

## Communiqué

### **Air Canada annonce ses résultats financiers pour le premier trimestre de 2024**

- *Produits d'exploitation totalisant 5,2 milliards de dollars, en hausse de 7 % d'une année à l'autre*
- *Bénéfice d'exploitation de 11 millions de dollars et BAIIA ajusté\* de 453 millions de dollars*
- *Amélioration dans les deux chiffres de la ponctualité des arrivées par rapport au premier trimestre de 2023*
- *Ratio de levier financier\* de 0,9 au 31 mars 2024*
- *Prévisions pour 2024 maintenues en ce qui concerne la capacité, les CESMO ajustées\* et le BAIIA ajusté\**

MONTRÉAL, le 2 mai 2024 – Air Canada a présenté aujourd'hui ses résultats financiers du premier trimestre de 2024.

« Les solides résultats d'Air Canada au premier trimestre placent notre société aérienne en bonne position pour générer un bon rendement en 2024, a déclaré Michael Rousseau, président et chef de la direction d'Air Canada. Nos produits d'exploitation se sont chiffrés à 5,2 G\$ pour le trimestre, en hausse de 339 M\$ par rapport à il y a un an. Par ailleurs, le BAIIA ajusté a augmenté de 42 M\$ sur 12 mois pour s'établir à 453 M\$. Je remercie nos employés qui ont travaillé avec ardeur pour prendre soin de nos 11 millions de clients au cours du trimestre, tout en en assurant leur transport en toute sécurité. Je les félicite également pour les améliorations sur le plan de notre exploitation, notamment pour le bond de 13 points de pourcentage au chapitre de la ponctualité des arrivées à l'échelle du réseau. Nous serons ainsi mieux préparés pour la période estivale, qui s'annonce très occupée.

« Nous sommes confiants de pouvoir confirmer nos prévisions pour l'ensemble de l'exercice 2024. À l'approche de l'été, nous constatons que la demande demeure vigoureuse : nos clients pourront choisir parmi un large éventail de destinations de voyages en Europe, en Asie et en Amérique du Nord pour planifier leurs vacances d'été.



« Au cours du trimestre, nous avons généré plus d'un milliard de dollars en flux de trésorerie disponibles, principalement grâce aux liquidités tirées des activités d'exploitation. Notre ratio dette nette-BAIIDA ajusté a été ramené à 0,9 à la clôture du trimestre. Nous avons également continué de faire progresser notre stratégie visant à assainir notre bilan en réduisant la dette brute. Nos réalisations à cet égard ont été reconnues par le réseau des agences de notation, plus récemment par la dernière amélioration de notre notation par S&P Global Ratings, qui est passée de « BB- » à « BB » à la fin d'avril. Pour l'ensemble de l'exercice 2024, nous demeurons confiants dans notre capacité à générer d'importants flux de trésorerie disponibles. Notre bilan solide servira de base à la croissance de notre société aérienne, qui passera par nos investissements dans notre réseau de renommée mondiale et par le déploiement de stratégies de répartition des capitaux qui créeront une valeur à long terme pour Air Canada dans son ensemble et tous ses actionnaires », a conclu M. Rousseau.

*\* Les CESMO ajustées, le BAIIDA ajusté (bénéfice avant intérêts, impôts et dotation aux amortissements), la marge du BAIIDA ajusté, le ratio de levier financier, la dette nette, le bénéfice ajusté (perte ajustée) avant impôts, le bénéfice net ajusté (la perte nette ajustée), le bénéfice ajusté (la perte ajustée) par action et les flux de trésorerie disponibles dont il est fait mention dans le présent communiqué sont des mesures financières hors PCGR, des ratios hors PCGR ou des mesures financières complémentaires. Comme il s'agit de mesures qui ne sont pas conformes aux PCGR pour la présentation d'états financiers et qui 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 Mesures financières hors PCGR du présent communiqué pour la description de ces mesures, ainsi que pour le rapprochement des mesures hors PCGR d'Air Canada mentionnées dans le présent communiqué avec la mesure financière conforme aux PCGR la plus comparable.*

## **Résultats financiers du premier trimestre de 2024**

- Produits d'exploitation de 5,226 milliards de dollars, en hausse de 339 millions de dollars ou de 7 %, et augmentation de 11 % de la capacité exploitée par rapport au premier trimestre de 2023.
- Charges d'exploitation de 5,215 milliards de dollars, en hausse de 311 millions de dollars ou de 6 %. Cette hausse est attribuable à l'augmentation des coûts dans pratiquement tous les postes et rend compte de la recrudescence de la capacité exploitée et du trafic sur 12 mois, ainsi que de la hausse des charges au titre du personnel, de la maintenance et des technologies de l'information. La diminution de la charge de carburant a partiellement contrebalancé l'augmentation.
- Bénéfice d'exploitation de 11 millions de dollars, et une marge d'exploitation de 0,2 %, soit une amélioration de 28 millions de dollars.
- BAIIDA ajusté de 453 millions de dollars, et marge du BAIIDA ajusté\* de 8,7 %, soit une amélioration de 42 millions de dollars.
- Perte nette de 81 millions de dollars et perte par action – résultat dilué de 0,22 \$, comparativement à un bénéfice net de 4 millions de dollars et à une perte par action – résultat dilué de 0,03 \$.
- Perte nette ajustée de 96 millions de dollars et perte ajustée par action – résultat dilué de 0,27 \$, comparativement à une perte nette ajustée de 188 millions de dollars et à une perte ajustée par action – résultat dilué de 0,53 \$.



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

- CESMO ajustées de 14,76 cents, contre 14,52 cents. Cette progression de 1,6 % s'explique principalement par les charges au titre du personnel, de la maintenance et des technologies de l'information.
- Flux de trésorerie nets provenant des activités d'exploitation de 1,592 milliard de dollars, en hausse de 155 millions de dollars, et progression soutenue des produits perçus d'avance tirés de la vente de billets en phase avec les tendances saisonnières.
- Flux de trésorerie disponibles\* de 1,056 milliard de dollars, en hausse de 69 millions de dollars grâce à la forte croissance soutenue des produits passages perçus d'avance, conforme aux tendances saisonnières.
- Ratio de la dette nette sur le BAIIA ajusté de 0,9 au 31 mars 2024, soit une amélioration par rapport à un ratio de 1,1 au 31 décembre 2023, en raison de solides flux de trésorerie disponibles dégagés au premier trimestre de 2024.

### **Nouvelles concernant le parc aérien**

Air Canada est en voie de conclure des contrats de location visant d'autres appareils 737 MAX 8 de Boeing dont la livraison est prévue en 2024 et qui seraient mis en service en 2025, une fois la reconfiguration effectuée.

### **Perspectives**

Pour le deuxième trimestre de 2024, Air Canada prévoit accroître sa capacité en SMO d'environ 7 % par rapport au trimestre correspondant de 2023.

Air Canada maintient les prévisions pour l'ensemble de l'exercice 2024 présentées dans son communiqué daté du 16 février 2024 et indiquées dans le tableau ci-dessous :

<b>Indicateur</b>	<b>Ensemble de l'exercice 2024</b>
<b>Capacité en SMO</b>	Augmentation de 6 % à 8 % par rapport à 2023
<b>CESMO ajustées</b>	Augmentation de 2,5 % à 4,5 % par rapport à 2023
<b>BAIIA ajusté</b>	De 3,7 G\$ à 4,2 G\$

### **Principales hypothèses**

Air Canada a formulé des hypothèses pour l'élaboration de ses prévisions. À l'heure actuelle, la Société présume notamment que la croissance du PIB du Canada sera modérée pour 2024, que le dollar canadien s'échangera en moyenne à 1,35 \$ CA contre 1,00 \$ US tout au long de l'exercice 2024 et que le cours du carburant d'aviation s'établira en moyenne à 1,03 \$ CA le litre sur l'ensemble de l'exercice 2024.



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

## **Mesures financières hors PCGR**

Sont présentés ci-après certaines mesures financières 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.

Air Canada exclut l'incidence de la dépréciation d'actifs, le cas échéant, dans le calcul des CESMO ajustées, du BAIIDA ajusté, de la marge du BAIIDA ajusté, du bénéfice ajusté (de la perte ajustée) avant impôts et du bénéfice net ajusté (de la perte nette ajustée), 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. Air Canada n'a pas constaté de charges au titre de la dépréciation d'actifs, tant pour le premier trimestre de 2024 que pour le premier trimestre de 2023.

### **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. Elle exclut toutefois de cette mesure l'incidence de la charge de carburant d'aviation, les coûts liés à la portion terrestre des forfaits de Vacances Air Canada et les 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 qui se rapportent 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 qui se rapportent 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 2024, le parc aérien en exploitation d'Air Canada comptait huit avions-cargos 767 de Boeing en exploitation, comparativement à sept avions-cargos 767 de Boeing en exploitation au 31 décembre 2023. 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.



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

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

(en millions, sauf indication contraire)	Premiers trimestres		
	2024	2023	Variation
<b>Charges d'exploitation selon les PCGR</b>	<b>5 215 \$</b>	<b>4 904 \$</b>	<b>311 \$</b>
<b>Compte tenu des éléments suivants :</b>			
Carburant d'aviation	(1 254)	(1 375)	121
Coûts liés à la portion terrestre des forfaits	(335)	(318)	(17)
Coûts liés aux avions-cargos (compte non tenu du carburant)	(35)	(31)	(4)
<b>Charges d'exploitation, compte tenu de l'incidence des éléments ci-dessus</b>	<b>3 591 \$</b>	<b>3 180 \$</b>	<b>411 \$</b>
<b>SMO (en millions)</b>	<b>24 337</b>	<b>21 907</b>	<b>11,1 %</b>
<b>CESMO ajustées (en cents)</b>	<b>14,76 ¢</b>	<b>14,52 ¢</b>	<b>0,24 ¢</b>

## BAIIDA et BAIIDA ajusté

Le BAIIDA ajusté (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.

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 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, sauf indication contraire)	Premiers trimestres		
	2024	2023	Variation
<b>Bénéfice (perte) d'exploitation selon les PCGR</b>	<b>11 \$</b>	<b>(17) \$</b>	<b>28 \$</b>
<b>Rajouter :</b>			
Dotation aux amortissements	442	428	14
<b>BAIIDA ajusté</b>	<b>453 \$</b>	<b>411 \$</b>	<b>42 \$</b>
<b>Produits d'exploitation</b>	<b>5 226 \$</b>	<b>4 887 \$</b>	<b>339 \$</b>
<b>Marge d'exploitation (en %)</b>	<b>0,2</b>	<b>(0,3)</b>	<b>0,5 pp</b>
<b>Marge du BAIIDA ajusté (en %)</b>	<b>8,7</b>	<b>8,4</b>	<b>0,3 pp</b>



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

## Bénéfice ajusté (perte ajustée) avant impôts

Air Canada se sert du bénéfice ajusté (de la perte ajustée) avant impôts pour mesurer le rendement financier avant impôts global de ses activités, à l'exclusion de l'incidence 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 bénéfice ajusté (la perte ajustée) avant impôts est rapproché du bénéfice (de la perte) avant impôts selon les PCGR comme suit :

(en millions)	Premiers trimestres		
	2024	2023	Variation (\$)
<b>Perte avant impôts selon les PCGR</b>	<b>(65) \$</b>	<b>(23) \$</b>	<b>(42) \$</b>
<b>Compte tenu des éléments suivants :</b>			
Profit de change	(59)	(127)	68
Intérêts nets au titre des avantages du personnel	(5)	(6)	1
Profit sur instruments financiers comptabilisés à la juste valeur	(11)	(38)	27
Perte aux règlements de dettes	46	-	46
<b>Perte avant impôts ajustée</b>	<b>(94) \$</b>	<b>(194) \$</b>	<b>100 \$</b>



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

## 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 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 dette 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, sauf les montants par action)	Premiers trimestres		
	2024	2023	Variation (\$)
<b>Bénéfice net (perte nette) selon les PCGR</b>	(81) \$	4 \$	(85) \$
<b>Compte tenu des éléments suivants :</b>			
Profit de change	(59)	(127)	68
Intérêts nets au titre des avantages du personnel	(5)	(6)	1
Profit sur instruments financiers comptabilisés à la juste valeur	(11)	(38)	27
Perte aux règlements de dette	46	-	46
Impôt sur le résultat, y compris les éléments de rapprochement ci-dessus <sup>1)</sup>	14	(21)	35
<b>Perte nette ajustée</b>	<b>(96) \$</b>	<b>(188) \$</b>	<b>92 \$</b>
Nombre moyen pondéré d'actions en circulation utilisé dans le calcul du résultat net dilué par action (en millions)	358	358	-
<b>Perte ajustée par action – résultat dilué</b>	<b>(0,27) \$</b>	<b>(0,53) \$</b>	<b>0,26 \$</b>

1) En 2024, le recouvrement 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 une charge d'impôts sur le résultat différés comptabilisée au moyen de l'état consolidé des résultats d'Air Canada. Cette charge est déduite du bénéfice net ajusté pour l'exercice 2024. Par comparaison, un recouvrement d'impôts sur le résultat différés a été déduit de la perte nette ajustée pour le premier trimestre de 2023.

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

(en millions)	Premiers trimestres	
	2024	2023
<b>Nombre moyen pondéré d'actions en circulation – de base</b>	<b>358</b>	<b>358</b>
Effet dilutif	-	-
<b>Nombre moyen pondéré d'actions en circulation – dilué</b>	<b>358</b>	<b>358</b>



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

## 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.

Le tableau ci-après présente un rapprochement des flux de trésorerie disponibles avec les flux de trésorerie nets provenant des (affectés aux) activités d'exploitation pour les périodes indiquées :

(en millions)	Premiers trimestres		
	2024	2023	Variation (\$)
<b>Flux de trésorerie nets provenant des activités d'exploitation</b>	<b>1 592 \$</b>	<b>1 437 \$</b>	<b>155 \$</b>
Achats d'immobilisations corporelles et incorporelles	(536)	(450)	(86)
<b>Flux de trésorerie disponibles</b>	<b>1 056 \$</b>	<b>987 \$</b>	<b>69 \$</b>



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

## 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.

### Ratio dette nette-BAIIDA ajusté des 12 derniers mois (ratio de levier financier)

Le ratio dette nette-BAIIDA ajusté des 12 derniers mois (également désigné « ratio de levier financier ») est couramment utilisé dans l'industrie du transport aérien et Air Canada s'en sert pour évaluer le levier financier. Le ratio de levier financier correspond à la dette nette divisée par le BAIIDA ajusté des 12 derniers mois.

Le tableau ci-après présente un rapprochement du ratio de levier financier avec les soldes de la dette nette d'Air Canada aux dates indiquées :

(en millions, sauf indication contraire)	31 mars 2024	31 décembre 2023	Variation
Total de la dette à long terme et des obligations locatives	11 248 \$	12 996 \$	(1 748) \$
Partie courante de la dette à long terme et des obligations locatives	1 214	866	348
<b>Total de la dette à long terme et des obligations locatives (y compris la partie courante)</b>	<b>12 462</b>	<b>13 862</b>	<b>(1 400)</b>
Moins la trésorerie et les équivalents de trésorerie, les placements à court terme et les placements à long terme	(8 681)	(9 295)	614
<b>Dettes nettes</b>	<b>3 781 \$</b>	<b>4 567 \$</b>	<b>(786) \$</b>
<b>BAIIDA ajusté (période de 12 mois)</b>	<b>4 024 \$</b>	<b>3 982</b>	<b>42</b>
<b>Ratio de la dette nette sur le BAIIDA ajusté</b>	<b>0,9</b>	<b>1,1</b>	<b>(0,2)</b>

Pour un complément d'information sur les documents publics d'Air Canada, dont sa Notice annuelle 2023 datée du 4 mars 2024, veuillez consulter le profil d'Air Canada sur SEDAR+ à l'adresse [www.sedarplus.ca](http://www.sedarplus.ca).



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

## **Avis concernant la téléconférence du premier trimestre de 2024**

Air Canada invite les analystes à sa téléconférence trimestrielle qui se tiendra aujourd'hui, jeudi 2 mai 2024, à 8 h (HE). Michael Rousseau, président et chef de la direction d'Air Canada, John Di Bert, vice-président général et chef des Affaires financières, et Mark Galardo, vice-président général – Chiffre d'affaires et Planification du réseau, présenteront les résultats et répondront aux questions des analystes. Immédiatement après la période de questions des analystes, John Di Bert et Pierre Houle, vice-président et trésorier, répondront aux questions des prêteurs à terme de type B et des porteurs d'obligations d'Air Canada.

Les membres des médias et du public peuvent écouter cette téléconférence audio. En voici les renseignements détaillés :

Webémission : <https://edge.media-server.com/mmc/p/rs6no9e6/lan/fr>

Nota : Il s'agit d'une webémission audio.

Par téléphone : 647 932-3411 ou 1 800 715-9871 (sans frais), code d'accès 1413217

Veuillez prévoir 10 minutes pour la connexion à la téléconférence.

### **MISE EN GARDE CONCERNANT LES ÉNONCÉS PROSPECTIFS**

*Le présent communiqué contient des énoncés prospectifs au sens de la législation en valeurs mobilières applicable. Ces énoncés découlent d'analyses et d'autres renseignements fondés sur la prévision de résultats à venir et sur 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.*



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

*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 les conflits militaires au Moyen-Orient et 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, 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 envers les fournisseurs clés (y compris des organismes gouvernementaux et d'autres parties prenantes soutenant les activités aeroportuaires et de l'exploitation aérienne), les relations de travail et les coûts connexes, la capacité d'Air Canada 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, sa dépendance à l'égard des transporteurs régionaux et autres, sa capacité de recruter et de conserver le personnel nécessaire, les épidémies, l'évolution de la législation, de la réglementation ou de 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<sup>MD</sup> 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.sedarplus.ca](http://www.sedarplus.ca), notamment à la rubrique 18, Facteurs de risque, du rapport de gestion de 2023 d'Air Canada et à la rubrique 14, Facteurs de risque, du rapport de gestion du premier trimestre de 2024.*



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

*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 qu'Air Canada 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. 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 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, 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 celle-ci.*



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

*Les énoncés prospectifs contenus ou intégrés par renvoi dans le présent communiqué représentent les attentes d’Air Canada en date de ce communiqué (ou à la date précisée de leur formulation) et ils peuvent changer par la suite. Toutefois, Air Canada n’a ni l’intention ni l’obligation d’actualiser ou de réviser ces énoncés à la lumière de nouveaux éléments d’information ou d’événements futurs ou pour quelque autre motif, sauf si elle y est tenue par la réglementation en valeurs mobilières applicable.*

– 30 –

## INFORMATION

---

**Relations avec les investisseurs :**

+1 (514) 422-7849

[investors.investisseurs@aircanada.ca](mailto:investors.investisseurs@aircanada.ca)

**Internet :**

[investisseurs.aircanada.com](http://investisseurs.aircanada.com)



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

# 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, sauf les montants par action ou indication contraire)	Premiers trimestres		
	2024	2023	Variation (\$)
<b>Mesures de performance financière</b>			
Produits d'exploitation	5 226	4 887	339
Bénéfice (perte) d'exploitation	11	(17)	28
Marge d'exploitation <sup>1)</sup> (en %)	0,2	(0,3)	0,5 pp <sup>8)</sup>
BAIIDA ajusté <sup>2)</sup>	453	411	42
Marge du BAIIDA ajusté <sup>2)</sup> (en %)	8,7	8,4	0,3 pp
Perte avant impôts	(65)	(23)	(42)
Bénéfice net (perte nette)	(81)	4	(85)
Perte ajustée avant impôts <sup>2)</sup>	(94)	(194)	100
Perte nette ajustée <sup>2)</sup>	(96)	(188)	92
Liquidités totales <sup>3)</sup>	10 001	10 543	(542)
Flux de trésorerie nets provenant des activités d'exploitation	1 592	1 437	155
Flux de trésorerie disponibles <sup>2)</sup>	1 056	987	69
Dettes nettes <sup>2)</sup>	3 781	6 532	(2 751)
Perte par action – résultat dilué	(0,22)	(0,03)	(0,19)
Perte ajustée par action – résultat dilué <sup>2)</sup>	(0,27)	(0,53)	0,26
<b>Statistiques d'exploitation<sup>4)</sup></b>	<b>2024</b>	<b>2023</b>	<b>Variation %</b>
Passagers-milles payants (« PMP ») (en millions)	20 520	18 578	10,5
Sièges-milles offerts (SMO) (en millions)	24 337	21 907	11,1
Coefficient d'occupation (en %)	84,3 %	84,8 %	(0,5) pp
Produits passages par PMP (« rendement unitaire ») (en cents)	21,7	22,0	(1,6)
Produits passages par SMO (« PPSMO ») (en cents)	18,3	18,7	(2,2)
Produits d'exploitation par SMO (« PESMO ») (en cents)	21,5	22,3	(3,7)
Charges d'exploitation par SMO (« CESMO ») (en cents)	21,4	22,4	(4,3)
CESMO ajustées (en cents) <sup>2)</sup>	14,8	14,5	1,6
Effectif moyen en équivalents temps plein (« ETP ») (en milliers) <sup>5)</sup>	36,9	34,5	7,0
Avions composant le parc en exploitation à la clôture de la période	366	352	4
Sièges routés (en milliers)	13 479	12 293	9,7
Mouvements des appareils (en milliers)	90,9	85,2	6,7
Longueur d'étape moyenne (en milles)	1 805	1 782	1,3
Coût du litre de carburant (en cents)	105,6	128,5	(17,9)
Consommation de carburant (en milliers de litres)	1 184 718	1 067 085	11,0
Passagers payants transportés (en milliers) <sup>7)</sup>	10 751	9 969	7,8

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 bénéfice ajusté (la perte ajustée) avant impôts, le bénéfice net ajusté (la perte nette ajustée), les flux de trésorerie disponibles, la dette nette, le bénéfice ajusté (la perte ajustée) 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



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

se substituer à des résultats établis selon les PCGR ou comme ayant préséance sur ceux-ci. Se reporter à la rubrique intitulée Mesures financières hors PCGR du présent communiqué 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 terme et à long terme et des fonds disponibles aux termes de facilités de crédit d'Air Canada. Au 31 mars 2024, les liquidités totales s'élevaient à 10 001 M\$ et étaient composées de trésorerie et d'équivalents de trésorerie et de placements à court terme et à long terme totalisant 8 681 M\$ et d'un montant de 1 320 M\$ pouvant être prélevé sur les facilités de crédit. 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. Ces montants comprennent également des fonds (229 M\$ au 31 mars 2024 et 231 M\$ au 31 mars 2023) 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 des transporteurs tiers exerçant leurs 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. Exclut l'effectif en ETP à des transporteurs tiers qui exercent leurs activités aux termes d'un contrat d'achat de capacité conclu 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.



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