l'exercice	2 891 925	2 197 983
Unités d'actions attribuées	1 840 914	1 316 113
Unités d'actions réglées	(574 614)	(595 284)
Unités d'actions éteintes	(124 134)	(26 887)
Unités d'actions en circulation à la clôture de l'exercice	4 034 091	2 891 925

Régime d'actionnariat des employés

Les employés admissibles peuvent adhérer à un régime d'actionnariat. Ils peuvent y investir de 2 % à 10 % de leur salaire de base pour l'achat d'actions sur le marché secondaire. Air Canada versera une cotisation équivalant à 33,33 % des cotisations versées par les employés. En 2023, la Société a comptabilisé une charge de rémunération de 21 M\$ (9 M\$ en 2022, avec entrée en vigueur du régime le 1^{er} juin 2022) relativement au régime d'actionnariat des employés.

14 Bénéfice (perte) par action

Le tableau qui suit présente le calcul du bénéfice par action – résultat de base et dilué.

(en millions de dollars, sauf les montants par action)	2023	2022
Numérateur :		
Résultat net (perte nette)	2 276 \$	(1 700) \$
Effet de la conversion présumée des billets convertibles	(33)	(46)
Retrancher l'effet antidilutif	-	46
Numérateur ajusté servant au calcul du bénéfice (de la perte) par action – résultat dilué	2 243 \$	(1 700) \$
Dénominateur :		
Nombre moyen pondéré d'actions	358	358
Effet des titres potentiellement dilutifs :		
Options sur actions	-	-
Billets convertibles	18	44
Retrancher l'effet antidilutif	-	(44)
Dénominateur ajusté servant au calcul du bénéfice (de la perte) par action – résultat dilué	376	358
Bénéfice (perte) par action – résultat de base	6,35 \$	(4,75) \$
Bénéfice (perte) par action – résultat dilué	5,96 \$	(4,75) \$

Le calcul du résultat par action est effectué à partir de chiffres entiers et non de millions arrondis. Il n'est donc pas possible de se servir des montants ci-dessus pour recalculer les valeurs par action.

N'entrent pas dans le calcul de la perte par action – résultat dilué pour 2023, les 4 975 000 options en cours (4 341 000 options en 2022) pour lesquelles les prix d'exercice étaient supérieurs au cours moyen des actions pour l'exercice. Les options en cours dont les prix d'exercice étaient inférieurs au cours moyen des actions pour l'exercice ont été incluses dans le calcul de la perte diluée par action; selon la méthode de rachat d'actions, cela a donné lieu à moins de un million de titres potentiellement dilutifs.

Engagements en capital et engagements au titre de contrats de location

Les engagements en capital comprennent les livraisons futures d'appareils faisant l'objet de commandes fermes et les engagements relatifs à l'acquisition d'autres immobilisations corporelles. Le coût total estimatif des appareils repose sur leurs prix de livraison, qui comprennent les augmentations estimatives. Les montants en dollars américains sont convertis au taux à la clôture le 31 décembre 2023 de 1,3243 \$ CA. Les engagements minimaux futurs en vertu de ces contrats sont présentés ci-dessous.

Les engagements en capital visent l'acquisition de 18 appareils 787-10 de Boeing, annoncée par Air Canada en 2023. Les livraisons devraient commencer au quatrième trimestre de 2025, et le dernier avion devrait être livré au premier trimestre de 2027. Le contrat d'achat comprend des options visant 12 appareils 787-10 supplémentaires de Boeing. Ce contrat d'achat remplace un contrat d'achat annoncé précédemment visant l'achat de deux avions-cargos 777 de Boeing et, par conséquent, Air Canada ne prendra plus possession des deux avions-cargos.

Les engagements en capital comprennent aussi l'achat de deux appareils 787-9 de Boeing dont la livraison est prévue en 2024, et les livraisons des 27 appareils A220 d'Airbus restants faisant l'objet d'une commande ferme, qui sont prévues entre 2024 et 2027.

Comme il est décrit ci-dessous, on compte également des engagements en capital liés à l'acquisition de 30 appareils à distance franchissable accrue (ou XLR, pour *extra-long range*) de la gamme A321neo d'Airbus (« Airbus A321XLR »). Les livraisons devraient commencer en 2025, et le dernier avion devrait arriver en 2029. Sur les 30 appareils acquis, 15 seront loués et 15 seront acquis dans le cadre d'un contrat d'achat conclu avec Airbus S.A.S. prévoyant des droits visant l'achat d'un maximum de 10 autres appareils entre 2027 et 2031. Les montants au titre des paiements de loyers périodiques des 15 contrats de location sont pris en compte dans les périodes indiquées. Les paiements de loyers relatifs à cinq appareils Boeing 737 MAX 8 dont la livraison est prévue en 2025 sont également inclus.

(en millions de dollars canadiens)	2024	2025	2026	2027	2028	Par la suite	Total
Engagements d'immobilisations	2 000 \$	2 204 \$	4 003 \$	1,397 \$	790 \$	2 067 \$	12 461 \$

En 2022, la Société a annoncé qu'elle avait conclu un contrat d'achat de 30 appareils hybrides électriques ES-30 en cours de développement par la société Heart Aerospace. Comme la conception et des spécifications de l'avion sont encore en élaboration, le coût final ne peut pas être déterminé et n'est donc pas présenté dans le tableau ci-dessus, mais le contrat prévoit un prix plafond. Les appareils régionaux devraient entrer en service en 2028.

La Société loue et sous-loue certains appareils et moteurs de rechange à Jazz, son transporteur régional, et les loyers sont refacturés à Air Canada par l'intermédiaire de son contrat d'achat de capacité avec Jazz. Ces montants nets sont présentés dans le compte consolidé de résultat. Les contrats de location et de sous-location portent sur 15 appareils CRJ-200 de Mitsubishi, 20 appareils CRJ-900 de Mitsubishi, 25 appareils E175 d'Embraer et 13 moteurs de rechange. Les revenus de location et de sous-location et les charges relatives à chacun de ces appareils et moteurs se chiffrent à 119 M\$ en 2023 (150 M\$ en 2022).

Autres obligations contractuelles

L'obligation de paiement minimal future non résiliable pour les 12 prochains mois dans le cadre d'accords commerciaux avec les transporteurs régionaux est d'environ 1 370 M\$, ce qui comprend les coûts refacturés pour soutenir les engagements de vols minimaux.

16 Instruments financiers et gestion du risque

Récapitulatif des instruments financiers

(en millions de dollars canadiens)	Valeurs comptables					31 décembre 2022
	31 décembre 2023					
	Classement des instruments financiers					
	Juste valeur par le biais du résultat net	Juste valeur par le biais des autres éléments du résultat global	Actifs évalués au coût amorti	Passifs évalués au coût amorti	Total	
Actifs financiers						
Trésorerie et équivalents de trésorerie	2 817 \$	- \$	- \$	- \$	2 817 \$	2 693 \$
Placements à court terme	5 734	-	-	-	5 734	5 295
Créances clients	-	-	1 121	-	1 121	1 037
Placements, dépôts et autres actifs						
Placements à long terme	744	-	-	-	744	823
Placement en titres de capitaux propres dans Chorus	-	40	-	-	40	51
Liquidités soumises à restrictions	89	-	-	-	89	79
Dépôts liés à des appareils et autres dépôts	-	-	53	-	53	54
Autres placements	11	25	-	-	36	13
Instruments dérivés						
Contrats à terme sur actions	-	-	-	-	-	6
Dérivés de change	14	-	-	-	14	52
	9 409 \$	65 \$	1 174 \$	- \$	10 648 \$	10 103 \$
Passifs financiers						
Dettes fournisseurs	- \$	- \$	\$	3 034 \$	3 034 \$	2 314 \$
Dérivés de change	179	-	-	-	179	192
Dérivé intégré sur billets convertibles	56	-	-	-	56	120
Partie courante de la dette à long terme et des obligations locatives	-	-	-	866	866	1 263
Dette à long terme et obligations locatives	-	-	-	12 996	12 996	15 043
	235 \$	- \$	- \$	16 896 \$	17 131 \$	18 932 \$

Récapitulatif du profit sur les instruments financiers comptabilisés à la juste valeur

(en millions de dollars canadiens)		2023	2022
Dérivé intégré sur billets convertibles	note 8	64 \$	219 \$
Placements à court terme et à long terme		45	(86)
Autres		6	-
Profit sur les instruments financiers comptabilisés à leur juste valeur		115 \$	133 \$

Gestion du risque

Dans le cadre de sa politique de gestion du risque, la Société a pour ligne de conduite de gérer le risque de marché en recourant à divers instruments financiers dérivés. La Société ne recourt à ces instruments qu'aux fins de la gestion des risques et non à des fins spéculatives. Toute variation des flux de trésorerie liés à des instruments dérivés est conçue pour être une couverture économique et compensée par des variations des flux de trésorerie liées au risque faisant l'objet de la couverture.

La juste valeur des instruments dérivés correspond au montant de la contrepartie dont conviendraient des parties compétentes agissant en toute liberté dans des conditions normales de concurrence. Les justes valeurs de ces dérivés sont déterminées à partir des prix observés sur un marché actif, s'il en est. En l'absence d'un tel marché, la Société établit les justes valeurs par application d'une technique d'évaluation comme l'analyse des flux de trésorerie actualisés. La technique d'évaluation intègre tous les facteurs que les intervenants prendraient en considération pour fixer un prix, y compris le risque de crédit de la Société et celui de la contrepartie.

Risque de liquidité

La Société gère ses besoins de liquidité grâce à diverses stratégies, notamment en s'efforçant de maintenir et d'améliorer les flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation, en concluant des engagements de financement pour les appareils nouveaux et existants ainsi qu'en exécutant d'autres activités de financement.

Les besoins de liquidité se rapportent principalement à la nécessité de remplir les obligations liées aux passifs financiers, aux engagements en capital, aux activités courantes, aux obligations contractuelles et autres. La Société contrôle et gère le risque de liquidité en préparant des prévisions de trésorerie à cycle continu pour une période minimale d'au moins 12 mois après chaque période de présentation de l'information financière, en surveillant l'état et la valeur des actifs disponibles pour servir de garantie dans le cadre d'accords de financement, et de ceux déjà affectés en garantie, en préservant sa marge de manœuvre relativement à ces accords et en établissant des programmes pour surveiller et respecter les conditions des accords de financement.

Au 31 décembre 2023, les liquidités totalisaient 10 290 M\$ et comprenaient un montant de 9 295 M\$ au titre de la trésorerie, des équivalents de trésorerie et des placements à court terme et à long terme, et un montant de 995 M\$ était disponible en vertu des facilités de crédit non utilisées. Un montant de 393 M\$ est inclus dans la trésorerie et les équivalents de trésorerie au titre des fonds détenus en fiducie par Vacances Air Canada conformément aux exigences de la réglementation encadrant les produits perçus d'avance par les voyageurs (386 M\$ au 31 décembre 2022).

Au 31 décembre 2023, le solde de trésorerie et d'équivalents de trésorerie comprend des placements dont les échéances initiales sont de trois mois ou moins qui totalisent 364 M\$ (464 M\$ au 31 décembre 2022).

En 2023, les flux de trésorerie nets affectés aux activités d'investissement à court terme et à long terme se sont établis à 245 M\$ et comprenaient des achats de placements à long terme d'un montant brut de 1 963 M\$ et des cessions de placements à long terme d'un montant brut de 1 261 M\$. En 2022, les flux de

trésorerie nets affectés aux activités d'investissement à court terme et à long terme se sont élevés à 959 M\$ et comprenaient des achats de placements à long terme d'un montant brut de 1 516 M\$ et des cessions de placements à court terme d'un montant brut de 764 M\$.

La note 8 présente une analyse des échéances des composantes en capital et en intérêts des obligations de remboursement de la dette à long terme et des obligations au titre des contrats de location de la Société, et la note 15 présente quant à elle une analyse des engagements liés à l'exploitation fixes de la Société et de ses engagements en capital.

Risques de marché

Le risque de marché correspond au risque que la juste valeur ou les flux de trésorerie futurs d'un instrument financier fluctuent en raison des variations des prix du marché. Le risque de marché englobe les catégories de risque suivantes pour la Société : le risque lié au prix du carburant, le risque de change, le risque de taux d'intérêt et le risque lié à la rémunération fondée sur des actions.

Risque lié au prix du carburant

Le risque lié au prix du carburant est le risque que les flux de trésorerie futurs fluctuent en raison de variations des prix du carburant d'aviation. Afin d'atténuer sa vulnérabilité aux prix du carburant d'aviation et d'aider à réduire la volatilité des flux de trésorerie liés à l'exploitation, la Société peut choisir de conclure des contrats dérivés avec des intermédiaires financiers. La Société peut utiliser les contrats dérivés pour le carburant d'aviation, le mazout et le pétrole brut. La politique de la Société permet de couvrir jusqu'à 75 % des achats de carburant d'aviation projetés de l'année civile en cours, 50 % des achats de carburant d'aviation projetés de l'année civile suivante et 25 % des achats de carburant d'aviation projetés pour toute année civile ultérieure. Ces limites sont des maximums, mais elles ne sont pas impératives. Il n'y a aucune limite de couverture minimale mensuelle. La stratégie est passée régulièrement en revue et adaptée, au besoin, aux conditions du marché.

En 2023, la Société a acheté des options d'achat de carburant d'aviation couvrant une partie du risque lié au carburant pour 2023. La prime en espèces liée à ces contrats s'est élevée à 44 M\$. Les coûts liés aux primes et les profits et les pertes de couverture sont reclassés depuis les autres éléments du résultat global vers la charge de carburant d'aviation des appareils au titre des règlements des dérivés. Des contrats dérivés liés au carburant ont été réglés en trésorerie pour une juste valeur de 95 M\$ avec position favorable à la Société, et un gain net de couverture de 51 M\$ a été comptabilisé dans la charge de carburant d'aviation. Aucune inefficacité de la couverture n'a été comptabilisée. Au 31 décembre 2023, il n'y avait aucun dérivé lié au carburant en cours.

Il n'y a eu aucune activité de couverture du carburant en 2022.

Risque de change

Les résultats financiers de la Société sont présentés en dollars canadiens, alors qu'une grande partie de ses charges, de ses dettes et de ses engagements en capital sont libellés en devises, principalement en dollars américains. Le risque de change correspond au risque que les variations des cours des monnaies étrangères puissent avoir une incidence défavorable sur le résultat

d'exploitation et les flux de trésorerie. En matière de gestion du risque de change, l'objectif de la Société est de réduire le risque de flux de trésorerie lié aux flux de trésorerie libellés en devises.

Certaines ventes d'Air Canada sont libellées en dollars américains et dans d'autres monnaies, qui sont ensuite converties en dollars américains dans le cadre du programme de gestion des risques de la Société. En 2023, ces entrées de trésorerie nettes liées aux activités d'exploitation ont totalisé environ 4,2 G\$ US et les charges d'exploitation libellées en dollars américains se sont chiffrées à environ 7,8 G\$ US. Les sorties de trésorerie non liées aux activités d'exploitation en dollars américains, principalement liées aux paiements d'intérêt sur la dette libellée en dollars américains, et les sorties de trésorerie nettes liées aux activités de financement se sont élevées à environ 2,2 G\$ US. Pour 2023, cela a donné lieu à une exposition aux flux de trésorerie nets en dollars américains d'environ 5,8 G\$ US.

La Société a établi sa couverture cible à 60 % sur une période continue de 18 mois en vue de gérer l'exposition aux flux de trésorerie nets en dollars américains décrite ci-dessus à l'aide des stratégies de gestion du risque énoncées ci-après :

- la constitution de réserves de trésorerie en dollars américains pouvant servir de couverture économique à l'égard des fluctuations du dollar américain. Au 31 décembre 2023, les soldes de trésorerie ainsi que de placements à court et à long terme en dollars américains s'établissaient à 1 123 M\$ (845 M\$ US) (693 M\$ [511 M\$ US] au 31 décembre 2022). Une partie des réserves de trésorerie et de placements représentent une couverture économique contre la dette nette à long terme libellée en dollars américains alors que le reliquat est constitué de réserves de trésorerie et de placements aux fins d'exploitation imputées à l'exposition aux flux de trésorerie nets en dollars américains sur une période continue de 18 mois. En 2023, une perte de 18 M\$ (profit de 72 M\$ en 2022) a été comptabilisée au poste « Profit (perte) de change » pour tenir compte de la variation de la valeur de marché équivalente en dollars canadiens des soldes détenus de trésorerie et de placements à court et à long terme en dollars américains;
- l'immobilisation du taux de change au moyen de divers dérivés sur devises, dont les dates d'échéance correspondent aux dates prévues des décaissements nets en dollars américains.

Le nombre de dérivés sur devises conclus et leurs dates d'échéance correspondante sont fonction de plusieurs facteurs, dont le montant des produits en devises pouvant être convertis, les sorties nettes de trésorerie en dollars américains, ainsi que le montant affecté aux paiements de matériel volant et au remboursement de la dette. Étant donné le montant notionnel des dérivés sur devises au 31 décembre 2023 décrits plus amplement ci-après, environ 63 % des sorties de trésorerie nettes libellées en dollars américains sont couvertes pour 2024 et environ 39 % sont couvertes pour 2025, la couverture au moyen de dérivés obtenue étant de 56 % pour les 18 prochains mois. Les réserves de trésorerie et de placements en dollars américains aux fins d'exploitation conjuguées à la couverture par des dérivés permettent d'atteindre une couverture de 60 % sur les 18 prochains mois.

Au 31 décembre 2023, la Société avait en cours des contrats d'options sur devises et des contrats de swaps, échéant en 2024 et 2025, visant l'achat à l'échéance de dollars américains au moyen de dollars canadiens relativement à 5 982 M\$ (4 542 M\$ US) à

un taux moyen pondéré de 1,3089 \$ pour 1,00 \$ US (5 798 M\$ [4 310 M\$ US] en 2022 échéant en 2023 et 2024, à un taux moyen pondéré de 1,2986 \$ pour 1,00 \$ US). La Société a également mis en place des mesures de protection en vue de la vente d'une partie de ses euros, de ses livres sterling, de ses yens, de ses yuans et de ses dollars australiens excédentaires (276 M€ EU, 166 M£ GB, 14 797 M¥ JP et 124 M\$ AU) avec règlement en 2024 et 2025 à des taux moyens pondérés respectifs de 1,1292 € EU, 1,2790 £ GB, 0,0075 ¥ CN et 0,6920 \$ AU pour 1,00 \$ US (au 31 décembre 2022 : 198 M€ EU, 244 M£ GB, 17 405 M¥ JP, 355 M¥ CN et 126 M\$ AU avec règlement en 2023 et en 2024 à des taux moyens pondérés respectifs de 1,0828 € EU, 1,2467 £ GB, 0,0082 ¥ JP, 0,1419 ¥ CN et 0,7072 \$ AU pour 1,00 \$ US).

Les structures de couverture mises en place ont diverses caractéristiques d'évaluation des options, comme des conditions à barrière désactivante et le plafonnement des bénéfices et, compte tenu de la volatilité présumée qui est utilisée dans le calcul de la juste valeur, la juste valeur nette de ces contrats sur devises au 31 décembre 2023 était de 165 M\$ avec position favorable aux contreparties (140 M\$ avec position favorable aux contreparties en 2022). Ces instruments dérivés n'ont pas été désignés comme couverture aux fins comptables et sont comptabilisés à la juste valeur. En 2023, un profit de 139 M\$ a été constaté dans le poste « Profit (perte) de change » relativement à ces dérivés (profit de 174 M\$ en 2022). En 2023, les contrats de dérivés de change ont été réglés en trésorerie pour une juste valeur nette de 163 M\$ avec position favorable à la Société (46 M\$ avec position favorable à la Société en 2022).

Risque de taux d'intérêt

Le risque de taux d'intérêt correspond au risque que la juste valeur ou les flux de trésorerie futurs d'un instrument financier fluctuent en raison des variations des taux d'intérêt du marché.

La Société est partie à des titres de créance à taux fixe et à taux variable, et elle loue aussi certains actifs pour lesquels le montant du loyer fluctue en fonction des variations des taux d'intérêt à court terme. La Société gère son risque de taux d'intérêt sur la base d'un portefeuille et recherche, pour chacun des contrats qu'elle conclut, les conditions de financement les plus avantageuses compte tenu de tous les facteurs pertinents, notamment la marge de crédit, l'échéance et la base. La gestion du risque vise à réduire au minimum la possibilité que des variations des taux d'intérêt entraînent des variations défavorables des flux de trésorerie de la Société. La trésorerie et le portefeuille de placements à court terme et à taux variable servent de couverture économique à une partie de la dette à taux variable.

Le ratio obligations à taux fixe-obligations à taux variable en cours vise à assurer une certaine marge de manœuvre quant à la structure du capital de la Société et est fonction d'un objectif à long terme de 60 % à taux fixe et de 40 % à taux variable, mais permet une certaine flexibilité en fonction des conditions du marché. Le ratio au 31 décembre 2023 était de 75 % à taux fixe et de 25 % à taux variable (71 % et 29 %, respectivement, au 31 décembre 2022).

Risque lié à la rémunération fondée sur des actions

La Société émet des UAR et des UANR à certains de ses salariés, selon la description donnée à la note 13. Chaque UAR et chaque

UANR confèrent à leur détenteur le droit de recevoir une action, un montant en trésorerie équivalant à la valeur de marché d'une action ou une combinaison des deux, au choix du Conseil d'administration.

Pour tenir compte du risque lié au cours de l'action, la Société a conclu des contrats à terme sur actions pour couvrir les UAR et les UANR acquises en 2023. Les dates des contrats à terme ont coïncidé avec les modalités d'acquisition et les dates de règlement prévues de 325 000 UAR et UANR en 2023. Ces contrats n'ont pas été désignés comme instruments de couverture aux fins comptables. Les variations de la juste valeur de ces contrats sont, par conséquent, inscrites dans le profit (la perte) sur instruments financiers comptabilisés à la juste valeur de la période au cours de laquelle elles se produisent. En 2023, un profit de moins de 1 M\$ a été constaté (perte de moins de 1 M\$ en 2022). Des contrats à terme sur actions ont été dénoués par règlement en trésorerie, ce qui a donné lieu à une juste valeur de 6 M\$, avec position favorable à la Société en 2023 (7 M\$ en 2022). Il n'y a aucun contrat à terme sur actions en cours au 31 décembre 2023.

Risque de crédit

Le risque de crédit est le risque qu'une partie manque à l'une de ses obligations et amène de ce fait l'autre partie à subir une perte financière. Au 31 décembre 2023, la Société était exposée au risque de crédit lié principalement aux valeurs comptables de la trésorerie, des équivalents de trésorerie, des placements à court terme, des créances clients, des placements à long terme et des instruments dérivés. La trésorerie, les équivalents de trésorerie et les placements à court terme et à long terme sont placés auprès de grands établissements financiers, de différents ordres de gouvernement au Canada et de grandes sociétés. Les créances clients résultent généralement de la vente de billets à des personnes qui pour la plupart règlent l'achat par cartes de crédit reconnues auprès d'agents de voyages, de centres de voyages intra-entreprises ou d'autres sociétés aériennes dispersés géographiquement. Les créances clients liées aux produits fret sont par ailleurs associées aux comptes d'un grand nombre de clients dispersés géographiquement. Les créances clients liées aux accords visant l'émission de points Aéroplan sont principalement associées à de grands établissements financiers, et tout risque lié à ces clients est réduit par la nature et la taille relatives des activités exercées par ces partenaires. Des directives concernant les cotes de solvabilité sont utilisées pour déterminer les contreparties aux dérivés. Afin d'atténuer sa vulnérabilité au risque de crédit et d'évaluer la qualité du crédit de ses contreparties, la Société passe régulièrement en revue leurs cotes de solvabilité et établit des limites de crédit lorsqu'elle le juge nécessaire.

Analyse de sensibilité

Suit une analyse de sensibilité pour chaque type de risque de marché auquel la Société est exposée du fait des importants instruments financiers qu'elle a comptabilisés au 31 décembre 2023. L'analyse de sensibilité est fondée sur certaines variations du facteur de risque pertinent. Ces hypothèses ne sont pas nécessairement représentatives des variations réelles de ces risques et ne sauraient être considérées comme fiables. Étant donné la volatilité potentielle des marchés des capitaux et des marchandises, les variations réelles et les pourcentages de variation connexes pourraient être sensiblement différents de ceux qui sont présentés ci-dessous. Les variations de bénéfice ne peuvent généralement être extrapolées, la corrélation entre la modification de l'hypothèse et la variation du bénéfice pouvant ne pas être linéaire. Aux fins de présentation de l'information, chacun des risques est évalué indépendamment des autres risques. Cependant, dans les faits, des variations de l'un des facteurs peuvent donner lieu à des variations d'un ou de plusieurs autres facteurs, ce qui peut amplifier ou atténuer les sensibilités.

L'analyse de sensibilité liée aux contrats dérivés est fondée sur la variation de la juste valeur estimée qui s'applique au dérivé le 31 décembre 2023, compte tenu d'un certain nombre de variables, dont la durée résiduelle jusqu'à l'échéance. Cette analyse ne tient pas compte de la variation de la juste valeur qui s'appliquerait au dérivé si la modification du risque de marché s'appliquait à la date d'échéance du contrat dérivé.

(en millions de dollars canadiens)	Risque de taux d'intérêt		Risque de change ¹⁾		Autre risque de prix ^{2), 3)}	
	Bénéfice		Bénéfice		Bénéfice	
	Augmentation de 1 %	Diminution de 1 %	Augmentation de 5 %	Diminution de 5 %	Augmentation de 10 %	Diminution de 10 %
Trésorerie et équivalents de trésorerie	28 \$	(28) \$	(21) \$	21 \$	- \$	- \$
Placements à court terme	57 \$	(57) \$	(32) \$	32 \$	- \$	- \$
Placements à long terme	7 \$	(7) \$	(3) \$	3 \$	- \$	- \$
Dépôts liés à des appareils	- \$	- \$	(2) \$	2 \$	- \$	- \$
Dettes à long terme et obligations locatives	(33) \$	33 \$	517 \$	(517) \$	- \$	- \$
Dérivés de change	- \$	- \$	(8) \$	8 \$	- \$	- \$
Dérivé intégré sur billets convertibles	- \$	- \$	- \$	- \$	(6) \$	6 \$

1) L'augmentation (la diminution) du change est attribuable au raffermissement (à l'affaiblissement) du dollar canadien par rapport au dollar américain. L'incidence sur la dette à long terme et les obligations locatives comprend un montant de 6 M\$ lié à la variation du dollar canadien par rapport au yen. Les variations d'autres monnaies n'ont pas d'incidence importante sur les instruments financiers de la Société.

2) L'analyse de sensibilité concernant les dérivés intégrés sur billets convertibles est fondée sur une variation totale de la valeur de 10 %.

En ce qui a trait à la participation d’Air Canada dans Chorus, une augmentation (diminution) de 10 % du cours de l’action de Chorus entraînerait une augmentation (diminution) de 4 M\$ des autres éléments du résultat global.

Cluses restrictives des accords concernant les cartes de crédit

Les accords principaux de traitement des opérations par carte de crédit de la Société prévoient des seuils au-delà desquels la Société est tenue de fournir des dépôts en espèces aux fournisseurs de services concernés. Les obligations de fournir des dépôts en espèces et le montant devant être versé au titre du dépôt sont fondés sur une matrice évaluant, tous les trimestres, un ratio de couverture des frais fixes pour la Société ainsi que ses liquidités non soumises à restrictions et ses placements à court terme. En 2023, la Société n’a fourni aucun dépôt en espèces aux termes de ces accords (aucun dépôt en 2022).

Justes valeurs des instruments financiers inscrits à l’état consolidé de la situation financière

En raison de l’échéance très rapprochée ou à court terme qui les caractérise, les instruments financiers inscrits à titre d’actifs et de passifs financiers courants à l’état consolidé de la situation financière, qui comprennent les créances clients et les dettes fournisseurs et charges à payer, ont une valeur comptable proche de leur juste valeur. Les équivalents de trésorerie, les placements à court terme et les placements à long terme sont classés comme étant détenus à des fins de transaction et sont par conséquent constatés à la juste valeur.

Les valeurs comptables des dérivés sont égales à leur juste valeur, qui est basée sur le montant auquel ils pourraient être réglés étant donné les taux d’intérêt en vigueur sur le marché estimés.

La direction a estimé la juste valeur de sa dette à long terme au moyen de techniques d’évaluation dont les flux de trésorerie actualisés, tenant compte des informations du marché disponibles et des valeurs négociées le cas échéant, des taux d’intérêt en vigueur sur le marché, des conditions liées à des garanties éventuelles, des conditions actuelles des marchés du crédit et de l’estimation la plus récente des marges de crédit applicables à la Société selon des opérations récentes. D’après les données non observables importantes (niveau 3 de la hiérarchie des justes valeurs), la juste valeur estimative de la dette se chiffre à 10 975 M\$ comparativement à sa valeur comptable de 11 455 M\$.

Le tableau qui suit présente les évaluations à la juste valeur inscrites à l'état consolidé de la situation financière, classées en fonction de l'importance des données d'entrée utilisées pour effectuer les évaluations.

Évaluations récurrentes (en millions de dollars canadiens)	31 décembre 2023	Évaluations à la juste valeur à la date de clôture, d'après ce qui suit :		
		Cours sur des marchés actifs pour des actifs identiques (niveau 1)	Autres données observables importantes (niveau 2)	Données non observables importantes (niveau 3)
Actifs financiers				
Titres détenus à des fins de transaction				
Équivalents de trésorerie	364 \$	- \$	364 \$	- \$
Placements à court terme	5 734	-	5 734	-
Placements à long terme	744	-	744	-
Placement en titres de capitaux propres dans Chorus	40	40	-	-
Instruments dérivés				
Dérivés de change	14	-	14	-
Total	6 896 \$	40 \$	6 856 \$	- \$
Passifs financiers				
Instruments dérivés				
Dérivés de change	179	-	179	-
Dérivé intégré sur billets convertibles	56	-	56	-
Total	235 \$	- \$	235 \$	- \$

Les actifs financiers détenus par des établissements financiers sous forme de trésorerie et de trésorerie soumise à des restrictions sont exclus du tableau de classement des évaluations à la juste valeur ci-dessus du fait qu'ils ne sont pas évalués selon une méthode d'évaluation.

La méthode utilisée par la Société consiste à comptabiliser les transferts depuis et vers les niveaux de la hiérarchie des justes valeurs à la date de l'événement ou du changement de circonstances à l'origine du transfert. Il n'y a pas eu de transferts entre les niveaux de la hiérarchie des justes valeurs au cours de l'exercice 2023.

Compensation des instruments financiers dans l'état consolidé de la situation financière

La Société compense les actifs et les passifs financiers et présente le solde net à l'état consolidé de la situation financière lorsqu'elle a un droit juridiquement exécutoire d'opérer compensation entre les montants comptabilisés et qu'elle a l'intention soit de procéder à un règlement net, soit de réaliser l'actif et de régler le passif simultanément. Dans le cours normal de ses activités, la Société signe divers accords de compensation globale ou d'autres accords similaires qui ne réunissent pas les critères relatifs à la compensation dans l'état consolidé de la situation financière, mais permettent néanmoins la compensation des montants correspondants dans certaines circonstances, comme la résiliation des contrats ou la faillite ou une défaillance de l'une des parties à l'accord.

Air Canada est partie à des accords sectoriels de chambre de compensation en vertu desquels certaines créances clients liées aux produits passages, fret et autres sont réglées sur la base du solde net avec la contrepartie par l'intermédiaire de la chambre de compensation. Ces opérations sont principalement attribuables à des accords interlignes avec d'autres sociétés aériennes. Ces accords commerciaux, conclus entre les transporteurs, permettent la vente et le règlement de services de transport aérien et de services connexes. Les montants interlignes facturés et au titre des prestations de services en cours s'élèvent à 126 M\$ sur la base du solde brut au 31 décembre 2023 (112 M\$ au 31 décembre 2022). Ces montants seront réglés sur la base du solde net à une date ultérieure, mais les soldes nets ne seront connus qu'à la date du règlement.

Le tableau qui suit présente les instruments financiers comptabilisés qui sont compensés ou qui sont visés par des accords-cadres de compensation globale exécutoire ou d'autres accords similaires, mais qui n'ont pas été compensés en date des 31 décembre 2023 et 2022. La colonne « Solde net » indique le solde qui aurait été inscrit à l'état consolidé de la situation financière si tous les droits de compensation avaient été exercés.

	Soldes compensés			Soldes non compensés	Solde net
	Actifs, solde brut	Passifs compensés, solde brut	Soldes nets présentés	Instruments financiers	
Actifs financiers					
(en millions de dollars canadiens)					
31 décembre 2023					
Actifs dérivés	43 \$	(29) \$	14 \$	- \$	14 \$
	43 \$	(29) \$	14 \$	- \$	14 \$
31 décembre 2022					
Actifs dérivés	115 \$	(63) \$	52 \$	6 \$	58 \$
	115 \$	(63) \$	52 \$	6 \$	58 \$
Passifs financiers					
(en millions de dollars canadiens)					
	Soldes compensés			Soldes non compensés	Solde net
	Passifs, solde brut	Actifs compensés, solde brut	Soldes nets présentés	Instruments financiers	
31 décembre 2023					
Passifs dérivés	257 \$	(78) \$	179 \$	- \$	179 \$
	257 \$	(78) \$	179 \$	- \$	179 \$
31 décembre 2022					
Passifs dérivés	245 \$	(53) \$	192 \$	- \$	192 \$
	245 \$	(53) \$	192 \$	- \$	192 \$

Provisions pour éventualités et litiges

La Société fait actuellement l'objet de diverses poursuites et actions en justice, notamment de réclamations de la part de divers groupes d'employés syndiqués d'Air Canada, et des provisions ont été constituées en conséquence. La direction est d'avis que le règlement final de ces réclamations n'aura pas un effet négatif important sur la situation financière de la Société ni sur ses résultats.

Garanties

De concert avec d'autres sociétés aériennes, la Société est partie à des accords d'avitaillement et de dégivrage avec neuf sociétés d'avitaillement et trois sociétés de dégivrage d'appareils dans divers grands aéroports du Canada. Ces entités fonctionnent selon le principe du recouvrement des coûts. La dette globale de ces entités qui n'a pas été consolidée par la Société selon la norme IFRS 10, *États financiers consolidés* est d'environ 1 215 M\$ au 31 décembre 2023 (1 181 M\$ au 31 décembre 2022), ce qui correspond au risque de perte maximal auquel s'expose la Société, avant la prise en compte de la valeur des actifs qui garantissent les obligations et de tout partage de coûts éventuels avec les autres sociétés aériennes contractantes. La Société considère le risque en découlant comme minime. Chaque société aérienne contractante qui fait partie d'une de ses entités participe à la garantie de sa dette d'une manière proportionnelle à l'utilisation qu'elle fait du réseau. La durée de ces accords varie, mais elle dépasse généralement cinq ans.

Conventions d'indemnisation

Dans le cours normal de ses activités, la Société conclut différents contrats, notamment des contrats d'exploitation ou de crédit-bail immobilier, des contrats de financement ou de location d'appareils, des contrats de services techniques et des contrats conclus avec des administrateurs ou des dirigeants et autres accords commerciaux, dont certains peuvent donner lieu à des indemnités à des contreparties qui peuvent entraîner le paiement, par la Société, des coûts ou des pertes engagés par ces contreparties. La Société ne peut raisonnablement estimer le montant éventuel, s'il en est, qu'elle pourrait avoir à payer en vertu de telles conventions d'indemnisation. Ce montant dépend aussi de l'issue de faits et de circonstances futurs, qui ne peut être prédite. Certaines conventions établissent un montant potentiel maximal, tandis que d'autres ne précisent pas de montant maximal ou de période limitée. Par le passé, la Société n'a fait aucun paiement important aux termes de telles conventions d'indemnisation.

La Société s'attend à être protégée par ses assurances dans la plupart des cas de responsabilité extracontractuelle et certaines des obligations contractuelles.

La Société considère le capital comme la somme de la dette à long terme et des obligations locatives, du dérivé intégré sur billets convertibles et de la valeur comptable des capitaux propres (du déficit) attribuables à ses actionnaires. La Société surveille aussi sa dette nette, qui correspond au total de la dette à long terme et des obligations locatives moins la trésorerie, les équivalents de trésorerie et les placements à court terme et à long terme.

La Société gère son capital en fonction des principaux objectifs suivants :

- veiller à ce que la Société ait accès au capital afin de financer ses obligations contractuelles à leur échéance et veiller à ce que les niveaux de trésorerie soient suffisants pour pallier la détérioration de la situation économique;
- veiller à ce que les décisions portant sur la répartition des capitaux se traduisent par des résultats suffisants et évaluer l'efficacité avec laquelle la Société répartit ses capitaux pour produire des résultats;
- planifier les obligations de remboursement afin qu'elles cadrent avec la durée d'utilité prévue des principaux actifs générateurs de produits de la Société;
- maintenir un équilibre adéquat entre le capital provenant d'emprunts et le capital provenant d'investisseurs;
- surveiller la qualité de crédit de la Société afin de lui faciliter l'accès aux marchés financiers à des taux d'intérêt concurrentiels.

Dans le but de maintenir ou d'ajuster la structure de son capital, la Société prend les mesures suivantes : elle modifie parfois le type de capital auquel elle a recours ou le montant, notamment en optant pour l'achat au lieu du financement de la dette ou de la location, elle reporte ou annule des dépenses liées au matériel volant en n'exerçant pas les options disponibles ou en vendant les options qu'elle détient sur des appareils et elle rachète ou émet des titres de créance ou émet des titres de capitaux propres ou rachète des actions en circulation, le tout selon les conditions du marché et les modalités des accords sous-jacents (ou les autorisations nécessaires) ou d'autres restrictions légales.

Aux 31 décembre, le calcul du capital total et de la dette nette est le suivant :

(en millions de dollars canadiens)	31 décembre 2023	31 décembre 2022
Dette à long terme et obligations locatives	12 996 \$	15 043 \$
Partie courante de la dette à long terme et des obligations locatives	866	1 263
Total de la dette à long terme et des obligations locatives	13 862	16 306
Dérivé intégré sur billets convertibles	56	120
Capitaux propres (déficit) attribuables aux actionnaires	796	(1 555)
Capital total	14 714 \$	14 871 \$
Total de la dette à long terme et des obligations locatives	13 862 \$	16 306 \$
Moins la trésorerie, les équivalents de trésorerie et les placements à court et à long terme	(9 295)	(8 811)
Dette nette	4 567 \$	7 495 \$

Ventilation des produits des activités ordinaires

La Société ventile les produits des activités ordinaires tirés de contrats conclus avec les clients selon la nature des services de transport aérien. Les catégories de produits correspondant à la nature des services présentées au compte consolidé de résultat sont les produits passages, les produits fret et les autres produits. La Société décompose ensuite les produits tirés du transport de passagers et de fret selon le segment de marché géographique.

Le rapprochement entre les montants globaux déclarés par région pour les produits passages et fret et les montants applicables du compte consolidé de résultat s'établit comme suit :

(en millions de dollars canadiens)	2023	2022
Produits passages		
Lignes intérieures	5 106 \$	4 424 \$
Lignes transfrontalières	4 123	3 017
Lignes transatlantiques	6 049	4 381
Lignes transpacifiques	2 380	1 118
Autres	1 745	1 298
	19 403 \$	14 238 \$

(en millions de dollars canadiens)	2023	2022
Produits fret		
Lignes intérieures	94 \$	114 \$
Lignes transfrontalières	45	51
Lignes transatlantiques	432	556
Lignes transpacifiques	222	409
Autres	131	136
	924 \$	1 266 \$

Les produits passages et fret correspondent aux produits tirés des vols ayant leurs points de départ et de destination dans un pays ou une région déterminée. Les lignes transatlantiques concernent les vols transocéaniques ayant leurs points de départ et de destination principalement en Europe, en Inde, au Moyen-Orient et en Afrique du Nord. Les lignes transpacifiques concernent les vols transocéaniques ayant leurs points de départ et de destination principalement en Asie et en Australie. Les autres produits passages et fret concernent les vols ayant leurs points de départ et de destination principalement en Amérique centrale et du Sud, dans les Antilles et au Mexique.

Les autres produits liés à l'exploitation proviennent principalement de clients situés au Canada et consistent essentiellement en des produits tirés de la vente de la portion terrestre de forfaits vacances, de l'échange de points Aéroplan pour des biens et services non aériens, des achats à bord et d'autres services passagers et frais accessoires, ainsi que d'autres services liés au transport aérien.

Soldes contractuels

Le tableau ci-dessous fournit des informations sur les créances clients, les actifs contractuels et les passifs contractuels relatifs aux contrats conclus avec des clients.

(en millions de dollars canadiens)	31 décembre 2023	31 décembre 2022
Créances, comprises dans les créances clients	852 \$	770 \$
Coûts des contrats, compris dans les charges payées d'avance et autres actifs courants	127	133
Passifs contractuels – produits passages perçus d'avance	4 341	4 104
Passifs contractuels – produits différés d'Aéroplan (courants et à long terme)	3 562	3 409
Passifs contractuels – autres produits différés (courants et à long terme)	900	1 046

Les créances clients comprennent les créances liées aux produits passages et aux produits fret ainsi que d'autres créances liées aux contrats conclus avec les clients. La Société vend des billets de passage et des services passagers accessoires qui sont payés comptant, par carte de crédit ou selon d'autres modes de paiement à base de cartes. Les paiements sont généralement effectués avant la prestation des services de transport auxquels ils se rattachent. Les billets de passage et les créances liées aux services accessoires correspondent aux montants que doivent payer d'autres sociétés aériennes pour des voyages interlignes, les intermédiaires fournisseurs de services de traitement des paiements des agences de voyages ou les fournisseurs de services de traitement des opérations par cartes de crédit pour la vente de voyages à venir, et sont pris en compte dans les créances clients inscrites à l'état consolidé de la situation financière. Des points Aéroplan sont vendus à des partenaires du programme en fonction des points accumulés par les membres, et ces créances sont généralement réglées mensuellement. Les créances liées au fret et les autres créances ont trait aux montants dus par les clients, dont les transitaires et les partenaires interlignes pour le transport de fret et les autres services fournis.

Les coûts des contrats comprennent les frais de carte de crédit, les commissions et les frais liés aux systèmes mondiaux de distribution relatifs aux billets de passage. Ces coûts sont inscrits à l'actif au moment de la vente et passés en charges au moment de la comptabilisation des produits passages.

Les opérations de vente de services de transport de passagers et de fret reposent sur de nombreux systèmes et contrôles informatiques pour le traitement, l'enregistrement et la comptabilisation d'un volume important d'opérations de faible valeur, par l'intermédiaire d'une combinaison de systèmes informatiques internes et de fournisseurs de services externes, notamment de chambres de compensation sectorielles, de systèmes mondiaux de distribution et d'autres transporteurs aériens partenaires. Les produits passages et les produits tirés de la portion terrestre de forfaits vacances sont reportés et inclus dans le passif courant. Une partie des produits passages, qui correspond à l'équivalent de la valeur des billets des points Aéroplan versés, est comptabilisée séparément et reportée dans les produits différés d'Aéroplan. Le passif au titre des produits passages perçus d'avance est comptabilisé dans les produits lorsque le vol auquel il se rapporte a lieu ou pendant la période du forfait vacances. Selon la classe tarifaire, les voyageurs peuvent échanger leurs billets jusqu'au moment du vol ou obtenir un remboursement, généralement moyennant le paiement de certains frais. La Société évalue régulièrement le passif au titre des produits passages perçus d'avance.

La mesure de simplification proposée dans la norme IFRS 15 permet aux entités de ne pas fournir le solde du prix de transaction ni d'explication précisant quand elles s'attendent à comptabiliser en produits des activités ordinaires ce montant si la durée initiale attendue du contrat ne dépasse pas un an. La Société a choisi d'appliquer cette mesure de simplification pour les obligations de prestation liées au transport du passager, car les billets de passage expirent au bout d'un an s'ils n'ont pas été utilisés.

Air Canada offre et a accordé à ses clients des crédits de voyage sans date d'expiration. Les clients peuvent utiliser les crédits de voyage dans les 12 prochains mois et la Société n'a pas le droit inconditionnel de reporter le règlement au-delà des 12 prochains mois. Au 31 décembre 2023, le montant intégral de 325 M\$ (401 M\$ en 2022) du passif lié à ces crédits a donc été inscrit au passif courant, même si une partie des crédits pourraient être utilisés après les 12 prochains mois.

Le tableau qui suit présente des informations financières concernant l'évolution des produits différés d'Aéroplan.

(en millions de dollars canadiens)	2023	2022
Produits différés d'Aéroplan à l'ouverture de l'exercice	3 409 \$	3 452 \$
Produits tirés des points Aéroplan versés en vertu des accords conclus avec les partenaires du programme	1 678	1 253
Équivalent de la valeur des billets pour les points Aéroplan versés	294	207
Points Aéroplan échangés	(1 819)	(1 503)
Produits différés d'Aéroplan à la clôture de l'exercice	3 562 \$	3 409 \$

Les produits tirés des points Aéroplan versés en vertu des accords conclus avec les partenaires du programme Aéroplan et les équivalents de la valeur des billets en points versés pour des voyages en avion sont différés jusqu'à ce que les points soient échangés et la prime, fournie au membre. La Société s'attend à ce que la majorité des points en circulation soient échangés d'ici trois ans.

Rémunération des principaux dirigeants

La direction d'Air Canada comprend le Conseil d'administration et ses hauts dirigeants (le président et chef de la direction, le vice-président général et chef des Affaires financières, le vice-président général et chef des opérations, le vice-président général – Marketing et Solutions numériques, le vice-président général – Chiffres d'affaires et Planification du réseau, la vice-présidente générale et chef des Ressources humaines et des Affaires publiques et le vice-président général et chef des Affaires juridiques et secrétaire général. Les soldes présentés reposent sur les charges inscrites aux états financiers consolidés qui, dans le cas des prestations de retraite et des avantages postérieurs à l'emploi, tiennent compte des profits ou des pertes actuariels, le cas échéant. Le tableau qui suit présente un résumé de la rémunération des principaux dirigeants.

(en millions de dollars canadiens)	2023	2022
Salaires et autres avantages	9 \$	8 \$
Régimes de retraite et avantages postérieurs à l'emploi	5	(3)
Rémunération fondée sur des actions	17	15
	31 \$	20 \$



À propos d'Air Canada

Air Canada est la plus importante société aérienne du Canada, le transporteur national du pays et un membre cofondateur du réseau Star Alliance — le plus vaste regroupement mondial de sociétés aériennes. Les lignes régulières d'Air Canada relient sans escale plus de 180 aéroports au Canada, aux États-Unis et à l'étranger sur six continents. Air Canada détient la cote quatre étoiles de Skytrax.

Le programme Aéroplan d'Air Canada est le principal programme de fidélité du Canada en matière de voyages. Il offre à ses membres la possibilité d'accumuler ou d'échanger des points auprès du plus grand réseau mondial de transporteurs partenaires, au nombre de 45, et auprès de ses partenaires détaillants, hôteliers et de location de véhicules. Par l'intermédiaire de Vacances Air Canada, la Société offre plus de choix que tout autre voyageur canadien pour des centaines de destinations dans le monde, avec une large sélection d'hôtels, de vols, de croisières, d'excursions et de locations de véhicules. Air Canada Cargo, division fret d'Air Canada, dispose de la capacité d'emport et de la connectivité pour desservir des centaines de destinations sur six continents au moyen des vols passagers d'Air Canada et des vols tout-cargo. Air Canada s'est donné l'objectif ambitieux de zéro émission nette de toutes ses activités à l'échelle mondiale d'ici 2050. Les actions d'Air Canada se négocient sur le marché à la Bourse de Toronto (TSX) au Canada et sur la plateforme OTCQX aux États-Unis.



AIR CANADA

MEMBRE DU RÉSEAU STAR ALLIANCE 



Le seul transporteur international réseau quatre étoiles en Amérique du Nord