



# Premier trimestre de 2024

## Rapport de gestion

Le 2 mai 2024



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 2024 ET DE 2023..... | 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.....   | 19 |
| 7.4 | VARIATIONS DES FLUX DE TRÉSORERIE.....  | 19 |
| 7.5 | DÉPENSES D'INVESTISSEMENT ET ACCORDS DE FINANCEMENT CONNEXES .....                    | 21 |
| 7.6 | OBLIGATIONS DE CAPITALISATION DES RÉGIMES DE RETRAITE .....                           | 22 |
| 7.7 | OBLIGATIONS CONTRACTUELLES.....   | 23 |
| 7.8 | CAPITAL-ACTIONS.....  | 24 |
| 8.  | RÉSULTATS FINANCIERS TRIMESTRIELS .....   | 25 |
| 9.  | INSTRUMENTS FINANCIERS ET GESTION DU RISQUE.....                                      | 26 |
| 10. | MÉTHODES COMPTABLES .....   | 26 |
| 11. | JUGEMENTS ET ESTIMATIONS COMPTABLES CRITIQUES .....                                   | 26 |
| 12. | ACCORDS HORS BILAN .....  | 26 |
| 13. | TRANSACTIONS ENTRE PARTIES LIÉES .....  | 26 |
| 14. | FACTEURS DE RISQUE.....   | 26 |
| 15. | CONTRÔLES ET PROCÉDURES .....   | 26 |
| 16. | MESURES FINANCIÈRES HORS PCGR .....   | 27 |
| 17. | GLOSSAIRE.....  | 32 |

## 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 |             |                      |
|--|---------------------|-------------|----------------------|
|  | 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 sur le résultat   | (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 <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 (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) <sup>6)</sup>                                       | 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 (perte ajustée) avant impôts, 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 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. La trésorerie et les équivalents de trésorerie 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 les transporteurs tiers exerçant leurs activités aux termes de contrats d'achat de capacité conclus avec Air Canada.*
- 5) *Rend compte de l'effectif en ETP d'Air Canada et des filiales de celle-ci. Ne comprend pas l'effectif en ETP des transporteurs tiers, qui exercent leurs activités aux termes de contrats d'achat de capacité conclus avec Air Canada.*
- 6) *La longueur d'étape moyenne correspond au total de sièges-milles offerts divisé par le total de sièges routés.*
- 7) *Les passagers payants sont dénombrés en fonction des indicatifs de vol (et non en fonction du voyage, de l'itinéraire ou du segment de trajet), conformément à la définition établie par l'IATA.*
- 8) *« pp » indique des points de pourcentage et désigne la mesure de l'écart arithmétique entre deux pourcentages.*

## 2. INTRODUCTION ET PRINCIPALES HYPOTHÈSES

Aux fins du présent rapport de gestion, « Air Canada » 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<sup>MD</sup> » (« Vacances Air Canada ») et Air Canada Rouge S.E.C. faisant affaire sous le nom de marque « Air Canada Rouge<sup>MD</sup> » (« 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 2024, 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 2024 et les notes complémentaires d'Air Canada datés du 2 mai 2024, ainsi qu'avec les états financiers consolidés et notes complémentaires audités annuels de 2023 d'Air Canada et le rapport de gestion de 2023 d'Air Canada, tous deux datés du 16 février 2024. Toute l'information financière est conforme aux principes comptables généralement reconnus (« PCGR ») du Canada tels qu'ils sont énoncés dans le *Manuel de CPA Canada – Comptabilité* (le « Manuel de CPA »), qui intègre les *Normes internationales d'information financière* (« IFRS ») publiées par l'International Accounting Standards Board (les « normes IFRS de comptabilité »), à l'exception de toute mesure hors PCGR ou de toute 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 1<sup>er</sup> mai 2024.

Le présent rapport de gestion comprend des énoncés prospectifs. Se reporter à la *Mise en garde concernant les énoncés prospectifs* ci-après pour une analyse des risques, incertitudes et hypothèses liés à ces énoncés. Pour une description des risques visant Air Canada, se reporter à la rubrique 18, *Facteurs de risque*, du rapport de gestion de 2023 d'Air Canada daté du 16 février 2024, et à la rubrique 14, *Facteurs de risque*, du présent rapport de gestion. Le 2 mai 2024, Air Canada a publié dans un communiqué ses résultats du premier trimestre de 2024. Ce communiqué peut être consulté sur le site Web d'Air Canada au [www.aircanada.com](http://www.aircanada.com), ainsi que sur le site de SEDAR+ au [www.sedarplus.com](http://www.sedarplus.com). Pour un complément d'information sur les documents publics d'Air Canada, dont sa notice annuelle, consulter le site de SEDAR+ au [www.sedarplus.com](http://www.sedarplus.com).

### **Mise en garde concernant les énoncés prospectifs**

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

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

Les facteurs qui pourraient faire en sorte que les résultats diffèrent sensiblement de ceux indiqués dans les énoncés prospectifs comprennent la conjoncture économique 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), sa dépendance envers les fournisseurs clés (y compris des organismes gouvernementaux et d'autres parties prenantes soutenant les activités aéroportuaires et l'exploitation aérienne), les relations de travail et les coûts connexes, 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, sa dépendance envers les transporteurs régionaux et autres, sa capacité de recruter et de conserver le personnel qualifié, les épidémies, l'évolution de la législation, de la réglementation ou des procédures judiciaires, les attentats terroristes, les conflits armés, la capacité d'Air Canada

d'exploiter avec succès son programme de fidélité, les pertes par sinistre, sa dépendance 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.com](http://www.sedarplus.com), notamment à la rubrique 18, *Facteurs de risque*, du rapport de gestion de 2023 d'Air Canada, daté du 16 février 2024, 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 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. 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 sera modérée en 2024. Air Canada présume également que le dollar canadien se négociera en moyenne à 1,35 \$ CA pour 1,00 \$ US pendant l'ensemble de l'exercice 2024 et que le cours du carburant d'aviation s'établira en moyenne à 1,03 \$ CA le litre pendant l'ensemble de l'exercice 2024.

## **Propriété intellectuelle**

Air Canada est propriétaire de marques de commerce, de marques de service ou de dénominations commerciales utilisées dans le cadre de ses activités ou est titulaire de droits à leur égard. En outre, les noms et logos d'Air Canada ainsi que les noms et adresses de ses sites Web sont sa propriété ou font l'objet de licences d'utilisation qu'elle a octroyées. Par ailleurs, Air Canada est propriétaire ou titulaire de droits d'auteur qui protègent également le contenu de ses produits ou de ses services. Pour des raisons pratiques uniquement, les marques de commerce, les marques de service, les dénominations commerciales et les droits d'auteur mentionnés dans le présent rapport de gestion peuvent être indiqués sans être suivis des symboles ©, ®, <sup>MD</sup> ou <sup>MC</sup>. 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 au monde.

Air Canada donne plus d’envergure à son réseau intérieur et transfrontalier au moyen d’ententes commerciales avec des transporteurs régionaux, notamment un contrat d’achat de capacité (« CAC ») conclu avec Jazz Aviation S.E.C. (« Jazz »), filiale en propriété exclusive de Chorus Aviation Inc., 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<sup>MD</sup>. 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 offerts par Air Canada de même que par certains partenaires, et de l’achat de produits et services auprès de fournisseurs et de 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 2024, les résultats financiers d'Air Canada se sont améliorés par rapport au premier trimestre de 2023, la société aérienne ayant poursuivi le rétablissement de son réseau et ayant considérablement amélioré sa performance opérationnelle. La capacité exploitée a augmenté de 11 % en glissement annuel, enregistrant une hausse substantielle sur le marché transpacifique grâce à un contexte d'exploitation plus favorable dans la région (sauf en Chine). L'augmentation de la capacité a été supérieure d'environ un point de pourcentage aux prévisions formulées dans le communiqué de presse d'Air Canada daté du 16 février 2024.

Air Canada a continué de renforcer sa situation financière. Au premier trimestre de 2024, Air Canada a réalisé la clôture de facilités de crédit garanties de premier rang de 2,15 G\$ US, présentées à la rubrique 7.2, *Dette nette*, du présent rapport de gestion. Cette opération de refinancement a permis à Air Canada de réduire de plus de 1 G\$ US l'encours de sa dette garantie de premier rang, de ramener le taux d'intérêt sur ses emprunts au titre du prêt à terme B au taux de financement à un jour garanti (*Secured Overnight Financing Rate* ou SOFR) majoré de 250 points de base, tout en augmentant de 375 M\$ US les montants inutilisés disponibles aux termes de la facilité renouvelable.

### Stratégie d'entreprise

Air Canada entend miser sur la solide assise qu'elle a préservée au cours des dernières années afin de remettre le cap sur son ambition de devenir un champion mondial. Nous y arriverons en tirant parti de nouvelles occasions et en continuant d'honorer notre engagement inébranlable envers la sécurité, l'excellence du service et l'expérience client.

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

- assurer son avenir en faisant preuve de vigilance à l'égard des coûts, en saisissant les occasions et en réalisant des investissements stratégiques judicieux;
- atteindre de nouveaux horizons, en s'appuyant sur ses forces concurrentielles pour développer ses activités, en élargissant sa portée internationale et en explorant de nouvelles possibilités;
- rehausser l'expérience de sa clientèle en soutenant la création de moments inoubliables et de liens authentiques avec sa clientèle, notamment en optimisant son programme de fidélité, ses technologies et ses produits innovants;
- s'entraider en favorisant la collaboration au travail, dans le respect des diverses cultures, tout en posant des gestes concrets pour la société.

### Récapitulatif financier du premier trimestre de 2024

Voici un aperçu des résultats d'exploitation et de la situation financière d'Air Canada pour le premier trimestre de 2024 par rapport au premier trimestre de 2023.

- Produits d'exploitation de 5 226 M\$, en hausse de 339 M\$ ou de 7 %, et augmentation de 11 % de la capacité exploitée par rapport au premier trimestre de 2023.
- Charges d'exploitation de 5 215 M\$, en hausse de 311 M\$ ou de 6 %. Cette hausse est attribuable à l'augmentation des coûts dans pratiquement tous les postes rendant compte de l'augmentation du trafic et de la capacité exploitée sur 12 mois, ainsi qu'à l'augmentation 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 M\$, et une marge d'exploitation de 0,2 %, soit une amélioration de 28 M\$.

- BAIIDA ajusté de 453 M\$, et marge du BAIIDA ajusté de 8,7 %, soit une amélioration de 42 M\$.
- Perte nette de 81 M\$ et perte par action – résultat dilué de 0,22 \$, comparativement à un bénéfice net de 4 M\$ et à une perte par action – résultat dilué de 0,03 \$ au premier trimestre de 2023.
- Perte nette ajustée de 96 M\$, et perte ajustée par action – résultat dilué de 0,27 \$, comparativement à une perte nette ajustée de 188 M\$ et à une perte ajustée par action – résultat dilué de 0,53 \$ au premier trimestre de 2023.
- CESMO ajustées de 14,76 cents, contre 14,52 cents au premier trimestre de 2023. Cette progression de 1,6 % s'explique 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 M\$, en hausse de 155 M\$, et progression soutenue des produits passages perçus d'avance tirés de la vente de billets en phase avec les tendances saisonnières.
- Flux de trésorerie disponibles de 1 056 M\$, en hausse de 69 M\$.
- Ratio de la dette nette sur le BAIIDA ajusté de 0,9 au 31 mars 2024, soit une amélioration par rapport à un ratio de 1,1 au 31 décembre 2023 découlant d'un excellent niveau de flux de trésorerie disponibles au premier trimestre de 2024.

## 5. RÉSULTATS DES ACTIVITÉS – COMPARAISON DES PREMIERS TRIMESTRES DE 2024 ET DE 2023

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

| (en millions, sauf pour les montants par actions)             | Premiers trimestres |                  |                  |               |
|---|---------------------|------------------|------------------|---------------|
|   | 2024                | 2023             | Variation (\$)   | Variation (%) |
| <b>Produits d'exploitation</b>                                |                     |                  |                  |               |
| Passages  | 4 443 \$            | 4 088 \$         | 355              | 9             |
| Fret  | 215                 | 238              | (23)             | (9)           |
| Autres  | 568                 | 561              | 7                | 1             |
| <b>Total des produits d'exploitation</b>                      | <b>5 226</b>        | <b>4 887</b>     | <b>339</b>       | <b>7</b>      |
| <b>Charges d'exploitation</b>                                 |                     |                  |                  |               |
| Carburant d'aviation  | 1 254               | 1 375            | (121)            | (9)           |
| Salaires et charges sociales                                  | 1 108               | 914              | 194              | 21            |
| Dotation aux amortissements                                   | 442                 | 428              | 14               | 3             |
| Redevances aéroportuaires et de navigation                    | 348                 | 312              | 36               | 12            |
| Frais de vente et de distribution                             | 266                 | 273              | (7)              | (3)           |
| Frais d'achat de capacité                                     | 208                 | 216              | (8)              | (4)           |
| Maintenance avions  | 315                 | 261              | 54               | 21            |
| Coûts liés à la portion terrestre des forfaits                | 335                 | 318              | 17               | 5             |
| Communications et technologies de l'information               | 186                 | 146              | 40               | 27            |
| Restauration et services à bord                               | 155                 | 128              | 27               | 21            |
| Autres  | 598                 | 533              | 65               | 12            |
| <b>Total des charges d'exploitation</b>                       | <b>5 215</b>        | <b>4 904</b>     | <b>311</b>       | <b>6</b>      |
| <b>Bénéfice (perte) d'exploitation</b>                        | <b>11</b>           | <b>(17)</b>      | <b>28</b>        |               |
| <b>Produits (charges) autres que d'exploitation</b>           |                     |                  |                  |               |
| Profit de change  | 59                  | 127              | (68)             |               |
| Produits d'intérêts   | 125                 | 83               | 42               |               |
| Charges d'intérêts  | (217)               | (245)            | 28               |               |
| Intérêts incorporés   | 7                   | 5                | 2                |               |
| Instruments financiers comptabilisés à la juste valeur        | 11                  | 38               | (27)             |               |
| Perte aux règlements de dette                                 | (46)                | -                | (46)             |               |
| Autres  | (15)                | (14)             | (1)              |               |
| <b>Total des charges autres que d'exploitation</b>            | <b>(76)</b>         | <b>(6)</b>       | <b>(70)</b>      |               |
| <b>Perte avant impôts sur le résultat</b>                     | <b>(65)</b>         | <b>(23)</b>      | <b>(42)</b>      |               |
| Recouvrement (charge) d'impôts sur le résultat                | (16)                | 27               | (43)             |               |
| <b>Bénéfice net (perte nette)</b>                             | <b>(81) \$</b>      | <b>4 \$</b>      | <b>(85) \$</b>   |               |
| <b>Bénéfice (perte) par action – résultat de base</b>         | <b>(0,22) \$</b>    | <b>0,01 \$</b>   | <b>(0,23) \$</b> |               |
| <b>Perte par action – résultat dilué</b>                      | <b>(0,22) \$</b>    | <b>(0,03) \$</b> | <b>(0,19) \$</b> |               |
| <b>BAIIDA ajusté<sup>1)</sup></b>                             | <b>453 \$</b>       | <b>411 \$</b>    | <b>42 \$</b>     |               |
| <b>Perte avant impôts ajustée<sup>1)</sup></b>                | <b>(94) \$</b>      | <b>(194) \$</b>  | <b>100 \$</b>    |               |
| <b>Perte nette ajustée<sup>1)</sup></b>                       | <b>(96) \$</b>      | <b>(188) \$</b>  | <b>92 \$</b>     |               |
| <b>Perte ajustée par action – résultat dilué<sup>1)</sup></b> | <b>(0,27) \$</b>    | <b>(0,53) \$</b> | <b>0,26 \$</b>   |               |

1) Le BAIIDA ajusté, le bénéfice ajusté (la perte ajustée) avant impôts, le bénéfice net ajusté (la perte nette ajustée), et le bénéfice ajusté (la perte ajustée) par action sont des mesures financières hors PCGR ou des ratios financiers hors PCGR. Se reporter à la rubrique 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 2024, les produits passages ont été de 4 443 M\$, en hausse de 355 M\$ ou d'environ 9 % par rapport au premier trimestre de 2023. L'augmentation sur 12 mois est attribuable à une hausse de la capacité et du trafic, plus particulièrement sur les marchés des lignes transpacifiques et transatlantiques.

La demande de transport aérien est demeurée stable, y compris pour les produits haut de gamme d'Air Canada. Sur 12 mois, la progression des produits passages tirés des cabines de haut rapport a représenté environ 30 % de l'augmentation des produits passages totaux.

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

| (en millions)            | Premiers trimestres |                 |                |               |
|--------------------------|---------------------|-----------------|----------------|---------------|
|                          | 2024                | 2023            | Variation (\$) | Variation (%) |
| Lignes intérieures       | 1 121 \$            | 1 064 \$        | 57 \$          | 5,4           |
| Lignes transfrontalières | 1 039               | 966             | 73             | 7,5           |
| Lignes transatlantiques  | 975                 | 924             | 51             | 5,5           |
| Lignes transpacifiques   | 671                 | 492             | 179            | 36,5          |
| Autres                   | 637                 | 642             | (5)            | (0,9)         |
| <b>Réseau</b>            | <b>4 443 \$</b>     | <b>4 088 \$</b> | <b>355 \$</b>  | <b>8,7</b>    |

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 2024 par rapport au premier trimestre de 2023 |                              |                            |   |                                  |                     |
|--------------------------|--|------------------------------|----------------------------|---|----------------------------------|---------------------|
|                          | Produits passages Variation (%)                                    | Capacité (SMO) Variation (%) | Trafic (PMP) Variation (%) | Coefficient d'occupation Variation (pp) | Rendement unitaire Variation (%) | PPSMO Variation (%) |
| Lignes intérieures       | 5,4  | 2,5                          | 1,8                        | (0,6)                                   | 3,5                              | 2,8                 |
| Lignes transfrontalières | 7,5  | 6,4                          | 5,8                        | (0,5)                                   | 1,6                              | 1,1                 |
| Lignes transatlantiques  | 5,5  | 12,4                         | 11,3                       | (0,8)                                   | (5,2)                            | (6,1)               |
| Lignes transpacifiques   | 36,5   | 38,3                         | 36,4                       | (1,3)                                   | 0,1                              | (1,3)               |
| Autres                   | (0,9)  | 2,8                          | 2,4                        | (0,4)                                   | (3,2)                            | (3,6)               |
| <b>Réseau</b>            | <b>8,7</b>   | <b>11,1</b>                  | <b>10,5</b>                | <b>(0,5)</b>                            | <b>(1,6)</b>                     | <b>(2,2)</b>        |

### Produits passages – Lignes intérieures

Les produits passages tirés des lignes intérieures ont augmenté de plus de 5 % en raison de la hausse des rendements unitaires découlant de l'augmentation de la capacité et du trafic dans la majorité du réseau intérieur, en particulier le réseau régional. La hausse du rendement unitaire sur 12 mois a été favorisée par la variation de la longueur d'étape moyenne. Ces résultats reflètent la vigueur de la demande de transport aérien sur un marché très concurrentiel.

### Produits passages – Lignes transfrontalières

Les produits passages tirés des lignes transfrontalières ont progressé de près de 8 % en raison de l'augmentation de la capacité et du trafic sur les marchés transfrontaliers, à l'exception des destinations soleil. L'augmentation de la capacité est attribuable au rétablissement, à l'ajout et à l'accroissement de services transfrontaliers ainsi qu'à l'amélioration des possibilités de correspondance avec le réseau international d'Air Canada, qui soutient la stratégie en matière de trafic de sixième liberté.

### Produits passages – Lignes transatlantiques

Les produits passages tirés des lignes transatlantiques ont progressé de près de 6 % en raison de l'augmentation de la capacité et du trafic sur les marchés de l'Europe continentale et du Royaume-Uni. Les résultats sur le réseau transatlantique se sont ressentis de l'instabilité au Moyen-Orient, qui s'est traduite par un affaiblissement de la demande dans certains secteurs clés, ainsi que par des rendements unitaires moindres sur les longs trajets transatlantiques.

### Produits passages – Lignes transpacifiques

Les produits passages tirés des lignes transpacifiques ont bondi d'environ 37 % grâce à la capacité accrue attribuable à l'amélioration du contexte d'exploitation découlant du rétablissement des services vers les destinations de la région Asie-Pacifique (à l'exception de la Chine et de Hong Kong), la reprise ayant été plus marquée pour le Japon et la Corée. En outre, la demande de trafic de sixième liberté à destination des marchés transpacifiques a augmenté par rapport au premier trimestre de 2023, en raison de la poursuite du rétablissement de nos réseaux transpacifique et transfrontalier.

### Produits passages – Autres lignes

Les produits passages tirés des autres lignes ont fléchi d'environ 1 % en raison de la baisse de la capacité pour les destinations en Amérique du Sud et de la diminution des rendements unitaires sur les marchés des Antilles et de l'Amérique centrale.

### **Produits fret**

Au premier trimestre de 2024, les produits fret ont reculé de 23 M\$ ou de 9 % par rapport au premier trimestre de 2023. Ce recul est principalement attribuable à la baisse des produits sur le marché transatlantique, le rendement unitaire et le volume ayant tous deux diminué d'une année à l'autre. Le recul a été partiellement contrebalancé par une augmentation du volume sur les autres marchés, plus particulièrement le marché transpacifique, en phase avec l'augmentation sur 12 mois de la capacité dans cette région.

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

| (en millions)            | Premiers trimestres |               |                |               |
|--------------------------|---------------------|---------------|----------------|---------------|
|                          | 2024                | 2023          | Variation (\$) | Variation (%) |
| Lignes intérieures       | 25 \$               | 24 \$         | 1 \$           | 2,6           |
| Lignes transfrontalières | 12                  | 11            | 1              | 10,9          |
| Lignes transatlantiques  | 84                  | 119           | (35)           | (28,7)        |
| Lignes transpacifiques   | 62                  | 49            | 13             | 25,7          |
| Autres                   | 32                  | 35            | (3)            | (7,6)         |
| <b>Réseau</b>            | <b>215 \$</b>       | <b>238 \$</b> | <b>(23) \$</b> | <b>(9,4)</b>  |

## **Autres produits**

Au premier trimestre de 2024, les autres produits ont augmenté de 7 M\$ ou de 1 % par rapport au premier trimestre de 2023. Cette augmentation s'explique essentiellement par la hausse des produits tirés des forfaits terrestres de Vacances Air Canada, l'accroissement de divers frais et services liés aux passagers résultant d'une hausse du trafic passagers.

## **Charges d'exploitation**

Au premier trimestre de 2024, les charges d'exploitation ont totalisé 5 215 M\$, en hausse de 311 M\$ ou de 6 % par rapport au premier trimestre de 2023. La hausse est principalement attribuable à des augmentations dans pratiquement tous les postes, qui reflètent l'accroissement de la capacité et du trafic sur 12 mois, ainsi qu'à la hausse des charges au titre du personnel et des technologies de l'information. L'augmentation des charges d'exploitation a été en partie compensée par une diminution de la charge de carburant d'aviation découlant d'une baisse des prix du carburant d'aviation en glissement annuel.

La variation des principaux éléments des charges d'exploitation par rapport au premier trimestre de 2023 est résumée ci-après.

### Carburant d'aviation

La charge de carburant d'aviation a diminué de 9 % en raison d'une baisse de 18 % des prix du carburant d'aviation, contrebalancée partiellement par une hausse de 11 % du nombre de litres de carburant d'aviation utilisés découlant du plus grand nombre de vols.

### Salaires et charges sociales

Les salaires et charges sociales ont augmenté de 21 %, en raison des montants à payer au titre de la participation aux bénéfiques et d'autres initiatives liées à la rémunération, ainsi que d'une augmentation de 7 % sur 12 mois de l'effectif en ETP découlant de l'augmentation de la capacité exploitée.

### Maintenance avions

La charge de maintenance avions a augmenté de 21 % en raison d'un plus grand nombre d'activités de maintenance programmées des moteurs et d'un plus grand nombre d'activités de maintenance découlant de l'accroissement du nombre de vols.

### Communications et technologies de l'information

Les charges au titre des communications et des technologies de l'information ont augmenté de 27 % en raison de l'augmentation de l'utilisation de certains services informatiques découlant d'initiatives de transformation numériques en cours. L'incidence défavorable de la hausse des prix liée à l'inflation a, dans une moindre mesure, contribué à l'augmentation.

### Restauration et services à bord

Les charges liées à la restauration et aux services à bord ont progressé de 21 % en raison de l'augmentation du trafic par rapport au premier trimestre de 2023 et de l'incidence défavorable de l'inflation sur les prix des denrées alimentaires et des services.

### Autres charges d'exploitation

Au premier trimestre de 2024, les autres charges d'exploitation ont augmenté de 12 %, en raison du nombre plus élevé de vols sur 12 mois.

Air Canada a révisé à la baisse la capacité de ses avions-cargos et a retranché deux appareils 767 de Boeing de sa flotte d'avions-cargos de 2024 et 2025 pour l'adapter à la conjoncture. Cette décision concernant l'ajustement de la capacité a donné lieu à une charge d'exploitation ponctuelle de 20 M\$, qui a été comptabilisée dans les autres charges au premier trimestre de 2024.

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

| (en millions)                     | Premiers trimestres |               |                |               |
|-----------------------------------|---------------------|---------------|----------------|---------------|
|                                   | 2024                | 2023          | Variation (\$) | Variation (%) |
| Services d'escale                 | 131 \$              | 112 \$        | 19 \$          | 17            |
| Frais d'équipage                  | 67                  | 60            | 7              | 12            |
| Location et entretien d'immeubles | 82                  | 69            | 13             | 19            |
| Frais et services divers          | 58                  | 55            | 3              | 5             |
| Autres frais résiduels            | 260                 | 237           | 23             | 10            |
| <b>Total des autres charges</b>   | <b>598 \$</b>       | <b>533 \$</b> | <b>65 \$</b>   | <b>12</b>     |

### **CESMO et CESMO ajustées**

Au premier trimestre de 2024, les CESMO ont reculé de 4,3 % par rapport au premier trimestre de 2023 en raison de la diminution des charges de carburant d'aviation conjuguée à l'augmentation de la capacité sur 12 mois. Ce recul a été contrebalancé partiellement par la hausse des salaires et charges sociales, des charges au titre de la maintenance des appareils et des technologies d'information ainsi que, dans une moindre mesure, par des pressions inflationnistes générales subies par certains postes.

Les CESMO ajustées ont augmenté de 1,6 %, en raison surtout de l'augmentation des charges au titre du personnel, de la maintenance et des technologies de l'information, ainsi que de pressions inflationnistes générales subies par certains postes. L'augmentation des CESMO ajustées a été contenue par l'incidence favorable de l'augmentation de 11 % de la capacité sur 12 mois.

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

| (en cents par SMO)   | Premiers trimestres |                |                 |               |
|--|---------------------|----------------|-----------------|---------------|
|  | 2024                | 2023           | Variation (\$)  | Variation (%) |
| <b>CESMO</b>   | <b>21,43 ¢</b>      | <b>22,38 ¢</b> | <b>(0,95) ¢</b> | <b>(4,3)</b>  |
| <b>Retrancher :</b>  |                     |                |                 |               |
| Charge de carburant d'aviation, coûts liés à la portion terrestre des forfaits et coûts liés aux avions-cargos | (6,67)              | (7,86)         | 1,19            | (15,2)        |
| <b>CESMO ajustées</b>  | <b>14,76 ¢</b>      | <b>14,52 ¢</b> | <b>0,24 ¢</b>   | <b>1,6</b>    |

## Charges autres que d'exploitation

Au premier trimestre de 2024, les charges autres que d'exploitation ont totalisé 76 M\$, contre des charges de 6 M\$ au premier trimestre de 2023.

Les profits de change se sont chiffrés à 59 M\$ contre des profits de change de 127 M\$ en 2023. Pour 1 \$ US, le cours du change de clôture le 31 mars 2024 était de 1,3540 \$ alors qu'il était de 1,3243 \$ le 31 décembre 2023. Le dollar canadien s'étant déprécié, la réévaluation du change sur la dette à long terme et les obligations locatives a donné lieu à une perte de 221 M\$, qui a été plus que compensée par des profits sur dérivés sur devises de 290 M\$.

Les charges d'intérêts ont atteint 217 M\$, en baisse de 28 M\$ par rapport au premier trimestre de 2023, en raison de la baisse du niveau d'endettement résultant des remboursements anticipés d'emprunts effectués en 2023 et au premier trimestre de 2024. Cette baisse a été en partie contrebalancée par l'incidence, sur 12 mois, de la hausse des taux d'intérêt sur la dette à taux variable. Se reporter à la rubrique 7.2, *Dette nette*, du présent rapport de gestion pour un complément d'information sur les remboursements de la dette.

Une perte aux règlements de dette de 46 M\$ a été comptabilisée au premier trimestre de 2024 relativement à la radiation de coûts d'émission de titres d'emprunt non amortis découlant de l'opération de refinancement réalisée au cours du trimestre et décrite à la rubrique 7.2, *Dette nette*, du présent rapport de gestion.




## 6. PARC AÉRIEN

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

### 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.

Air Canada est en voie de conclure des contrats de location visant d'autres appareils 737 MAX 8 de Boeing dont la livraison serait prévue en 2024 et qui seraient mis en service en 2025, une fois la reconfiguration des cabines et d'autres modifications obligatoires effectuées. Ces appareils ne sont pas pris en compte dans le tableau ci-après.

|  | Réel         |   |              | Projeté   |              |                                 |              |
|---|--------------|---|--------------|---|--------------|---------------------------------|--------------|
|   | 31 déc. 2023 | Modifications apportées depuis le début de l'exercice | 31 mars 2024 | Modifications apportées au cours du reste de 2024 | 31 déc. 2024 | Modifications apportées en 2025 | 31 déc. 2025 |
| <b>Gros-porteurs</b>  |              |   |              |   |              |                                 |              |
| 777-300ER de Boeing   | 19           | -   | 19           | -   | 19           | -                               | 19           |
| 777-200LR de Boeing   | 6            | -   | 6            | -   | 6            | -                               | 6            |
| 787-8 de Boeing   | 8            | -   | 8            | -   | 8            | -                               | 8            |
| 787-9 de Boeing   | 30           | 1   | 31           | 1   | 32           | -                               | 32           |
| 787-10 de Boeing  | -            | -   | -            | -   | -            | 1                               | 1            |
| 767-300 de Boeing (avions-cargos)   | 7            | 1   | 8            | -   | 8            | -                               | 8            |
| A330-300 d'Airbus   | 18           | -   | 18           | 2   | 20           | -                               | 20           |
| <b>Total – gros-porteurs</b>  | <b>88</b>    | <b>2</b>  | <b>90</b>    | <b>3</b>  | <b>93</b>    | <b>1</b>                        | <b>94</b>    |
| <b>Appareils monocouloirs</b>   |              |   |              |   |              |                                 |              |
| 737 MAX 8 de Boeing   | 40           | -   | 40           | -   | 40           | 5                               | 45           |
| A321XLR d'Airbus  | -            | -   | -            | -   | -            | 3                               | 3            |
| A321 d'Airbus   | 16           | -   | 16           | -   | 16           | -                               | 16           |
| A320 d'Airbus   | 19           | 3   | 22           | -   | 22           | -                               | 22           |
| A319 d'Airbus   | 7            | -   | 7            | (2)   | 5            | -                               | 5            |
| A220-300 d'Airbus   | 33           | -   | 33           | 2   | 35           | 8                               | 43           |
| <b>Total – appareils monocouloirs</b>   | <b>115</b>   | <b>3</b>  | <b>118</b>   | <b>-</b>  | <b>118</b>   | <b>16</b>                       | <b>134</b>   |
| <b>Total – parc aérien principal</b>  | <b>203</b>   | <b>5</b>  | <b>208</b>   | <b>3</b>  | <b>211</b>   | <b>17</b>                       | <b>228</b>   |



|                                 | Réel         |   |              | Projeté   |              |                                 |              |
|---------------------------------|--------------|---|--------------|---|--------------|---------------------------------|--------------|
|                                 | 31 déc. 2023 | Modifications apportées depuis le début de l'exercice | 31 mars 2024 | Modifications apportées au cours du reste de 2024 | 31 déc. 2024 | Modifications apportées en 2025 | 31 déc. 2025 |
| <b>Appareils monocouloirs</b>   |              |   |              |   |              |                                 |              |
| A321 d'Airbus                   | 17           | -   | 17           | -   | 17           | -                               | 17           |
| A320 d'Airbus                   | 5            | -   | 5            | -   | 5            | -                               | 5            |
| A319 d'Airbus                   | 18           | -   | 18           | -   | 18           | -                               | 18           |
| <b>Total – Air Canada Rouge</b> | <b>40</b>    | <b>-</b>  | <b>40</b>    | <b>-</b>  | <b>40</b>    | <b>-</b>                        | <b>40</b>    |

|  |            |          |            |          |            |           |            |
|--|------------|----------|------------|----------|------------|-----------|------------|
| <b>Total – Exploitation principale et Air Canada Rouge</b> | <b>243</b> | <b>5</b> | <b>248</b> | <b>3</b> | <b>251</b> | <b>17</b> | <b>268</b> |
|--|------------|----------|------------|----------|------------|-----------|------------|

### Air Canada Express

Le tableau ci-après présente, aux dates indiquées, le nombre d'appareils exploités par les transporteurs régionaux pour le compte d'Air Canada sous le nom de marque Air Canada Express. Le tableau présente également le parc projeté d'Air Canada Express pour les périodes ultérieures indiquées.

|                                   | Réel         |   |              | Projeté   |              |                                 |              |
|-----------------------------------|--------------|---|--------------|---|--------------|---------------------------------|--------------|
|                                   | 31 déc. 2023 | Modifications apportées depuis le début de l'exercice | 31 mars 2024 | Modifications apportées au cours du reste de 2024 | 31 déc. 2024 | Modifications apportées en 2025 | 31 déc. 2025 |
| E175 d'Embraer                    | 25           | -   | 25           | -   | 25           | -                               | 25           |
| CRJ-200 de Mitsubishi             | 15           | -   | 15           | -   | 15           | (8)                             | 7            |
| CRJ-900 de Mitsubishi             | 35           | -   | 35           | -   | 35           | (3)                             | 32           |
| Dash 8-400 de De Havilland        | 43           | -   | 43           | 2   | 45           | (8)                             | 37           |
| <b>Total – Air Canada Express</b> | <b>118</b>   | <b>-</b>  | <b>118</b>   | <b>2</b>  | <b>120</b>   | <b>(19)</b>                     | <b>101</b>   |

## 7. GESTION FINANCIÈRE ET GESTION DU CAPITAL

### 7.1 LIQUIDITÉ

#### Gestion du risque de liquidité

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

Les besoins de liquidité se rapportent principalement à la nécessité de remplir les obligations liées aux passifs financiers, aux engagements en capital, aux activités courantes, aux obligations contractuelles et autres, lesquelles 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. Air Canada surveille également son levier financier, mesuré par le ratio de la dette nette sur le BAIIA ajusté, comme il est décrit à la rubrique 7.2, *Dette nette*, du présent rapport de gestion.

Au 31 mars 2024, les liquidités totales s'élevaient à 10 001 M\$ et se composaient de trésorerie et d'équivalents de trésorerie ainsi que de placements à court terme et à long terme de 8 681 M\$ et d'un montant de 1 320 M\$ pouvant être prélevé sur les facilités de crédit. La trésorerie et les équivalents de trésorerie comprennent également un montant de 229 M\$ au titre des fonds détenus en fiducie par Vacances Air Canada, en conformité avec les prescriptions réglementaires régissant les produits perçus d'avance pour les voyageurs. Au cours des 12 prochains mois, Air Canada prévoit combler ses besoins de liquidité à même les flux de trésorerie provenant des activités d'exploitation ainsi que la trésorerie et les équivalents de trésorerie et les placements à court terme et à long terme. Les besoins de liquidité, y compris ceux qui se rapportent aux obligations liées aux passifs financiers et aux engagements en capital, peuvent être également comblés au moyen de nouveaux accords de financement.

### 7.2 DETTE NETTE

Le tableau ci-après présente les soldes de la dette nette d'Air Canada aux dates indiquées.

| (en millions,<br>sauf indication contraire)   | 31 mars 2024    | 31 décembre<br>2023 | Variation       |
|---|-----------------|---------------------|-----------------|
| Dette à long terme et obligations locatives   | 11 248 \$       | 12 996 \$           | (1 748) \$      |
| Partie courante de la dette à long terme<br>et des obligations locatives  | 1 214           | 866                 | 348             |
| <b>Total de la dette à long terme et des obligations<br/>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,<br>les placements à court terme et les placements<br>à long terme | (8 681)         | (9 295)             | 614             |
| <b>Dette nette<sup>1)</sup></b>   | <b>3 781 \$</b> | <b>4 567 \$</b>     | <b>(786) \$</b> |
| <b>BAIIA 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 BAIIA ajusté<sup>1)</sup></b>   | <b>0,9</b>      | <b>1,1</b>          | <b>(0,2)</b>    |

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 BAIIA 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.

Le ratio dette nette-BAIIDA ajusté s'établissait à 0,9 au 31 mars 2024, soit une amélioration par rapport au ratio de 1,1 au 31 décembre 2023. Cette évolution est principalement attribuable à la réduction de la dette nette réalisée au premier trimestre de 2024 du fait des flux de trésorerie disponibles importants de 1 056 M\$ pour le trimestre. La diminution du total de la dette et des obligations locatives tient compte des remboursements de 1,475 G\$ (1,09 G\$ US) effectués au premier trimestre de 2024 dans le cadre de l'opération de refinancement clôturée en mars 2024.

En mars 2024, Air Canada a conclu de facilités de crédit garanties de premier rang de 2,15 G\$ US, composées d'un prêt à terme B de 1,175 G\$ US échéant en 2031 et d'une facilité de crédit renouvelable de 975 M\$ US échéant en 2029. Le produit brut total du nouveau prêt à terme, ainsi que des liquidités provenant du bilan d'Air Canada de 1,09 G\$ US, sont utilisés pour refinancer la totalité de l'encours de la dette d'Air Canada au titre de son prêt à terme de 2,265 G\$ US existant échéant en 2028. En date du 31 mars 2024, aucune somme n'est prélevée sur la nouvelle facilité renouvelable, qui résulte de l'augmentation et de la prolongation de la facilité de crédit renouvelable existante d'Air Canada de 600 M\$ US qui arrivait à échéance en 2025. Parallèlement à la conclusion de ces facilités de crédit de premier rang, Air Canada a également résilié sa facilité de crédit renouvelable inutilisée de 200 M\$ qui arrivait à échéance en 2026.

## 7.3 FONDS DE ROULEMENT

Le tableau ci-après fournit un complément d'information sur les soldes de fonds de roulement d'Air Canada aux dates indiquées.

| (en millions)   | 31 mars<br>2024   | 31 décembre<br>2023 | Variation<br>(\$) |
|---|-------------------|---------------------|-------------------|
| Trésorerie, équivalents de trésorerie et placements à court terme     | 7 888 \$          | 8 551 \$            | (663) \$          |
| Créances clients  | 1 185             | 1 121               | 64                |
| Autres actifs courants  | 678               | 588                 | 90                |
| <b>Total des actifs courants</b>                                      | <b>9 751 \$</b>   | <b>10 260 \$</b>    | <b>(509) \$</b>   |
| Dettes fournisseurs et charges à payer                                | 3 439             | 3 328               | 111               |
| Produits passages perçus d'avance                                     | 5 375             | 4 341               | 1 034             |
| Produits différés d'Aéroplan et autres produits différés              | 1 482             | 1 473               | 9                 |
| Partie courante de la dette à long terme et des obligations locatives | 1 214             | 866                 | 348               |
| <b>Total des passifs courants</b>                                     | <b>11 510 \$</b>  | <b>10 008 \$</b>    | <b>1 502 \$</b>   |
| <b>Fonds de roulement, montant net</b>                                | <b>(1 759) \$</b> | <b>252 \$</b>       | <b>(2 011) \$</b> |

Un fonds de roulement négatif de 1 759 M\$ a été enregistré au 31 mars 2024 en raison de sorties de trésorerie de 1,475 G\$ (1,09 G\$ US) affectées à la réduction de l'encours de la dette garantie de premier rang d'Air Canada dans le cadre de l'opération de refinancement réalisée en mars 2024 et présentée à la rubrique 7.2, *Dette nette*, du présent rapport de gestion.

Des billets convertibles d'Air Canada en cours, d'une valeur de 341 M\$, ont en outre été reclassés dans les passifs courants, car ils sont convertibles à la discrétion de leurs détenteurs à compter du 1<sup>er</sup> mars 2025.

## 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)   | Premiers trimestres |               |                   |
|---|---------------------|---------------|-------------------|
|   | 2024                | 2023          | Variation<br>(\$) |
| Flux de trésorerie nets provenant des activités d'exploitation                                | 1 592 \$            | 1 437 \$      | 155 \$            |
| Flux de trésorerie nets affectés aux activités de financement                                 | (1 705) \$          | (292) \$      | (1 413) \$        |
| Flux de trésorerie nets provenant des (affectés aux) activités d'investissement               | 7 \$                | (749) \$      | 756 \$            |
| Incidence des variations du taux de change sur la trésorerie et les équivalents de trésorerie | 5 \$                | 1 \$          | 4 \$              |
| <b>Augmentation (diminution) de la trésorerie et des équivalents de trésorerie</b>            | <b>(101) \$</b>     | <b>397 \$</b> | <b>(498) \$</b>   |

### Flux de trésorerie nets provenant des activités d'exploitation

Les flux de trésorerie nets provenant des activités d'exploitation se sont élevés à 1 592 M\$, en hausse de 155 M\$ par rapport au trimestre correspondant de 2023, en raison principalement de l'amélioration des résultats d'exploitation d'une année sur l'autre.

### Flux de trésorerie nets affectés aux activités de financement

Au premier trimestre de 2024, les flux de trésorerie nets affectés aux activités de financement se sont élevés à 1 705 M\$, en hausse de 1 413 M\$ par rapport au premier trimestre de 2023. L'augmentation est attribuable au remboursement d'une tranche de 1,475 G\$ (1,09 G\$ US) de l'encours de la dette dans le cadre de l'opération de refinancement réalisée en mars 2024 et décrite à la rubrique 7.2, *Dette nette*, du présent rapport de gestion.

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

Les flux de trésorerie nets provenant des activités d'investissement ont augmenté de 756 M\$. Les résultats du premier trimestre de 2024 tenaient compte d'un produit net de 543 M\$ tiré de la cession de placements à court terme et à long terme affecté au remboursement net d'une tranche de 1,475 G\$ (1,09 G\$ US) de l'encours de la dette à long terme, décrit à la rubrique 7.3, *Fonds de roulement*, du présent rapport de gestion. Les achats d'immobilisations corporelles et incorporelles de 536 M\$ au premier trimestre de 2024 ont augmenté de 86 M\$ par rapport à la période correspondante de 2023 et comprenaient la livraison d'un appareil 787-9 de Boeing.

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)   | 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<sup>1)</sup></b>                    | <b>1 056 \$</b>     | <b>987 \$</b>   | <b>69 \$</b>   |

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.*

Les flux de trésorerie disponibles pour le premier trimestre de 2024 ont été supérieurs à ceux enregistrés à la période correspondante de 2023, en raison de l'augmentation des flux de trésorerie nets provenant des activités d'exploitation attribuables à l'amélioration des résultats d'exploitation.

## 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 au cours du troisième trimestre de 2025, et le dernier avion devrait arriver en 2029. Sur les 30 appareils acquis, 15 seront loués et 15 seront acquis dans le cadre d'un contrat d'achat conclu avec Airbus S.A.S. prévoyant des droits visant l'achat d'un maximum de 10 autres appareils entre 2027 et 2031.

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

### Appareils 737 MAX de Boeing

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

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

Air Canada est en voie de conclure des contrats de location visant d'autres appareils 737 MAX 8 dont la livraison serait prévue en 2024 et qui seraient mis en service en 2025, une fois la reconfiguration des cabines et d'autres modifications obligatoires effectuées. Ces appareils contribueront à répondre aux besoins de capacité à court terme d'Air Canada et à la planification à long terme de son parc aérien.

### Avions-cargos 767 de Boeing

Air Canada a révisé à la baisse la capacité de ses avions-cargos et a retranché deux appareils 767 de Boeing de sa flotte d'avions-cargos de 2024 et 2025 pour l'adapter à la conjoncture.

### Appareils 787-9 de Boeing

En 2021, Air Canada a exercé des options visant l'achat de trois appareils 787-9 de Boeing, dont deux ont été livrés. Le troisième appareil devrait être livré en 2024.

### Appareils 787-10 de Boeing

En septembre 2023, Air Canada a annoncé faire l'acquisition de 18 appareils 787-10 de Boeing. Les livraisons devraient commencer au quatrième trimestre de 2025, et le dernier avion devrait être livré au premier trimestre de 2027. Le contrat d'achat prévoit la possibilité d'ajouter 12 appareils 787-10 de Boeing.

### Avions électriques ES-30 de Heart Aerospace

En 2022, la Société a annoncé qu'elle avait conclu un contrat d'achat de 30 appareils hybrides électriques ES-30 en cours de développement par la société Heart Aerospace. L'achat reste soumis à certaines conditions, notamment en ce qui concerne la conception et les spécifications de l'avion. De plus, le coût final des appareils, qui est assujéti à un prix plafond, ne peut pas encore être déterminé et n'est pas inclus dans le tableau ci-dessous. Ces appareils ne devraient pas entrer en service avant au moins 2029.

## Engagements en capital

Comme l'indique le tableau ci-après, le coût global estimatif de l'ensemble des appareils dont la livraison est prévue et des autres immobilisations faisant l'objet d'un engagement s'élève, au 31 mars 2024, à 12 571 M\$.

| (en millions)   | Reste de 2024   | 2025            | 2026            | 2027            | 2028            | Par la suite          | Total                 |
|---|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------------|-----------------------|
| Dépenses faisant l'objet d'un engagement  | 1 482 \$        | 2 420 \$        | 4 453 \$        | 1 306 \$        | 673 \$          | 2 237 \$              | 12 571 \$             |
| Dépenses projetées, planifiées, mais ne faisant l'objet d'aucun engagement  | 113             | 291             | 501             | 478             | 506             | non disponible        | non disponible        |
| Activités de maintenance immobilisées projetées, planifiées, mais ne faisant l'objet d'aucun engagement <sup>1)</sup> | 460             | 715             | 618             | 451             | 451             | non disponible        | non disponible        |
| <b>Total des dépenses projetées<sup>2)</sup></b>  | <b>2 055 \$</b> | <b>3 426 \$</b> | <b>5 572 \$</b> | <b>2 235 \$</b> | <b>1 630 \$</b> | <b>non disponible</b> | <b>non disponible</b> |

1) Les montants au titre des activités de maintenance immobilisées futures pour 2027 et par la suite ne sont pas encore déterminables; en revanche, des estimations de 451 M\$ ont été établies pour 2027 comme pour 2028.

2) Les montants en dollars américains ont été convertis au cours du change de clôture le 31 mars 2024, soit 1 \$ US pour 1,354 \$ CA. Le coût total estimatif des appareils repose sur leurs prix de livraison, lesquels comprennent les augmentations estimatives.

## 7.6 OBLIGATIONS DE CAPITALISATION DES RÉGIMES DE RETRAITE

En date du 1<sup>er</sup> janvier 2024, pris collectivement, les régimes de retraite agréés canadiens d'Air Canada affichaient un excédent de solvabilité de 4,3 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 8.6, *Obligations de capitalisation des régimes de retraite*, du rapport de gestion de 2023 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 2024, y compris celles liées au paiement d'intérêts et de remboursement 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)  | Reste de 2024   | 2025            | 2026            | 2027            | 2028            | Par la suite    | Total            |
|--|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|------------------|
| <b>Capital</b>   |                 |                 |                 |                 |                 |                 |                  |
| Dette à long terme <sup>1)</sup>                                   | 274 \$          | 1 100 \$        | 2 373 \$        | 1 032 \$        | 1 361 \$        | 4 158 \$        | 10 298 \$        |
| Obligations locatives  | 394             | 500 \$          | 348 \$          | 284 \$          | 214 \$          | 733 \$          | 2 473            |
| <b>Total des obligations liées au capital</b>                      | <b>668 \$</b>   | <b>1 600 \$</b> | <b>2 721 \$</b> | <b>1 316 \$</b> | <b>1 575 \$</b> | <b>4 891 \$</b> | <b>12 771 \$</b> |
| <b>Intérêts</b>  |                 |                 |                 |                 |                 |                 |                  |
| Dette à long terme   | 317 \$          | 458 \$          | 401 \$          | 305 \$          | 246 \$          | 387 \$          | 2 114 \$         |
| Obligations locatives  | 98              | 106 \$          | 82 \$           | 65 \$           | 50 \$           | 284 \$          | 685              |
| <b>Total des obligations liées aux intérêts</b>                    | <b>415 \$</b>   | <b>564 \$</b>   | <b>483 \$</b>   | <b>370 \$</b>   | <b>296 \$</b>   | <b>671 \$</b>   | <b>2 799 \$</b>  |
| <b>Total de la dette à long terme et des obligations locatives</b> | <b>1 083 \$</b> | <b>2 164 \$</b> | <b>3 204 \$</b> | <b>1 686 \$</b> | <b>1 871 \$</b> | <b>5 562 \$</b> | <b>15 570 \$</b> |
| <b>Dépenses d'investissement faisant l'objet d'engagements</b>     | <b>1 482 \$</b> | <b>2 420 \$</b> | <b>4 453 \$</b> | <b>1 306 \$</b> | <b>673 \$</b>   | <b>2 237 \$</b> | <b>12 571 \$</b> |
| <b>Total des obligations contractuelles<sup>2)</sup></b>           | <b>2 565 \$</b> | <b>4 584 \$</b> | <b>7 657 \$</b> | <b>2 992 \$</b> | <b>2 544 \$</b> | <b>7 799 \$</b> | <b>28 141 \$</b> |

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 lié au financement accordé par le gouvernement du Canada pour les remboursements des clients est inclus.*

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

## 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 :

|  | 31 mars 2024       | 31 décembre 2023   |
|--|--------------------|--------------------|
| <b>Actions émises et en circulation</b>  |                    |                    |
| Actions à droit de vote variable de catégorie A  | 82 814 306         | 82 887 375         |
| Actions à droit de vote de catégorie B   | 275 661 637        | 275 581 911        |
| <b>Total des actions émises et en circulation</b>  | <b>358 475 943</b> | <b>358 469 286</b> |
| <b>Actions à droit de vote variable de catégorie A et actions à droit de vote de catégorie B pouvant être émises</b> |                    |                    |
| Billets convertibles   | 17 856 599         | 17 856 599         |
| Options sur actions  | 9 159 332          | 6 642 516          |
| <b>Total des actions pouvant être émises</b>   | <b>27 015 931</b>  | <b>24 499 115</b>  |
| <b>Total des actions en circulation et pouvant être émises</b>   | <b>385 491 874</b> | <b>382 968 401</b> |

## 8. RÉSULTATS FINANCIERS TRIMESTRIELS

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

| (en millions, sauf les montants par action)                                     | 2022             |                  |                  | 2023             |                 |                 |                  | 2024             |
|---|------------------|------------------|------------------|------------------|-----------------|-----------------|------------------|------------------|
|   | T2               | T3               | T4               | T1               | T2              | T3              | T4               | T1               |
| Produits d'exploitation   | 3 981 \$         | 5 322 \$         | 4 680 \$         | 4 887 \$         | 5 427 \$        | 6 344 \$        | 5 175 \$         | 5 226 \$         |
| Charges d'exploitation  | 4 234            | 4 678            | 4 708            | 4 904            | 4 625           | 4 929           | 5 096            | 5 215            |
| <b>Bénéfice (perte) d'exploitation</b>  | <b>(253)</b>     | <b>644</b>       | <b>(28)</b>      | <b>(17)</b>      | <b>802</b>      | <b>1 415</b>    | <b>79</b>        | <b>11</b>        |
| <b>Produits (charges) autres que d'exploitation</b>                             | <b>(99)</b>      | <b>(1 148)</b>   | <b>174</b>       | <b>(6)</b>       | <b>(6)</b>      | <b>(98)</b>     | <b>43</b>        | <b>(76)</b>      |
| <b>Bénéfice (perte) avant impôts sur le résultat</b>                            | <b>(352)</b>     | <b>(504)</b>     | <b>146</b>       | <b>(23)</b>      | <b>796</b>      | <b>1 317</b>    | <b>122</b>       | <b>(65)</b>      |
| Recouvrement (charge) d'impôts sur le résultat                                  | (34)             | (4)              | 22               | 27               | 42              | (67)            | 62               | (16)             |
| <b>Bénéfice net (perte nette)</b>   | <b>(386) \$</b>  | <b>(508) \$</b>  | <b>168 \$</b>    | <b>4 \$</b>      | <b>838 \$</b>   | <b>1 250 \$</b> | <b>184 \$</b>    | <b>(81) \$</b>   |
| <b>Bénéfice (perte) par action – résultat de base</b>                           | <b>(1,08) \$</b> | <b>(1,42) \$</b> | <b>0,47 \$</b>   | <b>0,01 \$</b>   | <b>2,34 \$</b>  | <b>3,49 \$</b>  | <b>0,51 \$</b>   | <b>(0,22) \$</b> |
| <b>Bénéfice (perte) par action – résultat dilué</b>                             | <b>(1,60) \$</b> | <b>(1,42) \$</b> | <b>0,41 \$</b>   | <b>(0,03) \$</b> | <b>2,34 \$</b>  | <b>3,08 \$</b>  | <b>0,41 \$</b>   | <b>(0,22) \$</b> |
| <b>BAIIDA ajusté<sup>1)</sup></b>   | <b>154 \$</b>    | <b>1 057 \$</b>  | <b>389 \$</b>    | <b>411 \$</b>    | <b>1 220 \$</b> | <b>1 830 \$</b> | <b>521 \$</b>    | <b>453 \$</b>    |
| <b>Bénéfice ajusté (perte ajustée) avant impôts<sup>1)</sup></b>                | <b>(447) \$</b>  | <b>446 \$</b>    | <b>(211) \$</b>  | <b>(194) \$</b>  | <b>656 \$</b>   | <b>1 278 \$</b> | <b>(47) \$</b>   | <b>(94) \$</b>   |
| <b>Bénéfice net ajusté (perte nette ajustée)<sup>1)</sup></b>                   | <b>(455) \$</b>  | <b>431 \$</b>    | <b>(217) \$</b>  | <b>(188) \$</b>  | <b>664 \$</b>   | <b>1 281 \$</b> | <b>(44) \$</b>   | <b>(96) \$</b>   |
| <b>Bénéfice ajusté (perte ajustée) par action – résultat dilué<sup>1)</sup></b> | <b>(1,12) \$</b> | <b>1,07 \$</b>   | <b>(0,61) \$</b> | <b>(0,53) \$</b> | <b>1,85 \$</b>  | <b>3,41 \$</b>  | <b>(0,12) \$</b> | <b>(0,27) \$</b> |

1) Le BAIIDA ajusté, le bénéfice ajusté (la perte ajustée) avant impôts et le bénéfice net ajusté (la perte nette ajustée) 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.

## 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 2023 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 2024 pour un complément d'information sur les instruments financiers de la Société ainsi que sur ses pratiques en matière de gestion du risque.

### Gestion du risque de prix du carburant

En avril 2024, Air Canada avait couvert environ 50 % des achats de carburant d'aviation prévus pour le deuxième trimestre de 2024 à un prix moyen du carburant d'aviation de 0,6644 \$ US le litre. Les contrats conclus par Air Canada pour couvrir les achats de carburant d'aviation prévus sont composés de swaps de carburant d'aviation.

## 10. MÉTHODES COMPTABLES

Se reporter à la note 2 des états financiers consolidés et notes complémentaires audités de 2023 et à la rubrique 12, *Méthodes comptables*, du rapport de gestion de 2023 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 2024 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 2023 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 2023 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 2024, 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 2023 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 2023 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 présentés ci-après certaines mesures et certains ratios hors PCGR qu'utilise Air Canada pour fournir aux lecteurs des renseignements supplémentaires sur sa performance financière et opérationnelle. Comme ces mesures ne sont pas conformes aux PCGR pour la présentation d'états financiers et qu'elles n'ont pas de sens normalisé, elles ne sauraient être comparées à des mesures similaires présentées par d'autres entités et ne doivent pas être considérées comme pouvant se substituer à des résultats établis selon les PCGR ou comme ayant préséance sur ceux-ci.

Air Canada exclut l'incidence de la dépréciation d'actifs, le cas échéant, dans le calcul des CESMO ajustées, du BAIIA ajusté, de la marge du BAIIA 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 au premier trimestre de 2024, pas plus qu'au 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, 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 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 2024, le parc aérien en exploitation d'Air Canada comptait huit avions-cargos 767 de Boeing, comparativement à un sept avions-cargos 767 de Boeing 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.

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 ajusté et marge du 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> |

## 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 sur le résultat selon les PCGR comme suit :

| (en millions)   | Premiers trimestres |                 |                |
|---|---------------------|-----------------|----------------|
|   | 2024                | 2023            | Variation (\$) |
| <b>Perte avant impôts sur le résultat 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 dette                                     | 46                  | -               | 46             |
| <b>Perte ajustée avant impôts</b>                                 | <b>(94) \$</b>      | <b>(194) \$</b> | <b>100 \$</b>  |

## 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 pour 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 pour 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 – résultats 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> |



**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. ou programme Aéroplan

**Autres produits passages et fret** – En termes d'exploitation aérienne, référence à l'exploitation et aux 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. 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 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 bénéfice ajusté (la perte ajustée) avant impôts 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 ajusté (perte ajustée) avant impôts** – Résultat consolidé d'Air Canada avant impôts sur le résultat et ajusté pour en exclure 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 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 bénéfice ajusté (la perte ajustée) avant impôts 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 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. 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 transfrontaliers** – Produits tirés de vols transfrontaliers dont les points d'origine et de destination se trouvent aux États-Unis.

**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.

**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.