



Premier trimestre de 2023

Rapport de gestion

Le 12 mai 2023




MEMBRE DU RÉSEAU STAR ALLIANCE 

TABLE DES MATIÈRES

1. PRINCIPALES MESURES FINANCIÈRES ET STATISTIQUES	1
2. INTRODUCTION ET PRINCIPALES HYPOTHÈSES	3
3. À PROPOS D’AIR CANADA.....	6
4. APERÇU.....	7
5. RÉSULTATS DES ACTIVITÉS – COMPARAISON DES PREMIERS TRIMESTRES DE 2023 ET DE 2022.....	9
6. PARC AÉRIEN.....	15
7. GESTION FINANCIÈRE ET GESTION DU CAPITAL.....	17
7.1 LIQUIDITÉ	17
7.2 DETTE NETTE.....	17
7.3 FONDS DE ROULEMENT	18
7.4 VARIATIONS DES FLUX DE TRÉSORERIE.....	18
7.5 DÉPENSES D’INVESTISSEMENT ET ACCORDS DE FINANCEMENT CONNEXES	20
7.6 OBLIGATIONS DE CAPITALISATION DES RÉGIMES DE RETRAITE.....	21
7.7 OBLIGATIONS CONTRACTUELLES	22
7.8 CAPITAL-ACTIONS	22
8. RÉSULTATS FINANCIERS TRIMESTRIELS	23
9. INSTRUMENTS FINANCIERS ET GESTION DU RISQUE.....	25
10. MÉTHODES COMPTABLES	25
11. JUGEMENTS ET ESTIMATIONS COMPTABLES CRITIQUES	25
12. ACCORDS HORS BILAN	25
13. TRANSACTIONS ENTRE PARTIES LIÉES	25
14. FACTEURS DE RISQUE.....	25
15. CONTRÔLES ET PROCÉDURES.....	25
16. MESURES FINANCIÈRES HORS PCGR	26
17. GLOSSAIRE.....	30

1. PRINCIPALES MESURES FINANCIÈRES ET STATISTIQUES

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

(en millions de dollars canadiens, sauf les montants par action ou indication contraire)	Premiers trimestres		
	2023	2022	Variation (\$)
Mesures de performance financière			
Produits d'exploitation	4 887	2 573	2 314
Perte d'exploitation	(17)	(550)	533
Marge d'exploitation ¹⁾ (en %)	(0,3)	(21,4)	21,1 pp ⁸⁾
BAIIDA ajusté ²⁾	411	(143)	554
Marge du BAIIDA ajusté ²⁾ (en %)	8,4	(5,6)	14,0 pp
Perte avant impôts sur le résultat	(23)	(814)	791
Bénéfice net (perte nette)	4	(974)	978
Résultat avant impôts ajusté ²⁾	(194)	(740)	546
Perte nette ajustée ²⁾	(188)	(747)	559
Liquidités totales ³⁾	10 543	10 361	182
Flux de trésorerie nets provenant des activités d'exploitation	1 437	367	1 070
Flux de trésorerie disponibles ²⁾	987	91	896
Dettes nettes ²⁾	6 532	7 031	(499)
Perte par action – résultat dilué	(0,03)	(2,72)	2,69
Perte ajustée par action – résultat dilué ²⁾	(0,53)	(2,09)	1,56
Statistiques d'exploitation⁴⁾	2023	2022	Variation (%)
Passagers-milles payants (« PMP ») (en millions)	18 578	9 481	96,0
Sièges-milles offerts (« SMO ») (en millions)	21 907	14 297	53,2
Coefficient d'occupation (en %)	84,8 %	66,3 %	18,5 pp
Produits passages par PMP (« rendement unitaire ») (en cents)	22,0	20,2	8,8
Produits passages par SMO (« PPSMO ») (en cents)	18,7	13,4	39,2
Produits d'exploitation par SMO (« PESMO ») (en cents)	22,3	18,0	23,9
Charges d'exploitation par SMO (« CESMO ») (en cents)	22,4	21,8	2,5
CESMO ajustées (en cents) ²⁾	14,5	15,6	(6,9)
Effectif moyen en équivalents temps plein (« ETP ») (en milliers) ⁵⁾	34,5	27,3	26,1
Avions composant le parc en exploitation à la clôture de la période	352	332	6
Sièges routés (en milliers)	12 293	8 653	42,1
Mouvements des appareils (en milliers)	85,2	65,0	31,0
Longueur d'étape moyenne (en milles) ⁶⁾	1 782	1 652	7,9
Coût du litre de carburant (en cents)	128,5	98,6	30,4
Consommation de carburant (en milliers de litres)	1 067 085	760 862	40,2
Passagers payants transportés (en milliers) ⁷⁾	9 969	5 435	83,4

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 16, 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 mars 2023, les liquidités totales s'élevaient à 10 543 M\$ et étaient composées de trésorerie et d'équivalents de trésorerie et de placements à court terme et à long terme totalisant 9 532 M\$ et d'un montant de 1 011 M\$ pouvant être prélevé sur les facilités de crédit. Au 31 mars 2022, les liquidités totales s'élevaient à 10 361 M\$ et étaient composées de trésorerie et d'équivalents de trésorerie et de placements à court terme et à long terme totalisant 9 411 M\$ et d'un montant de 950 M\$ pouvant être prélevé sur les facilités de crédit. La trésorerie et les

équivalents de trésorerie comprennent également des fonds (231 M\$ au 31 mars 2023 et 199 M\$ au 31 mars 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 Jazz exerçant ses activités aux termes du contrat d'achat de capacité avec Air Canada.*
- 5) *Rend compte de l'effectif moyen en ETP à Air Canada et aux filiales de celle-ci, à l'exclusion de l'effectif en ETP à Jazz, qui exerce ses activités aux termes du contrat d'achat de capacité conclu avec Air Canada. Au 31 mars 2023, il y avait 35 981 employés en poste au 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.*

2. INTRODUCTION ET PRINCIPALES HYPOTHÈSES

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 premier trimestre de 2023, selon le point de vue de la direction. Ce rapport doit être lu en parallèle avec les états financiers consolidés résumés non audités intermédiaires du premier trimestre de 2023 et les notes complémentaires d'Air Canada datés du 12 mai 2023, ainsi qu'avec les états financiers consolidés et notes complémentaires audités annuels de 2022 d'Air Canada et le rapport de gestion de 2022 d'Air Canada, tous deux datés du 17 février 2023. 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* (« IFRS ») publiées par l'International Accounting Standards Board (l'« IASB »), 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 17, *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 11 mai 2023.

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 rapport de gestion de 2022 d'Air Canada daté du 17 février 2023, et à la rubrique 14, *Facteurs de risque* du présent rapport de gestion. Le 12 mai 2023, Air Canada a publié dans un communiqué ses résultats du premier trimestre de 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.sedar.com. Pour un complément d'information sur les documents publics d'Air Canada, dont sa notice annuelle, consulter le site de SEDAR au www.sedar.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 et le contexte géopolitique, comme le conflit militaire entre la Russie et l'Ukraine, la capacité d'Air Canada de dégager ou de maintenir une rentabilité nette, l'état du secteur et du marché et le contexte influant sur la demande, la concurrence, les effets rémanents de la pandémie de COVID-19, sa dépendance à l'égard des technologies, les risques liés à la cybersécurité, sa capacité de 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, sa capacité de rembourser ses dettes et de conserver ou d'accroître la liquidité, 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), sa dépendance envers les fournisseurs clés (y compris des organismes gouvernementaux et d'autres parties prenantes soutenant les activités aéroportuaires et l'exploitation aérienne), de même qu'envers les transporteurs régionaux et autres, sa capacité de recruter et de conserver du personnel qualifié, la disponibilité et l'intégration de la main-d'œuvre d'Air Canada, les autres épidémies, l'évolution de la législation, de la réglementation ou des procédures judiciaires, les relations de travail

et les coûts connexes, les attentats terroristes, les conflits armés, la capacité d'Air Canada d'exploiter avec succès son programme de fidélité, les pertes par sinistre, sa dépendance à l'égard des partenaires Star Alliance^{MD} et des coentreprises, sa capacité 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.sedar.com, notamment à la rubrique 18, *Facteurs de risque*, du rapport de gestion de 2022 d'Air Canada, daté du 17 février 2023, et à la rubrique 14, *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 actions et des efforts combinés 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. 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, 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 de ses prévisions mises à jour. Dans le cadre de ces hypothèses, Air Canada présume que la croissance du PIB du Canada serait modérée en 2023. Air Canada présume également que le dollar canadien se négocierait en moyenne à 1,34 \$ CA pour 1,00 \$ US pendant l'ensemble de l'exercice 2023 et que le cours du carburant d'aviation s'établirait en moyenne à 1,09 \$ CA le litre pendant l'ensemble de l'exercice 2023.

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.

3. À PROPOS D'AIR CANADA

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'un contrat d'achat de capacité (« CAC ») conclu avec Jazz Aviation S.E.C. (« Jazz »), filiale en propriété exclusive de Chorus Aviation Inc., relativement aux vols régionaux exploités pour son compte sous la dénomination Air Canada Express. Les vols régionaux font partie intégrante de la stratégie en matière de réseau à l'échelle internationale de la Société, car ils 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, ainsi que 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 au moyen de voyages par Air Canada et certains partenaires, et de l'achat de produits et services auprès de fournisseurs et partenaires participants. Les membres peuvent échanger leurs points 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.

4. APERÇU

Au premier trimestre de 2023, Air Canada a continué de se rétablir à un rythme soutenu des effets de la pandémie de COVID-19, alors qu'au premier trimestre de 2022, ses résultats d'exploitation avaient subi l'incidence négative de la pandémie de COVID-19 et de l'apparition du variant Omicron à la fin de 2021, ainsi que des restrictions de déplacements toujours en vigueur à ce moment-là.

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. L'impératif commercial d'Air Canada « 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 rétablissant et en élargissant sa portée internationale et en explorant sans cesse de nouvelles possibilités;
- rehausser l'expérience de sa clientèle et soutenir la création de moments inoubliables et de liens authentiques avec sa clientèle en optimisant son programme de fidélité, ses technologies et ses produits innovants;
- favoriser la collaboration et l'inclusivité au travail, dans le respect des diverses cultures et langues, tout en posant des gestes concrets pour la société.

Récapitulatif financier du premier trimestre de 2023

Voici un aperçu des résultats d'exploitation et de la situation financière d'Air Canada pour le premier trimestre de 2023 par rapport au premier trimestre de 2022.

- Produits d'exploitation records de 4 887 M\$ au premier trimestre, en hausse de 2 314 M\$ grâce principalement à des produits passages plus élevés attribuables à l'augmentation de la demande de voyages. La capacité exploitée a augmenté d'environ 53 % par rapport au premier trimestre de 2022 (atteignant environ 84 % des SMO du premier trimestre de 2019), en phase avec les projections publiées dans le communiqué d'Air Canada daté du 17 février 2023.
- Charges d'exploitation de 4 904 M\$, en hausse de 1 781 M\$ ou de 57 % par rapport au premier trimestre de 2022. Cette augmentation tient compte de l'incidence de l'accroissement de la capacité d'une année sur l'autre, d'une hausse de 83 % des passagers transportés et d'une augmentation de 30 % des prix du carburant d'aviation.
- Perte d'exploitation de 17 M\$, soit une amélioration par rapport à une perte d'exploitation de 550 M\$ au premier trimestre de 2022.
- Bénéfice net de 4 M\$, soit une amélioration de 978 M\$ par rapport au premier trimestre de 2022. Perte par action – résultat dilué de 0,03 \$, comparativement à une perte par action – résultat dilué de 2,72 \$ au premier trimestre de 2022.
- Perte nette ajustée de 188 M\$, soit une amélioration de 559 M\$ par rapport au premier trimestre de 2022. Perte ajustée par action de 0,53 \$, comparativement à une perte ajustée par action de 2,09 \$ au premier trimestre de 2022.
- CESMO ajustées de 14,52 cents, une amélioration de 6,9 % par rapport au premier trimestre de 2022. La réduction du coût unitaire attribuable à l'accroissement de la capacité exploitée a été contrebalancée partiellement par un ajustement des charges au titre de la maintenance favorable de 159 M\$ comptabilisé au premier trimestre de 2022.

- BAIIDA ajusté de 411 M\$, et marge du BAIIDA ajusté de 8,4 %, soit une amélioration par rapport au BAIIDA ajusté négatif de 143 M\$ affiché au premier trimestre de 2022.
- Flux de trésorerie nets provenant des activités d'exploitation de 1 437 M\$, en hausse de 1 070 M\$ par rapport au premier trimestre de 2022, et attribuable à l'effet combiné d'une amélioration des résultats d'exploitation et d'une hausse des flux de trésorerie provenant des produits passages perçus d'avance.
- Flux de trésorerie disponibles de 987 M\$, en hausse de 896 M\$ par rapport au premier trimestre de 2022.

5. RÉSULTATS DES ACTIVITÉS – COMPARAISON DES PREMIERS TRIMESTRES DE 2023 ET DE 2022

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

(en millions de dollars canadiens, sauf indication contraire)	Premiers trimestres			
	2023	2022 ¹⁾ (après retraitement)	Variation (\$)	Variation (%)
Produits d'exploitation				
Passages	4 088 \$	1 917 \$	2 171	113
Fret	238	398	(160)	(40)
Autres	561	258	303	117
Total des produits d'exploitation	4 887	2 573	2 314	90
Charges d'exploitation				
Carburant d'aviation	1 375	750	625	83
Salaires et charges sociales	914	737	177	24
Dotation aux amortissements et perte de valeur	428	407	21	5
Redevances aéroportuaires et de navigation	312	228	84	37
Frais de vente et de distribution	273	122	151	124
Frais d'achat de capacité	216	167	49	29
Maintenance avions	261	44	217	493
Coûts liés à la portion terrestre des forfaits	318	129	189	147
Communications et technologies de l'information	146	119	27	23
Restauration et services à bord	128	70	58	83
Autres	533	350	183	52
Total des charges d'exploitation	4 904	3 123	1 781	57
Perte d'exploitation	(17)	(550)	533	
Produits (charges) autres que d'exploitation				
Profit de change	127	99	28	
Produits d'intérêts	83	20	63	
Charges d'intérêts	(245)	(209)	(36)	
Intérêts incorporés	5	3	2	
Instruments financiers comptabilisés à la juste valeur	38	(173)	211	
Autres	(14)	(4)	(10)	
Total des charges autres que d'exploitation	(6)	(264)	258	
Perte avant impôts sur le résultat	(23)	(814)	791	
Recouvrement (charge) d'impôts sur le résultat	27	(160)	187	
Bénéfice net (perte nette)	4 \$	(974) \$	978 \$	
Bénéfice (perte) par action – résultat de base	0,01 \$	(2,72) \$	2,73 \$	
Perte par action – résultat dilué	(0,03) \$	(2,72) \$	2,69 \$	
BAIIDA ajusté²⁾	411 \$	(143) \$	554 \$	
Résultat avant impôts ajusté²⁾	(194) \$	(740) \$	546 \$	
Perte nette ajustée²⁾	(188) \$	(747) \$	559 \$	
Perte ajustée par action²⁾	(0,53) \$	(2,09) \$	1,56 \$	

1) Les chiffres comparatifs du premier trimestre de 2022 ont été reclassés pour être conformes avec la présentation des états financiers adoptée pour l'exercice clos le 31 décembre 2022. Se reporter à la rubrique 8, Résultats financiers trimestriels du présent rapport de gestion et à la rubrique 12, Méthodes comptables du rapport de gestion de 2022 d'Air Canada pour un complément d'information sur les reclassements à l'état consolidé des résultats.

2) Le BAIIDA ajusté, le résultat avant impôts ajusté, le bénéfice net (la perte nette) ajusté, et le bénéfice (la perte) ajusté par action sont des mesures financières hors PCGR ou des ratios financiers hors PCGR. Se reporter à la rubrique 16, Mesures financières hors PCGR du présent rapport de gestion pour un complément d'information à cet égard.

Produits passages réseau

Au premier trimestre de 2023, les produits passages ont plus que doublé par rapport au premier trimestre de 2022, plus de la moitié de l'augmentation étant attribuable aux marchés internationaux. Ces résultats s'expliquent largement par l'amélioration du contexte d'exploitation dans tous les marchés après la levée de toutes les restrictions de déplacements au Canada à la fin de 2022, ainsi que par la vigueur de la tarification. Environ 58 % de la hausse des produits d'un exercice à l'autre provenaient du trafic local dans les marchés desservis.

Sur fond d'augmentation de 53 % de la capacité, les produits passages par siège mille offert (PPSMO) se sont hissés de 39 %, enregistrant des hausses d'une année sur l'autre sur tous les marchés. L'accroissement du trafic a été supérieur à la progression de la capacité, ce qui s'est traduit par une hausse de 18 points de pourcentage du coefficient d'occupation réseau.

Sur 12 mois, la progression des produits passages tirés des cabines à haut rapport a été supérieure à celle des produits passages tirés de la cabine économique, le trafic et le rendement ayant trait aux cabines à haut rapport ayant crû davantage que ceux liés à la cabine économique.

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

(en millions de dollars canadiens)	Premiers trimestres			
	2023	2022	Variation (\$)	Variation (%)
Lignes intérieures	1 064 \$	648 \$	416 \$	64,2
Lignes transfrontalières	966	425	541	127,5
Lignes transatlantiques	924	464	460	98,9
Lignes transpacifiques	492	98	394	402,5
Autres	642	282	360	128,0
Réseau	4 088 \$	1 917 \$	2 171 \$	113,3

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.

	Premier trimestre de 2023 par rapport au premier trimestre de 2022					
	Produits passages Variation (%)	Capacité (SMO) Variation (%)	Trafic (PMP) Variation (%)	Coefficient d'occupation Variation (pp)	Rendement unitaire Variation (%)	PPSMO Variation (%)
Lignes intérieures	64,2	26,3	51,6	13,7	8,3	30,0
Lignes transfrontalières	127,5	51,7	108,7	22,5	9,0	49,9
Lignes transatlantiques	98,9	42,0	72,4	15,0	15,3	40,0
Lignes transpacifiques	402,5	244,5	388,3	26,4	2,9	45,8
Autres	128,0	44,5	90,2	20,7	19,8	57,8
Réseau	113,3	53,2	96,0	18,5	8,8	39,2

Lignes intérieures

Les produits passages tirés des lignes intérieures ont bondi de 64 % par rapport au premier trimestre de 2022, en raison de la forte demande qui s'est maintenue sur le marché des lignes intérieures et de la vigueur de la tarification. Les PPSMO tirés des lignes intérieures ont augmenté de 30 % par rapport au premier trimestre de 2022, inscrivant des hausses d'une année sur l'autre sur tous les grands marchés intérieurs. La croissance d'un exercice à l'autre des produits passages tirés des lignes intérieures était répartie de façon égale entre le trafic local et le trafic de correspondance avec les lignes internationales.

Lignes transfrontalières

Les produits passages tirés des lignes transfrontalières ont progressé d'environ 2,3 fois par rapport au premier trimestre de 2022, en raison principalement de l'augmentation de la demande pour les liaisons transfrontalières, les voyages d'agrément vers les États-Unis représentant environ 50 % de la croissance sur 12 mois. Le raffermissement du dollar américain a également contribué à l'accroissement du trafic et du rendement unitaire en provenance des États-Unis. Outre les gains au chapitre du trafic local, l'accroissement du trafic issu de la sixième liberté de l'air et l'accord de coentreprise avec United ont eu une incidence favorable sur l'augmentation d'une année sur l'autre. Ces résultats reflètent par ailleurs l'amélioration du contexte d'exploitation à la suite de la levée de toutes les restrictions de déplacements au Canada et aux États-Unis au deuxième semestre de 2022 et de la vigueur soutenue de la tarification.

Lignes transatlantiques

Les produits passages tirés des lignes transatlantiques ont pratiquement doublé par rapport au premier trimestre de 2022 en raison de la demande accrue pour des services aériens transatlantiques découlant de la levée des restrictions de déplacements au Canada à la fin de 2022. Plus de 80 % des gains d'un exercice à l'autre provenaient du trafic entre le Canada et les marchés transatlantiques. Par rapport à la même période de 2022, le trafic et le rendement unitaire ont augmenté pour presque tous les marchés transatlantiques importants, mais surtout pour l'Europe de l'Ouest.

Lignes transpacifiques

Les produits passages tirés des lignes transpacifiques ont pratiquement quintuplé par rapport à ceux enregistrés au premier trimestre de 2022, en raison essentiellement du rétablissement des services à destination du Japon, de l'Australie, de la Corée du Sud et, dans une moindre mesure, de Hong Kong, dans la foulée de l'assouplissement des restrictions de déplacements au Canada et dans ces pays. Plus de 80 % des gains d'une année sur l'autre provenaient du trafic entre le Canada et les marchés transpacifiques.

Autres lignes

Les produits passages tirés des autres lignes ont augmenté de 2,3 fois par rapport au premier trimestre de 2022, en raison de la forte demande pour les destinations dans les Antilles, en Amérique centrale et en Amérique du Sud, principalement attribuable à la levée de toutes les restrictions de déplacements au Canada au deuxième semestre de 2022. En janvier 2022, du fait de l'apparition du variant Omicron et de son incidence, Air Canada a suspendu ses vols pour certaines destinations des Antilles entre le 24 janvier et le 30 avril 2022. Environ 70 % des gains d'une année sur l'autre provenaient du trafic local. La vigueur soutenue de la tarification dans ces régions explique également l'augmentation sur 12 mois.

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)	PMP			SMO		
	T1 2023	T1 2022	Variation (%)	T1 2023	T1 2022	Variation (%)
Lignes intérieures	3 792	2 502	51,6	4 606	3 647	26,3
Lignes transfrontalières	3 743	1 793	108,7	4 540	2 992	51,7
Lignes transatlantiques	5 021	2 912	72,4	5 902	4 153	42,0
Lignes transpacifiques	2 781	570	388,3	3 100	900	244,5
Autres	3 241	1 704	90,2	3 759	2 605	44,5
Réseau	18 578	9 481	96,0	21 907	14 297	53,2

Produits fret

Au premier trimestre de 2023, les produits fret ont reculé de 160 M\$ ou de 40 % par rapport au premier trimestre de 2022. Ce recul est surtout attribuable à la baisse des produits tirés du marché transpacifique du fait que les appareils de transport de passagers temporairement convertis ont été ramenés à leur configuration passagers à la fin de 2022.

Dans une moindre mesure, le retour à la normale du rendement unitaire sur tous les marchés a également contribué à ce recul d'un exercice à l'autre. La baisse a été annulée en partie par une augmentation des activités de fret à destination de l'Amérique centrale et de l'Amérique du Sud ainsi que de l'Europe. À la fin du premier trimestre de 2023, Air Canada Cargo avait six avions-cargos 767 de Boeing, dont quatre étaient en service, comparativement à un avion-cargo 767 de Boeing en service à la fin du premier trimestre de 2022.

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

(en millions de dollars canadiens)	Premiers trimestres			
	2023	2022	Variation (\$)	Variation (%)
Lignes intérieures	24 \$	30 \$	(6) \$	(20,2)
Lignes transfrontalières	11	13	(2)	(21,2)
Lignes transatlantiques	119	124	(5)	(4,9)
Lignes transpacifiques	49	194	(145)	(74,6)
Autres	35	37	(2)	(4,1)
Réseau	238 \$	398 \$	(160) \$	(40,4)

Autres produits

Au premier trimestre de 2023, les autres produits ont augmenté de 303 M\$, soit plus du double de ceux enregistrés au premier trimestre de 2022. Cette augmentation d'un exercice à l'autre s'explique essentiellement par les produits tirés d'un volume plus élevé de vente de forfaits terrestres par Vacances Air Canada. L'accroissement des achats à bord et l'augmentation de divers frais liés aux passagers résultant d'une hausse du trafic passagers ont également contribué à la progression sur 12 mois.

Charges d'exploitation

Au premier trimestre de 2023, le total des charges d'exploitation a augmenté de 57 % par rapport au premier trimestre de 2022, en raison principalement des hausses dans pratiquement tous les postes, qui reflètent l'accroissement de la capacité exploitée et du trafic sur 12 mois. L'augmentation rend également compte d'une hausse de 30 % du prix du carburant d'aviation et d'un ajustement favorable de la charge de maintenance avions de 159 M\$ comptabilisé au premier trimestre de 2022.

La variation des principaux éléments des charges d'exploitation sur 12 mois est résumée ci-après.

Carburant d'aviation

La charge de carburant d'aviation a augmenté de 83 % par rapport au premier trimestre de 2022 surtout en raison d'une hausse de 40 % de la consommation de carburant découlant du plus grand nombre de vols et de la hausse de 30 % des prix du carburant d'aviation. L'augmentation s'explique aussi, dans une moindre mesure, par une variation défavorable des taux de change.

Salaires et charges sociales

Les salaires et les charges sociales ont augmenté de 24 % par rapport au premier trimestre de 2022, en raison principalement de l'accroissement de l'effectif nécessaire pour soutenir les activités prévues, ce qui s'est traduit par une augmentation de 26 % sur 12 mois des employés équivalents temps plein.

Dotation aux amortissements et perte de valeur

La dotation aux amortissements a progressé de 21 M\$ par rapport au premier trimestre de 2022, rendant compte de l'ajout de nouveaux appareils au parc en exploitation et des investissements dans des actifs technologiques effectués au cours de l'exercice précédent.

Frais de vente et de distribution

Les frais de vente et de distribution ont crû d'environ 124 % par rapport au premier trimestre de 2022, en raison surtout de la hausse des frais de cartes de crédit et des frais de paiements, des commissions et des frais de distribution, traduisant principalement l'augmentation des produits passages en glissement annuel. De plus, les taux de pénétration accrus liés aux agences, à l'appui des ventes internationales, ont contribué à cette augmentation.

Frais d'achat de capacité

Les frais d'achat de capacité ont augmenté de 29 % en raison surtout de la hausse des taux prévus par les CAC sur 12 mois en raison des coûts plus élevés engagés par Jazz pour exploiter des vols pour le compte d'Air Canada. Le plus grand nombre d'heures de vol sur 12 mois et l'écart de change défavorable expliquent également, mais dans une moindre mesure, l'augmentation de ces frais.

Maintenance avions

La charge de maintenance avions a augmenté de 217 M\$ par rapport au premier trimestre de 2022. Cette augmentation est principalement attribuable à un ajustement favorable du coût de la maintenance de 159 M\$ enregistré au premier trimestre de 2022, qui découlait de la modification d'un accord conclu avec un tiers fournisseur de services de maintenance. Les activités de maintenance accrues en raison de l'accroissement du nombre de vols par rapport à la même période en 2022 expliquent aussi l'augmentation de la charge de maintenance avions.

Coûts liés à la portion terrestre des forfaits

Les coûts liés à la portion terrestre des forfaits ont enregistré une augmentation de 189 M\$ par rapport au premier trimestre de 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'apparition du variant Omicron et de la baisse à court terme de la demande qui s'en est suivie, Air Canada avait suspendu ses vols pour certaines destinations des Antilles pendant la période allant du 24 janvier au 30 avril 2022.

Autres charges d'exploitation

Les autres charges d'exploitation ont augmenté de 183 M\$, soit environ 52 %, par rapport au premier trimestre de 2022. Cette augmentation est attribuable principalement au nombre plus élevé de vols sur 12 mois.

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

(en millions de dollars canadiens)	Premiers trimestres			
	2023	2022	Variation (\$)	Variation (%)
Services d'escale	112 \$	72 \$	40 \$	56
Frais d'équipages	60	39	21	54
Location et entretien d'immeubles	69	48	21	44
Frais et services divers	55	49	6	12
Autres frais résiduels	237	142	95	67
Total des autres charges	533 \$	350 \$	183 \$	52

CESMO et CESMO ajustées

Au premier trimestre de 2023, les CESMO ont augmenté de 2,5 % tandis que les CESMO ajustées ont diminué de 6,9 % sur 12 mois. Les CESMO ont subi l'incidence négative de la hausse importante des prix du carburant, de l'augmentation des coûts liés à la portion terrestre des forfaits et de la hausse des coûts des services aux passagers découlant de l'augmentation du trafic ainsi que des frais de vente, qui sont largement tributaires des produits. L'amélioration des CESMO ajustées attribuable à l'augmentation de la capacité exploitée a été partiellement contrebalancée par un ajustement favorable du coût de la maintenance de 159 M\$ enregistré au premier trimestre de 2022.

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

(en cents par SMO)	Premiers trimestres			
	2023	2022	Variation (\$)	Variation (%)
CESMO	22,38 ¢	21,84 ¢	0,54 ¢	2,5
Retrancher :				
Charge de carburant d'aviation, coûts liés à la portion terrestre des forfaits, dépréciation d'actifs et coûts liés aux avions-cargos	(7,86)	(6,25)	(1,61)	25,7
CESMO ajustées	14,52 ¢	15,59 ¢	(1,07) ¢	(6,9)

Charges autres que d'exploitation

Au premier trimestre de 2023, les charges autres que d'exploitation ont totalisé 6 M\$, contre des charges de 264 M\$ au premier trimestre de 2022.

Les profits de change se sont chiffrés à 127 M\$ au premier trimestre de 2023, contre des profits de change de 99 M\$ au premier trimestre de 2022. Pour 1 \$ US, le cours du change de clôture le 31 mars 2023 était de 1,3516 \$ alors qu'il était de 1,3554 \$ le 31 décembre 2022.

Les charges d'intérêts ont atteint 245 M\$ au premier trimestre de 2023, comparativement à 209 M\$ au premier trimestre de 2022. Cette hausse s'explique principalement par des taux d'intérêt plus élevés en glissement annuel sur la dette à taux variable et a été en partie annulée par les remboursements d'emprunts effectués depuis la clôture du premier trimestre de 2022.


Les profits sur les instruments financiers comptabilisés à la juste valeur se sont élevés à 38 M\$ au premier trimestre de 2023, comparativement à des pertes de 173 M\$ au premier trimestre de 2022. La fluctuation de la juste valeur des billets convertibles d'Air Canada a donné lieu à un profit de 24 M\$ et à un profit de 14 M\$ lié aux placements à court terme d'Air Canada.

6. PARC AÉRIEN

Exploitation principale et Air Canada Rouge

Les tableaux ci-après présentent le nombre d'appareils composant le parc en exploitation d'Air Canada et d'Air Canada Rouge aux dates indiquées, ainsi que le parc en exploitation projeté pour les périodes ultérieures indiquées. Se reporter à la rubrique *Air Canada Express* ci-dessous pour un complément d'information sur le parc aérien exploité par Jazz aux termes d'un contrat d'achat de capacité avec Air Canada.


	Réal			Projeté			
	31 déc. 2022	Modifications apportées au parc aérien au premier trimestre de 2023	31 mars 2023	Modifications apportées au parc aérien au cours du reste de 2023	31 déc. 2023	Modifications apportées au parc aérien en 2024	31 déc. 2024
Gros-porteurs							
777-300ER de Boeing	18	1	19	-	19	-	19
777-200LR de Boeing	6	-	6	-	6	-	6
777 de Boeing (avions-cargos)	-	-	-	-	-	2	2
787-8 de Boeing	8	-	8	-	8	-	8
787-9 de Boeing	29	-	29	2	31	1	32
767-300 de Boeing (avions-cargos)	5	1	6	1	7	2	9
A330-300 d'Airbus	16	1	17	1	18	-	18
Total – gros-porteurs	82	3	85	4	89	5	94
Appareils monocouloirs							
737 MAX 8 de Boeing	40	-	40	-	40	-	40
A321 d'Airbus	15	-	15	-	15	-	15
A320 d'Airbus	18	-	18	(2)	16	-	16
A319 d'Airbus	5	-	5	(2)	3	-	3
A220-300 d'Airbus	32	1	33	-	33	3	36
Total – appareils monocouloirs	110	1	111	(4)	107	3	110
Total – parc aérien principal	192	4	196	-	196	8	204



	Réal			Projeté			
	31 déc. 2022	Modifications apportées au parc aérien au T1 2023	31 mars 2023	Modifications apportées au parc aérien au cours du reste de 2023	31 déc. 2023	Modifications apportées au parc aérien en 2024	31 déc. 2024
Appareils monocouloirs							
A321 d'Airbus	14	3	17	-	17	-	17
A320 d'Airbus	5	-	5	-	5	-	5
A319 d'Airbus	20	-	20	-	20	-	20
Total – Air Canada Rouge	39	3	42	-	42	-	42
Total – Exploitation principale et Air Canada Rouge	231	7	238	-	238	8	246

Air Canada Express

Le tableau ci-après présente, aux dates indiquées, le nombre d'appareils exploités pour le compte d'Air Canada par Jazz sous le nom de marque Air Canada Express aux termes de son contrat d'achat de capacité avec Air Canada. Le tableau présente également le parc projeté pour les périodes ultérieures indiquées.



	Réal			Projeté			
	31 déc. 2022	Modifications apportées au parc aérien au T1 2023	31 mars 2023	Modifications apportées au parc aérien au cours du reste de 2023	31 déc. 2023	Modifications apportées au parc aérien en 2024	31 déc. 2024
E175 d'Embraer	25	-	25	-	25	-	25
CRJ-200 de Mitsubishi	15	-	15	-	15	-	15
CRJ-900 de Mitsubishi	35	-	35	-	35	-	35
Dash 8-400 de De Havilland	39	-	39	-	39	-	39
Total – Air Canada Express	114	-	114	-	114	-	114

7. GESTION FINANCIÈRE ET GESTION DU CAPITAL

7.1 LIQUIDITÉ

Gestion du risque de liquidité

Au 31 mars 2023, les liquidités totales s'élevaient à 10 543 M\$ et se composaient de trésorerie et d'équivalents de trésorerie ainsi que de placements à court terme et à long terme de 9 532 M\$ et d'un montant de 1 011 M\$ pouvant être prélevé sur les facilités de crédit. La trésorerie et les équivalents de trésorerie comprennent également un montant de 231 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 des liquidités disponibles. Les besoins de liquidité se rapportant aux obligations liées aux passifs financiers et aux engagements en capital peuvent être également comblés au moyen de nouveaux accords de financement.

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 obligations sont décrites plus amplement aux rubriques 7.5, *Dépenses d'investissement et accords de financement connexes*, 7.6, *Obligations de capitalisation des régimes de retraite* et 7.7, *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.

7.2 DETTE NETTE

(en millions de dollars canadiens)	31 mars 2023	31 décembre 2022	Variation (\$)
Dettes à long terme et des obligations locatives	14 901 \$	15 043 \$	(142) \$
Partie courante de la dette à long terme et des obligations locatives	1 163	1 263	(100)
Total de la dette à long terme et des obligations locatives	16 064	16 306	(242)
Moins la trésorerie et les équivalents de trésorerie, les placements à court terme et les placements à long terme	(9 532)	(8 811)	(721)
Dettes nettes¹⁾	6 532 \$	7 495 \$	(963) \$
BAIIDA ajusté (période de 12 mois)	2 011 \$	1 457	554
Ratio de la dette nette sur le BAIIDA ajusté ¹⁾	3,2 x	5,1 x	(1,9)

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 16, Mesures financières hors PCGR du présent rapport de gestion pour un complément d'information sur la dette nette.

La dette nette était de 6 532 M\$ au 31 mars 2023, en baisse de 963 M\$ par rapport au 31 décembre 2022, en raison surtout de l'augmentation de la trésorerie et des placements réalisés grâce aux flux de trésorerie liés à l'exploitation. La diminution du total de la dette et des obligations locatives s'explique par des remboursements de 377 M\$ et par l'incidence favorable d'un dollar canadien vigoureux, laquelle s'est traduite par une diminution de 32 M\$ de la dette libellée en monnaies étrangères (principalement en dollars américains).

Le ratio dette nette-BAIIDA ajusté s'établissait à 3,2 au 31 mars 2023, soit une amélioration par rapport au ratio de 5,1 au 31 décembre 2022, en raison principalement de la progression du BAIIDA ajusté et de la réduction de la dette nette.

7.3 FONDS DE ROULEMENT

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

(en millions de dollars canadiens)	31 mars 2023	31 décembre 2022	Variation (\$)
Trésorerie, équivalents de trésorerie et placements à court terme	8 517 \$	7 988 \$	529 \$
Créances clients	1 091	1 037	54
Autres actifs courants	667	640	27
Total des actifs courants	10 275 \$	9 665 \$	610 \$
Dettes fournisseurs et charges à payer	2 664	2 691	(27)
Produits passages perçus d'avance	5 331	4 104	1 227
Produits différés d'Aéroparc et autres produits différés	1 228	1 295	(67)
Partie courante de la dette à long terme et des obligations locatives	1 163	1 263	(100)
Total des passifs courants	10 386 \$	9 353 \$	1 033 \$
Fonds de roulement, montant net	(111) \$	312 \$	(423) \$

Un fonds de roulement négatif de 111 M\$ a été enregistré au 31 mars 2023 en raison de sorties de trésorerie de 450 M\$ liées à des dépenses d'investissement et de 292 M\$ affectées aux activités de financement au premier trimestre de 2023. Ces sorties ont été contrebalancées dans une certaine mesure par des rentrées provenant des activités d'exploitation. La hausse des produits passages perçus d'avance s'explique par la demande de services passagers.

7.4 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)	Premiers trimestres		
	2023	2022	Variation (\$)
Flux de trésorerie nets provenant des activités d'exploitation	1 437 \$	367 \$	1 070 \$
Flux de trésorerie nets affectés aux activités de financement	(292) \$	(192) \$	(100) \$
Flux de trésorerie nets affectés aux activités d'investissement	(749) \$	(1 256) \$	507 \$
Incidence des variations du taux de change sur la trésorerie et les équivalents de trésorerie	1 \$	11 \$	(10) \$
Augmentation (diminution) de la trésorerie et des équivalents de trésorerie	397 \$	(1 070) \$	1 467 \$

Flux de trésorerie nets provenant des activités d'exploitation

Les flux de trésorerie nets provenant des activités d'exploitation se sont élevés à 1 437 M\$, en hausse de 1 070 M\$ par rapport au même trimestre de 2022, en raison principalement de l'amélioration importante des résultats d'exploitation et des produits passages perçus d'avance par rapport au premier trimestre de 2022.

Flux de trésorerie nets affectés aux activités de financement

Au premier trimestre de 2023, les flux de trésorerie nets affectés aux activités de financement se sont élevés à 292 M\$, en hausse de 100 M\$ par rapport au premier trimestre de 2022. L'augmentation est attribuable à des remboursements d'emprunts plus importants, contrebalancés en partie par de nouveaux emprunts liés aux livraisons d'appareils A220 d'Airbus.

Flux de trésorerie nets affectés aux activités d'investissement

Les achats d'immobilisations corporelles et incorporelles de 450 M\$ au premier trimestre de 2023 ont augmenté de 174 M\$ par rapport à la même période de 2022. Ces achats représentent surtout des acquisitions d'appareils et les paiements préalables à la livraison connexes, ainsi que des projets de maintenance et de technologie incorporés au coût de l'actif. Les activités de gestion de la trésorerie visant à optimiser la répartition entre liquidités et placements ont eu une incidence de 676 M\$ sur les flux de trésorerie nets sur 12 mois.

Se reporter aux rubriques 7.2, *Dette nette* et 7.3, *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)	Premiers trimestres		
	2023	2022	Variation (\$)
Flux de trésorerie nets provenant des activités d'exploitation	1 437 \$	367 \$	1 070 \$
Achats d'immobilisations corporelles et incorporelles	(450)	(276)	(174)
Flux de trésorerie disponibles¹⁾	987 \$	91 \$	896 \$

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 et 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 16, Mesures financières hors PCGR du présent rapport de gestion pour un complément d'information.

7.5 DÉPENSES D'INVESTISSEMENT ET ACCORDS DE FINANCEMENT CONNEXES

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 en 2025, et le dernier avion devrait arriver en 2028. Sur les 30 appareils acquis, 20 seront loués et 10 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 15 autres appareils entre 2027 et 2030.

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 supplémentaires.

Sur les 60 appareils faisant l'objet d'une commande ferme susmentionnés, 32 étaient déjà livrés au 31 décembre 2022 et un appareil supplémentaire a été livré en janvier 2023. La livraison des 27 appareils restants faisant l'objet d'une commande ferme (découlant d'engagements pris en 2021 visant deux appareils, et dix autres appareils en 2022, ainsi que de l'exercice de 15 options au troisième trimestre de 2022) est prévue pendant la période allant de 2024 à 2026.

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 avaient tous été livrés en date du 31 décembre 2022) et des options d'achat visant 10 autres appareils 737 MAX de Boeing.

Appareils 787-9 de Boeing

En 2021, Air Canada a exercé des options visant l'achat de trois appareils 787-9 de Boeing, dont un a été livré en avril 2023. Le premier des deux appareils restants devrait être livré en 2023 et le second, en 2024.

Avions-cargos 767 de Boeing

Air Canada prévoit pouvoir compter sur une flotte de sept avions-cargos 767 de Boeing à la fin de 2023 et ajouter trois autres avions-cargos 767 de Boeing pendant la période 2024-2025.

Avions-cargos 777 de Boeing

En 2022, Air Canada a conclu un contrat visant l'achat de deux nouveaux avions-cargos 777 de Boeing qui devraient être livrés en 2024.

Avions électriques ES-30 de Heart Aerospace

Au troisième trimestre de 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. Outre le contrat d'achat, Air Canada a conclu une entente prévoyant une participation de 7 M\$ (5 M\$ US) d'Air Canada dans Heart Aerospace.

Engagements en capital

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 mars 2023, à environ 7 655 M\$.

(en millions de dollars canadiens)	Reste de 2023	2024	2025	2026	2027	Par la suite	Total
Dépenses faisant l'objet d'un engagement	1 174 \$	1 020 \$	763 \$	1 169 \$	735 \$	2 794 \$	7 655 \$
Dépenses projetées, planifiées, mais ne faisant l'objet d'aucun engagement	127	404	522	548	548	non disponible	non disponible
Activités de maintenance immobilisées projetées, planifiées, mais ne faisant l'objet d'aucun engagement ¹⁾	286	493	485	450	450	non disponible	non disponible
Total des dépenses projetées²⁾	1 587 \$	1 917 \$	1 770 \$	2 167 \$	1 733 \$	non disponible	non disponible

1) Les montants au titre des activités de maintenance immobilisées futures pour 2026 et par la suite ne sont pas encore déterminables; en revanche, des estimations de 450 M\$ ont été établies pour 2026 comme pour 2027.

2) Les montants en dollars américains ont été convertis au cours du change de clôture le 31 mars 2023, soit 1 \$ US pour 1,3516 \$ CA. Le coût total estimatif des appareils repose sur leurs prix de livraison, lesquels comprennent les augmentations estimatives et, s'il y a lieu, les intérêts reportés sur le paiement à la livraison calculés selon le TIOL à 90 jours aux États-Unis au 31 mars 2023.

7.6 OBLIGATIONS DE CAPITALISATION DES RÉGIMES DE RETRAITE

En date du 1^{er} janvier 2023, pris collectivement, les régimes de retraite agréés canadiens d'Air Canada affichaient un excédent de solvabilité de 4,6 G\$. 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.

Les obligations de capitalisation des régimes de retraite d'Air Canada sont analysées à la rubrique 8.7, *Obligations de capitalisation des régimes de retraite*, du rapport de gestion de 2022 d'Air Canada. Les obligations de capitalisation des régimes de retraite d'Air Canada n'ont fait l'objet d'aucune modification notable depuis lors.

7.7 OBLIGATIONS CONTRACTUELLES

Le tableau ci-après présente les obligations contractuelles projetées d'Air Canada au 31 mars 2023, y compris celles liées au paiement d'intérêts 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)	Reste de 2023	2024	2025	2026	2027	Par la suite	Total
Capital							
Dette à long terme ¹⁾	482 \$	531 \$	1 279 \$	2 549 \$	1 185 \$	7 518 \$	13 544 \$
Obligations locatives	423	517 \$	487 \$	333 \$	274 \$	916 \$	2 950
Total des obligations liées au capital	905 \$	1 048 \$	1 766 \$	2 882 \$	1 459 \$	8 434 \$	16 494 \$
Intérêts							
Dette à long terme	497 \$	697 \$	658 \$	588 \$	484 \$	533 \$	3 457 \$
Obligations locatives	114	126 \$	99 \$	77 \$	61 \$	324 \$	801
Total des obligations liées aux intérêts	611 \$	823 \$	757 \$	665 \$	545 \$	857 \$	4 258 \$
Total de la dette à long terme et des obligations locatives	1 516 \$	1 871 \$	2 523 \$	3 547 \$	2 004 \$	9 291 \$	20 752 \$
Dépenses d'investissement faisant l'objet d'engagements	1 174 \$	1 020 \$	763 \$	1 169 \$	735 \$	2 794 \$	7 655 \$
Total des obligations contractuelles²⁾	2 690 \$	2 891 \$	3 286 \$	4 716 \$	2 739 \$	12 085 \$	28 407 \$

1) *Repose sur l'hypothèse que le solde du capital des billets convertibles, soit 371 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 utilisée en 2021 pour le remboursement aux clients de billets non remboursables 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.*

7.8 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 mars 2023	31 décembre 2022
Actions émises et en circulation		
Actions à droit de vote variable de catégorie A	63 115 993	72 431 001
Actions à droit de vote de catégorie B	295 308 527	285 931 257
Total des actions émises et en circulation	358 424 520	358 362 258
Actions pouvant être émises		
Billets convertibles	17 856 599	17 856 599
Options sur actions	6 535 749	5 304 745
Total des actions pouvant être émises	24 392 348	23 161 344
Total des actions en circulation et pouvant être émises	382 816 868	381 523 602

8. RÉSULTATS FINANCIERS TRIMESTRIELS

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)	2021			2022				2023
	T2	T3	T4	T1	T2	T3	T4	T1
Produits d'exploitation	837 \$	2 103 \$	2 731 \$	2 573 \$	3 981 \$	5 322 \$	4 680 \$	4 887 \$
Charges d'exploitation	1 970	2 467	3 234	3 123	4 234	4 678	4 708	4 904
Bénéfice (perte) d'exploitation	(1 133)	(364)	(503)	(550)	(253)	644	(28)	(17)
Produits (charges) autres que d'exploitation	(165)	(315)	(114)	(264)	(99)	(1 148)	174	(6)
Bénéfice (perte) avant impôts sur le résultat	(1 298)	(679)	(617)	(814)	(352)	(504)	146	(23)
Recouvrement (charge) d'impôts sur le résultat	133	39	124	(160)	(34)	(4)	22	27
Bénéfice net (perte nette)	(1 165) \$	(640) \$	(493) \$	(974) \$	(386) \$	(508) \$	168 \$	4 \$
Bénéfice (perte) par action – résultat de base	(3,28) \$	(1,79) \$	(1,38) \$	(2,72) \$	(1,08) \$	(1,42) \$	0,47 \$	0,01 \$
Bénéfice (perte) par action – résultat dilué	(3,31) \$	(1,79) \$	(1,38) \$	(2,72) \$	(1,60) \$	(1,42) \$	0,41 \$	(0,03) \$
BAIIDA ajusté¹⁾	(656) \$	(67) \$	22 \$	(143) \$	154 \$	1 057 \$	389 \$	411 \$
Résultat avant impôts ajusté¹⁾	(1 210) \$	(649) \$	(574) \$	(740) \$	(447) \$	446 \$	(211) \$	(194) \$
Résultat net ajusté¹⁾	(1 207) \$	(652) \$	(577) \$	(747) \$	(455) \$	431 \$	(217) \$	(188) \$
Bénéfice ajusté (perte ajustée) par action – résultat dilué¹⁾	(3,40) \$	(1,82) \$	(1,61) \$	(2,09) \$	(1,12) \$	1,07 \$	(0,61) \$	(0,53) \$

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 (perte ajustée) par action n'est pas un ratio financier reconnu par les PCGR. Pour en savoir plus, se reporter à la rubrique 16, Mesures financières hors PCGR du présent rapport de gestion.

Reclassement de certaines charges d'exploitation

Avant le quatrième trimestre de 2022, les charges d'exploitation liées aux contrats d'achat de capacité étaient regroupées dans un poste distinct de l'état consolidé des résultats intitulé « Charges liées aux transporteurs régionaux » et comprenaient les frais d'achat de capacité, des coûts répercutés et les autres frais engagés par Air Canada qui étaient directement liés aux activités des transporteurs régionaux, à l'exclusion du carburant. Pour l'exercice clos le 31 décembre 2022, ces coûts ne sont plus affectés aux charges liées aux transporteurs régionaux dans l'état consolidé des résultats. Les frais d'achat de capacité sont maintenant présentés dans un poste distinct et continuent d'exclure la composante des frais ayant trait aux coûts des appareils, lesquels frais sont comptabilisés à titre d'obligations locatives conformément à IFRS 16. Se reporter à la rubrique 12, *Méthodes comptables* du rapport de gestion de 2022 d'Air Canada pour un complément d'information à cet égard.

Le tableau ci-dessous présente les charges d'exploitation pour chaque trimestre et pour l'exercice 2022, selon ce reclassement.

(en millions de dollars canadiens)	2022				
	T1	T2	T3	T4	Exercice
Charges d'exploitation					
Carburant d'aviation	750 \$	1 450 \$	1 617 \$	1 459 \$	5 276 \$
Salaires et charges sociales	737	781	850	892	3 260
Dotation aux amortissements et perte de valeur	407	407	413	417	1 644
Redevances aéroportuaires et de navigation	228	299	366	320	1 213
Frais de vente et de distribution	122	197	250	228	797
Frais d'achat de capacité	167	188	194	214	763
Maintenance avions	44	209	205	248	706
Coûts liés à la portion terrestre des forfaits	129	102	80	163	474
Communications et technologies de l'information	119	107	115	127	468
Restauration et services à bord	70	101	127	127	425
Autres	350	393	461	513	1 717
Total des charges d'exploitation	3 123 \$	4 234 \$	4 678 \$	4 708 \$	16 743 \$

9. INSTRUMENTS FINANCIERS ET GESTION DU RISQUE

Les instruments financiers d'Air Canada et ses pratiques en matière de gestion du risque sont résumés à la rubrique 11, *Instruments financiers et gestion du risque*, du rapport de gestion de 2022 d'Air Canada et n'ont fait l'objet d'aucune modification notable depuis lors. Se reporter à la note 7 des états financiers consolidés résumés non audités intermédiaires d'Air Canada du premier trimestre de 2023 pour un complément d'information sur les instruments financiers de la Société ainsi que sur ses pratiques en matière de gestion du risque.

10. MÉTHODES COMPTABLES

Se reporter à la note 2 des états financiers consolidés et notes complémentaires audités de 2022 et à la rubrique 12, *Méthodes comptables*, du rapport de gestion de 2022 d'Air Canada pour un résumé des méthodes comptables d'Air Canada. Les méthodes comptables d'Air Canada n'ont fait l'objet d'aucune modification notable depuis lors. Se reporter à la note 2 des états financiers consolidés résumés non audités intermédiaires d'Air Canada du premier trimestre de 2023 pour un complément d'information sur les méthodes comptables.

11. JUGEMENTS ET ESTIMATIONS COMPTABLES CRITIQUES

Les jugements et estimations comptables critiques d'Air Canada sont résumés à la rubrique 13, *Jugements et estimations comptables critiques*, du rapport de gestion de 2022 d'Air Canada. Ils n'ont fait l'objet d'aucune modification notable depuis lors.

12. ACCORDS HORS BILAN

L'information sur les accords hors bilan d'Air Canada est présentée à la rubrique 14, *Accords hors bilan*, du rapport de gestion de 2022 d'Air Canada. Les accords hors bilan de la Société n'ont fait l'objet d'aucune modification notable depuis lors.

13. TRANSACTIONS ENTRE PARTIES LIÉES

Au 31 mars 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.

14. FACTEURS DE RISQUE

Pour une description détaillée des facteurs de risque visant Air Canada et ses activités, se reporter à la rubrique 18, *Facteurs de risque* du rapport de gestion de 2022 d'Air Canada. Il n'est survenu aucune modification notable visant les facteurs de risque concernant la Société depuis lors.

15. CONTRÔLES ET PROCÉDURES

Pour un résumé des contrôles et procédures d'Air Canada, se reporter à la rubrique 19, *Contrôles et procédures* du rapport de gestion de 2022 d'Air Canada. Il n'est survenu aucune modification notable visant les contrôles et procédures d'Air Canada depuis lors.

16. MESURES FINANCIÈRES HORS PCGR

Sont décrits ci-après les mesures et les 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 moins pertinente toute analyse comparative 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 mars 2023, le parc aérien en exploitation d'Air Canada comptait six avions-cargos 767 de Boeing, comparativement à un seul avion-cargo 767 de Boeing au 31 mars 2022. 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 pour les activités de transport de passagers.

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

(en millions de dollars canadiens, sauf indication contraire)	Premiers trimestres		
	2023	2022	Variation
Charges d'exploitation selon les PCGR	4 904 \$	3 123 \$	1 781 \$
Compte tenu des éléments suivants :			
Carburant d'aviation	(1 375)	(750)	(625)
Coûts liés à la portion terrestre des forfaits	(318)	(129)	(189)
Dépréciation d'actifs	-	(4)	4
Coûts liés aux avions-cargos (compte non tenu du carburant)	(31)	(11)	(20)
Charges d'exploitation, compte tenu de l'incidence des éléments ci-dessus	3 180 \$	2 229 \$	951 \$
SMO (en millions)	21 907	14 297	53,2 %
CESMO ajustées (en cents)	14,52 ¢	15,59 ¢	(1,07) ¢

BAIIDA et BAIIDA ajusté

Le BAIIDA (à savoir le bénéfice avant intérêts, impôts et dotation aux amortissements) est couramment utilisé dans l'industrie 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 calcul du BAIIDA ajusté, Air Canada exclut la dépréciation d'actifs, car cet élément peut fausser l'analyse de certaines tendances commerciales et rendre moins pertinente toute analyse comparative en regard d'autres périodes ou sociétés aériennes.

Marge du BAIIDA ajusté

La marge du BAIIDA ajusté (BAIIDA ajusté exprimé en pourcentage des produits d'exploitation) est couramment utilisée dans l'industrie du transport aérien et Air Canada s'en sert pour évaluer 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.

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 :

(en millions de dollars canadiens, sauf indication contraire)	Premiers trimestres		
	2023	2022	Variation (\$)
Perte d'exploitation selon les PCGR	(17) \$	(550) \$	533 \$
Rajouter :			
Dotation aux amortissements	428	403	25
BAIIDA	411 \$	(147) \$	558 \$
Retrancher :			
Dépréciation d'actifs	-	4	(4)
BAIIDA ajusté	411 \$	(143) \$	554 \$
Produits d'exploitation	4 887 \$	2 573 \$	2 314 \$
Marge d'exploitation (en %)	(0,3)	(21,4)	21,1 pp
Marge du BAIIDA ajusté (en %)	8,4	(5,6)	14,0 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 moins pertinente toute analyse comparative en regard d'autres périodes ou sociétés aériennes.

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

(en millions de dollars canadiens)	Premiers trimestres		
	2023	2022	Variation (\$)
Perte avant impôts sur le résultat selon les PCGR	(23) \$	(814) \$	791 \$
Compte tenu des éléments suivants :			
Dépréciation d'actifs	-	4	(4)
Profit de change	(127)	(99)	(28)
Intérêts nets au titre des avantages du personnel	(6)	(4)	(2)
(Profit) perte sur instruments financiers comptabilisés à la juste valeur	(38)	173	(211)
Résultat avant impôts ajusté	(194) \$	(740) \$	546 \$

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

Air Canada se sert du bénéfice net ajusté (de la perte nette ajustée) et du bénéfice ajusté (de la perte ajustée) par action – 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 (la perte ajustée) par action – résultat dilué sont rapprochés du bénéfice net selon les PCGR comme suit :

(en millions de dollars canadiens)	Premiers trimestres		
	2023	2022	Variation (\$)
Bénéfice net (perte nette) selon les PCGR	4 \$	(974) \$	978 \$
Compte tenu des éléments suivants :			
Dépréciation d'actifs	-	4	(4)
Profit de change	(127)	(99)	(28)
Intérêts nets au titre des avantages du personnel	(6)	(4)	(2)
(Profit) perte sur instruments financiers comptabilisés à la juste valeur	(38)	173	(211)
Impôt sur le résultat, y compris pour les éléments de rapprochement ci-dessus ¹⁾	(21)	153	(174)
Perte nette ajustée	(188) \$	(747) \$	559 \$
Nombre moyen pondéré d'actions en circulation utilisé dans le calcul du résultat net dilué par action (en millions)	358	358	-
Perte ajustée par action – résultat dilué	(0,53) \$	(2,09) \$	1,56 \$

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 de l'état consolidé des résultats d'Air Canada. Ce recouvrement est déduit du bénéfice net ajusté (de la perte nette ajustée). Par comparaison, une charge d'impôts sur le résultat différés a été déduite du bénéfice net ajusté (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)	Premiers trimestres	
	2023	2022
Nombre moyen pondéré d'actions en circulation – de base	358	358
Effet dilutif	-	-
Nombre moyen pondéré d'actions en circulation – dilué	358	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 7.4, *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 7.2, *Dettes nettes* du présent rapport de gestion pour un rapprochement entre cette mesure hors PCGR et la mesure conforme aux PCGR la plus proche.

17. GLOSSAIRE

Aéroplan – Aéroplan inc.

Autres produits passages et fret – 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 16, *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 16, *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 16, *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 7.2, *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 7.4, *Variations des flux de trésorerie* et à la rubrique 16, *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 16, *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 – Renvoie à la définition établie par l'International Air Transport Association (« IATA »). 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 et fret intérieurs – Produits tirés de vols effectués à l'intérieur du Canada.

Produits passages et fret transatlantiques – 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 et fret transpacifiques – Produits tirés de vols transpacifiques dont les points d’origine et de destination se trouvent surtout en Asie et en Australie.

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 7.2, *Dette nette* et 16, *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 et 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 16, *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.