



2023

Rapport de gestion

Le 16 février 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 EXERCICES 2023 ET 2022.....	14
6.	RÉSULTATS DES ACTIVITÉS – COMPARAISON DES QUATRIÈMES TRIMESTRES DE 2023 ET DE 2022	21
7.	PARC AÉRIEN	27
8.	GESTION FINANCIÈRE ET GESTION DU CAPITAL	30
8.1	LIQUIDITÉ	30
8.2	DETTE NETTE	31
8.3	FONDS DE ROULEMENT	32
8.4	VARIATIONS DES FLUX DE TRÉSORERIE	33
8.5	DÉPENSES D'INVESTISSEMENT ET ACCORDS DE FINANCEMENT CONNEXES	35
8.6	OBLIGATIONS DE CAPITALISATION DES RÉGIMES DE RETRAITE.....	37
8.7	OBLIGATIONS CONTRACTUELLES	38
8.8	CAPITAL-ACTIONS	39
9.	RÉSULTATS FINANCIERS TRIMESTRIELS	40
10.	PRINCIPALES INFORMATIONS ANNUELLES	41
11.	INSTRUMENTS FINANCIERS ET GESTION DU RISQUE.....	42
12.	MÉTHODES COMPTABLES	45
13.	JUGEMENTS ET ESTIMATIONS COMPTABLES CRITIQUES	46
14.	ACCORDS HORS BILAN	50
15.	TRANSACTIONS ENTRE PARTIES LIÉES	51
16.	SENSIBILITÉ DES RÉSULTATS.....	51
17.	GESTION DU RISQUE DE L'ENTREPRISE ET GOUVERNANCE	52
18.	FACTEURS DE RISQUE.....	54
19.	CONTRÔLES ET PROCÉDURES	65
20.	MESURES FINANCIÈRES HORS PCGR	66
21.	GLOSSAIRE.....	71

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)	Quatrièmes trimestres			Exercices		
	2023	2022	Variation (\$)	2023	2022	Variation (\$)
Mesures de performance financière						
Produits d'exploitation	5 175	4 680	495	21 833	16 556	5 277
Profit (perte) d'exploitation	79	(28)	107	2 279	(187)	2 466
Marge d'exploitation ¹⁾ (en %)	1,5	(0,6)	2,1 pp ⁸⁾	10,4	(1,1)	11,5 pp
BAIIDA ajusté ²⁾	521	389	132	3 982	1 457	2 525
Marge du BAIIDA ajusté ²⁾ (en %)	10,1	8,3	1,8 pp	18,2	8,8	9,4 pp
Bénéfice (perte) avant impôts sur le résultat	122	146	(24)	2 212	(1 524)	3 736
Bénéfice net (perte nette)	184	168	16	2 276	(1 700)	3 976
Résultat avant impôts ajusté ²⁾	(47)	(211)	164	1 693	(952)	2 645
Résultat net ajusté ²⁾	(44)	(217)	173	1 713	(988)	2 701
Liquidités totales ³⁾	10 290	9 824	466	10 290	9 824	466
Flux de trésorerie nets provenant des activités d'exploitation	985	647	338	4 320	2 368	1 952
Flux de trésorerie disponibles ²⁾	669	320	349	2 756	796	1 960
Dette nette ²⁾	4 567	7 495	(2 928)	4 567	7 495	(2 928)
Bénéfice (perte) par action – résultat dilué	0,41	0,41	-	5,96	(4,75)	10,71
Bénéfice ajusté (perte ajustée) par action ²⁾	(0,12)	(0,61)	0,49	4,56	(2,76)	7,32
Statistiques d'exploitation⁴⁾						
Passagers-milles payants (« PMP ») (en millions)	20 405	18 525	10,1	85 802	66 495	29,0
Sièges-milles offerts (« SMO ») (en millions)	24 439	22 368	9,3	99 012	82 558	19,9
Coefficient d'occupation (en %)	83,5 %	82,8 %	0,7 pp	86,7 %	80,5 %	6,1 pp
Produits passages par PMP (« rendement unitaire ») (en cents)	22,3	21,9	1,8	22,6	21,4	6,0
Produits passages par SMO (« PPSMO ») (en cents)	18,6	18,2	2,6	19,6	17,2	13,6
Produits d'exploitation par SMO (en cents)	21,2	20,9	1,2	22,1	20,1	10,0
Charges d'exploitation par SMO (« CESMO ») (en cents)	20,9	21,1	(0,9)	19,8	20,3	(2,6)
CESMO ajustées (en cents) ²⁾	14,2	13,7	4,1	13,5	13,2	2,2
Effectif moyen en équivalents temps plein (« ETP ») (en milliers) ⁵⁾	36,4	33,2	9,7	35,7	30,5	17,1
Avions composant le parc en exploitation à la clôture de la période	361	345	5	361	345	5
Sièges routés (en milliers)	13 636	12 690	7,4	54 026	47 038	14,9
Mouvements des appareils (en milliers)	93,4	89,9	3,9	373,1	340,5	9,6
Longueur d'étape moyenne (en milles) ⁶⁾	1 792	1 763	1,7	1 833	1 755	4,4
Coût du litre de carburant (en cents)	117,6	134,3	(12,4)	111,6	130,1	(14,2)
Consommation de carburant (en milliers de litres)	1 178 926	1 084 569	8,7	4 751 692	4 056 788	17,1
Passagers payants transportés (en milliers) ⁷⁾	10 899	10 098	7,9	44 790	36 144	23,9

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

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

- 3) *Les liquidités totales s'entendent de la somme de la trésorerie, des équivalents de trésorerie, des placements à court et à long terme et des fonds disponibles aux termes de facilités de crédit d'Air Canada. Au 31 décembre 2023, les liquidités totales s'élevaient à 10 290 M\$ et étaient composées de trésorerie et d'équivalents de trésorerie et de placements à court terme et à long terme totalisant 9 295 M\$ et d'un montant de 995 M\$ pouvant être prélevé sur les facilités de crédit. Au 31 décembre 2022, les liquidités totales s'élevaient à 9 824 M\$ et étaient composées de trésorerie et d'équivalents de trésorerie et de placements à court terme et à long terme totalisant 8 811 M\$ et d'un montant de 1 013 M\$ pouvant être prélevé sur les facilités de crédit. Ces montants comprennent également des fonds (393 M\$ au 31 décembre 2023 et 386 M\$ au 31 décembre 2022) détenus en fiducie par Vacances Air Canada en conformité avec les prescriptions réglementaires régissant les produits perçus d'avance pour les voyageurs.*
- 4) *À l'exception de l'effectif moyen en ETP, les statistiques d'exploitation dans le présent tableau tiennent compte des données pour les transporteurs tiers exerçant leurs activités aux termes de contrats d'achat de capacité conclus avec Air Canada.*
- 5) *Rend compte des ETP à Air Canada et aux filiales de celle-ci, à l'exclusion des ETP des transporteurs tiers exerçant leurs activités aux termes de contrats d'achat de capacité conclus avec Air Canada.*
- 6) *La longueur d'étape moyenne correspond au total de sièges-milles offerts divisé par le total de sièges routés.*
- 7) *Les passagers payants sont dénombrés en fonction des indicatifs de vol (et non en fonction du voyage, de l'itinéraire ou du segment de trajet), conformément à la définition établie par l'IATA.*
- 8) *« pp » indique des points de pourcentage et désigne la mesure de l'écart arithmétique entre deux pourcentages.*

2. INTRODUCTION ET PRINCIPALES HYPOTHÈSES

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

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

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

Mise en garde concernant les énoncés prospectifs

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

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

Les facteurs qui pourraient faire en sorte que les résultats diffèrent sensiblement de ceux indiqués dans les énoncés prospectifs comprennent la conjoncture économique ainsi que le contexte géopolitique, comme les conflits militaires au Moyen-Orient et entre la Russie et l'Ukraine, la capacité d'Air Canada à dégager ou à maintenir une rentabilité nette, l'état du secteur et du marché et le contexte influant sur la demande, la concurrence, la dépendance d'Air Canada à l'égard des technologies, les risques liés à la cybersécurité, les interruptions de service, les changements climatiques et les facteurs liés à l'environnement (dont les systèmes météorologiques et autres phénomènes naturels, et des facteurs anthropiques), la dépendance d'Air Canada à l'égard des fournisseurs clés (y compris des organismes gouvernementaux et d'autres intervenants soutenant les activités aéroportuaires et de l'exploitation aérienne), les relations de travail et les coûts connexes, la capacité d'Air Canada à mettre en œuvre efficacement des initiatives stratégiques opportunes et d'autres initiatives importantes (notamment sa faculté à gérer les charges d'exploitation), les cours de l'énergie, la capacité d'Air Canada à rembourser ses dettes et à conserver ou à accroître la liquidité, la dépendance d'Air Canada à l'égard des transporteurs régionaux et autres, la capacité d'Air Canada à recruter et à conserver du personnel qualifié, les épidémies, l'évolution de la législation, de la réglementation ou des procédures judiciaires, les attentats terroristes, les conflits armés, la capacité d'Air Canada à exploiter avec succès son programme de fidélité, les pertes par sinistre, la dépendance d'Air Canada à l'égard des partenaires Star Alliance^{MD} et des

coentreprises, la capacité d'Air Canada à préserver et à faire croître sa marque, les litiges actuels et éventuels avec des tiers, les fluctuations des taux de change, les limites imposées aux termes de clauses restrictives, les questions d'assurance et les coûts qui y sont associés, les obligations au titre des régimes de retraite, ainsi que les facteurs dont il est fait mention dans le dossier d'information publique d'Air Canada qui peut être consulté à l'adresse www.sedarplus.com, notamment à la rubrique 18, *Facteurs de risque*, du présent rapport de gestion.

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

Principales hypothèses

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

Propriété intellectuelle

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

Autre information intégrée par renvoi

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

3. À PROPOS D'AIR CANADA

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

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

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

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

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

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

4. APERÇU

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

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

- accroissement de 20 % de la capacité exploitée d'une année à l'autre;
- desserte directe de 188 destinations, contre 185 destinations en 2022;
- 1 025 vols quotidiens en moyenne, contre 945 en 2022;
- augmentation des rendements unitaires d'une année à l'autre, grâce à un excellent contexte tarifaire;
- forte demande de produits haut de gamme sur tous les marchés;
- renforcement des partenariats et des collaborations.

Stratégie d'entreprise

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

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

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

Faits saillants de 2023

Financer l'avenir

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

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

Atteindre de nouvelles frontières

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

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

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

Fret

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

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

Rehausser l'expérience client

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

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

Aéroplan

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

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

Milieu de travail inclusif et impact social

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

Air Canada a poursuivi ses efforts en vue d'améliorer ses pratiques en matière de diversité, d'équité et d'inclusion, notamment en augmentant le nombre de ses employés, en offrant des formations, en favorisant les partenariats avec des organismes locaux, régionaux et nationaux et en participant à des activités de portée locale, régionale et nationale. Ces programmes et initiatives s'inscrivent dans le cadre intégré de diversité, équité et inclusion CARE, qui cible quatre domaines d'intervention : 1) la proximité avec la communauté; 2) la responsabilité; 3) la représentation; et 4) l'engagement et le sentiment d'appartenance.

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

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

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

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

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

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

- réduction nette de 20 % des GES produits par les opérations aériennes d'ici 2030 par rapport à l'année de référence 2019;

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

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

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

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

Récapitulatif financier du quatrième trimestre de 2023

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

- Produits d'exploitation de 5 175 M\$, soit une hausse de 495 M\$ ou de 11 % et augmentation de plus de 9 % de la capacité exploitée par rapport à l'exercice précédent. Ce résultat est proche de la prévision indiquée dans le communiqué de presse d'Air Canada daté du 30 octobre 2023.
- Charges d'exploitation de 5 096 M\$, soit une hausse de 388 M\$ ou de 8 %. Cette hausse est attribuable à l'augmentation des coûts dans pratiquement tous les postes, qui reflète l'accroissement de la capacité exploitée et du trafic sur 12 mois, notamment d'une hausse des salaires et charges sociales. Elle a été atténuée par la diminution de la charge de carburant d'aviation, attribuable à une baisse des prix du carburant d'aviation.
- Bénéfice d'exploitation de 79 M\$ et marge d'exploitation de 1,5 %, soit une amélioration de 107 M\$.
- BAIIDA ajusté de 521 M\$ et marge du BAIIDA ajusté de 10,1 %, soit une amélioration de 132 M\$.

- Bénéfice net de 184 M\$ et bénéfice par action dilué de 0,41 \$, comparativement à un bénéfice net de 168 M\$ et un bénéfice par action dilué de 0,41 \$ à la même période de l'exercice précédent.
- Perte nette ajustée de 44 M\$ et perte par action diluée ajustée de 0,12 \$, comparativement à une perte nette ajustée de 217 M\$ et une perte par action diluée ajustée de 0,61 \$.
- CESMO ajustées de 14,25 cents, comparativement à 13,68 cents, soit une hausse de 4,1 %, en raison de l'augmentation des salaires et charges sociales et des charges de maintenance, ainsi que des pressions inflationnistes sur certains postes.
- Flux de trésorerie nets provenant des activités d'exploitation de 985 M\$, soit une hausse de 338 M\$.
- Flux de trésorerie disponibles de 669 M\$, soit une hausse de 349 M\$.

Récapitulatif financier de l'exercice 2023

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

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

5. RÉSULTATS DES ACTIVITÉS – COMPARAISON DES EXERCICES 2023 ET 2022

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

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

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

Produits passages réseau

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

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

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

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

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

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

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

Produits passages tirés des lignes intérieures

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

Produits passages tirés des lignes transfrontalières

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

Produits passages tirés des lignes transatlantiques

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

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

Produits passages tirés des lignes transpacifiques

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

Produits passages tirés des autres lignes

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

Produits fret

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

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

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

Autres produits

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

Charges d'exploitation

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

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

Carburant d'aviation

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

Salaires et charges sociales

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

Frais de vente et de distribution

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

Frais d'achat de capacité

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

Maintenance avions

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

Coûts liés à la portion terrestre des forfaits

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

Restauration et services à bord

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

Autres charges d'exploitation

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

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

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

CESMO et CESMO ajustées

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

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

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

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

Charges autres que d'exploitation

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

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

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

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

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

Impôts sur le résultat

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

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

6. RÉSULTATS DES ACTIVITÉS – COMPARAISON DES QUATRIÈMES TRIMESTRES DE 2023 ET DE 2022

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

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

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

Produits passages réseau

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

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

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

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

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

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

Produits passages tirés des lignes intérieures

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

Produits passages tirés des lignes transfrontalières

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

Produits passages tirés des lignes transatlantiques

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

Produits passages tirés des lignes transpacifiques

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

Produits passages tirés des autres lignes

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

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

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

Produits fret

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

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

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

Autres produits

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

Charges d'exploitation

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

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

Carburant d'aviation

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

Salaires et charges sociales

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

Frais d'achat de capacité

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

Maintenance avions

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

Restauration et services à bord

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

Autres charges d'exploitation

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

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

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

CESMO et CESMO ajustées

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

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

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

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

Produits (charges) autres que d'exploitation

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

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

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

7. 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.

Parc aérien principal et Air Canada Rouge

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

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

 AIR CANADA rouge	Au 31 décembre 2023				
	Nombre d'appareils en exploitation	Total des sièges	Âge moyen	Appareils détenus	Appareils loués
Appareils monocouloirs					
A321 d'Airbus	17	195	9,1	4	13
A320 d'Airbus	5	168	16,7	-	5
A319 d'Airbus	18	136	25,5	15	3
Total – Air Canada Rouge	40	165	17,4	19	21
Total – parc aérien principal et Air Canada Rouge	243	213	12,8	168	75

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

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

 AIR CANADA rouge	Réel			Projeté			
	31 déc. 2022	Modifications apportées au parc aérien en 2023	31 déc. 2023	Modifications apportées au parc aérien en 2024	31 déc. 2024	Modifications apportées au parc aérien en 2025	31 déc. 2025
Appareils monocouloirs							
A321 d'Airbus	14	3	17	-	17	-	17
A320 d'Airbus	5	-	5	-	5	-	5
A319 d'Airbus	20	(2)	18	-	18	-	18
Total – Air Canada Rouge	39	1	40	-	40	-	40
Total – parc aérien principal et Air Canada Rouge	231	12	243	7	250	18	268

Air Canada Express

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

 AIR CANADA EXPRESS	Réel			Projeté			
	31 déc. 2022	Modifications apportées au parc aérien en 2023	31 déc. 2023	Modifications apportées au parc aérien en 2024	31 déc. 2024	Modifications apportées au parc aérien en 2025	31 déc. 2025
E175 d'Embraer	25	-	25	-	25	-	25
CRJ200 de Mitsubishi	15	-	15	(8)	7	-	7
CRJ900 de Mitsubishi	35	-	35	-	35	-	35
Dash 8-400 de De Havilland	39	4	43	-	43	-	43
Total – Air Canada Express	114	4	118	(8)	110	-	110

8. GESTION FINANCIÈRE ET GESTION DU CAPITAL

8.1 LIQUIDITÉ

Gestion du risque de liquidité

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

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

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

8.2 DETTE NETTE

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

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

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

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

8.3 FONDS DE ROULEMENT

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

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

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

8.4 VARIATIONS DES FLUX DE TRÉSORERIE

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

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

Flux de trésorerie nets provenant des activités d'exploitation

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

Flux de trésorerie nets affectés aux activités de financement

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

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

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

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

Flux de trésorerie disponibles

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

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

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

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

8.5 DÉPENSES D'INVESTISSEMENT ET ACCORDS DE FINANCEMENT CONNEXES

Appareils 787-10 de Boeing

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

Appareils A321XLR d'Airbus

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

Appareils A220-300 d'Airbus

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

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

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

Appareils 737 MAX de Boeing

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

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

Appareils 787-9 de Boeing

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

Avions-cargos 767 de Boeing

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

Avions électriques ES-30 de Heart Aerospace

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

Engagements en capital

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

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

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

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

8.6 OBLIGATIONS DE CAPITALISATION DES RÉGIMES DE RETRAITE

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

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

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

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

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

Actif des régimes de retraite

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

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

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

8.7 OBLIGATIONS CONTRACTUELLES

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

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

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

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

8.8 CAPITAL-ACTIONS

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

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

Billets convertibles

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

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

9. RÉSULTATS FINANCIERS TRIMESTRIELS

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

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

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

10. PRINCIPALES INFORMATIONS ANNUELLES

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

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

11. INSTRUMENTS FINANCIERS ET GESTION DU RISQUE

Profit sur instruments financiers comptabilisés à la juste valeur

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

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

Gestion du risque

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

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

Gestion du risque lié au prix du carburant

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

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

Risque de change

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

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

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

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

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

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

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

Risque de taux d'intérêt

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

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

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

12. MÉTHODES COMPTABLES

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

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

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

IAS 12 Impôts sur le résultat

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

13. JUGEMENTS ET ESTIMATIONS COMPTABLES CRITIQUES

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

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

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

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

Programme de fidélité Aéroplan

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

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

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

Désistements

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

Période d'amortissement des actifs non courants

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

Provisions liées à la maintenance

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

Impôts sur le résultat

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

Avantages futurs du personnel

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

Hypothèses

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

Taux d'actualisation

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

Augmentations salariales futures

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

Hypothèses concernant la mortalité

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

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

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

Analyse de sensibilité

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

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

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

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

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

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

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

14. ACCORDS HORS BILAN

Garanties

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

Conventions d'indemnisation

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

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

15. TRANSACTIONS ENTRE PARTIES LIÉES

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

16. SENSIBILITÉ DES RÉSULTATS

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

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

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

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

17. GESTION DU RISQUE DE L'ENTREPRISE ET GOUVERNANCE

Aperçu

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

Supervision du Conseil d'administration

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

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

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

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

Cadre et structure de la gestion des risques

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

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

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

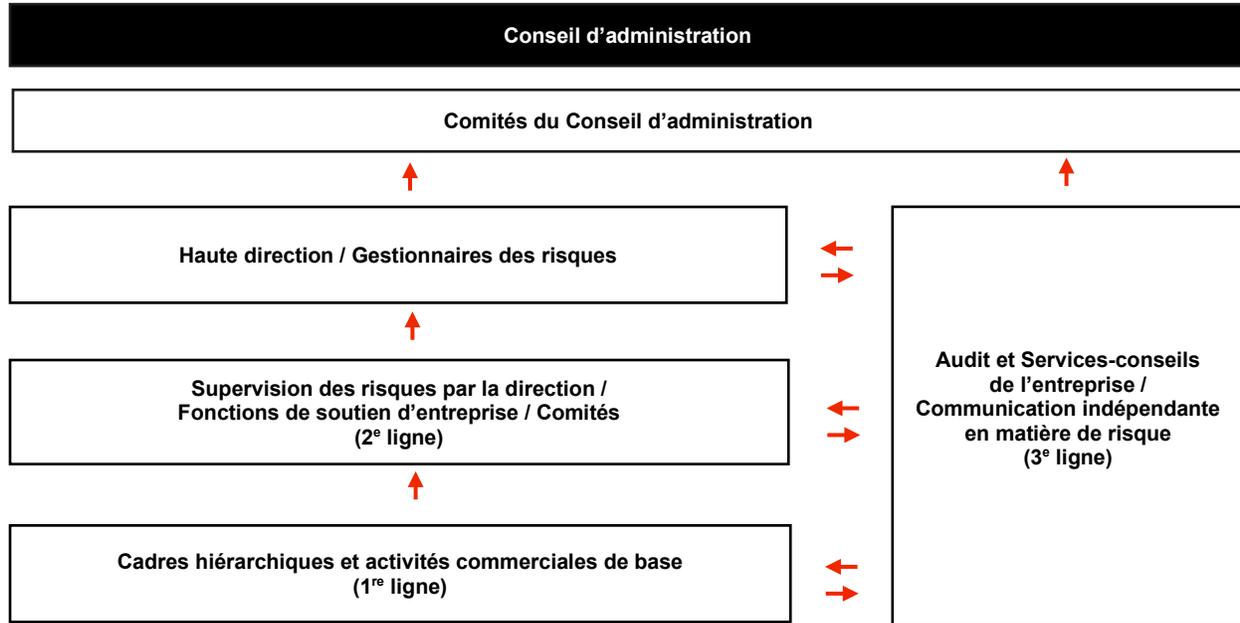
La structure de gestion des risques d'Air Canada s'inspire de l'approche axée sur le « modèle des trois lignes ».

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

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

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

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



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

18. FACTEURS DE RISQUE

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

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

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

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

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

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

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

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

Air Canada évolue dans un secteur où la rivalité est intense et fait face constamment à une vive concurrence tarifaire. Plusieurs transporteurs, entre autres des transporteurs à faibles coûts et à très faibles coûts canadiens, américains et étrangers, ont fait leur entrée ou intensifié leur présence sur les marchés que dessert ou prévoit desservir Air Canada, notamment les marchés intérieurs, transfrontaliers et internationaux, les marchés des voyages d'agrément, ainsi que les marchés du transport de fret, ou ils ont annoncé leur intention de le faire.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Air Canada donne plus d'envergure à son réseau au moyen de contrats conclus avec certains transporteurs aériens comme Jazz, qui exploite des vols pour le compte d'Air Canada. Aux termes du CAC de Jazz, Air Canada rémunère Jazz selon un barème fixe pour certains éléments et en fonction des coûts que Jazz engage pour certains autres. Air Canada rembourse également Jazz pour certains coûts refacturés que cette dernière prend en charge, comme les coûts de carburant, les redevances de navigation, les droits d'atterrissage et les redevances aéroportuaires ou elle prend les dispositions nécessaires pour fournir les produits ou services connexes à Jazz. En outre, le CAC de Jazz stipule la taille minimale du parc aérien que doit maintenir Jazz et prévoit une garantie d'utilisation quotidienne minimale qui oblige Air Canada à recourir à Jazz pour le temps de vol indiqué. L'augmentation importante des coûts que Jazz engage, l'inexécution des obligations contractuelles de Jazz aux termes du CAC de Jazz, certains facteurs pouvant réduire l'utilisation du parc aérien de Jazz, comme un ralentissement économique ou des perturbations des marchés ou encore l'interruption ou la cessation imprévues des services de Jazz, ou d'autres circonstances semblables liées à d'autres sociétés aériennes auprès desquelles Air Canada pourrait se procurer de la capacité pour des vols régionaux, pourraient porter un grave préjudice à Air Canada, à ses activités, à son résultat d'exploitation et à sa situation financière.

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

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

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

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

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

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

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

Air Canada a fixé et continue de fixer des objectifs, de prendre des engagements et d'évaluer l'incidence eu égard aux changements climatiques, ainsi que les initiatives, plans et propositions connexes que la Société et d'autres parties prenantes (dont les organismes publics, les autorités de réglementation et autres organismes) mettent en œuvre en matière de changements climatiques et d'émissions de carbone. Air Canada a engagé, et prévoit de continuer à engager, des coûts pour atteindre son objectif de carboneutralité et pour se conformer aux lois et règlements sur le développement durable ainsi qu'aux autres normes et accords. La nature précise des lois, règlements, normes et accords contraignants ou non contraignants à venir, qui font l'objet d'une attention accrue de la part de multiples parties prenantes à l'échelle locale et internationale, ne peut être prédite avec un quelconque degré de certitude, pas plus que leur incidence financière, opérationnelle ou autre. Rien ne garantit la mesure dans laquelle l'un ou l'autre de nos objectifs climatiques sera atteint, ni que les investissements futurs que nous ferons pour progresser sur la voie de l'atteinte de nos objectifs climatiques produiront les résultats escomptés ou répondront aux attentes croissantes des parties prenantes en matière d'environnement, de responsabilité sociale et de gouvernance. De plus, des événements futurs pourraient amener Air Canada à privilégier d'autres intérêts à plus court terme au détriment de la progression vers la réalisation de nos objectifs climatiques actuels, en fonction de la stratégie commerciale, des acteurs économiques, réglementaires et sociaux, de pressions potentielles de la part d'investisseurs, de groupes d'activistes ou d'autres parties prenantes. Si nous ne sommes pas en mesure de respecter nos objectifs et nos engagements relativement aux changements climatiques ou d'en rendre compte de façon appropriée, nous pourrions faire l'objet d'une publicité et de réactions négatives de la part d'autres investisseurs, de clients, de groupes de défense ou d'autres parties prenantes, ce qui pourrait nuire à la réputation d'Air Canada ou avoir d'autres effets négatifs sur la Société.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Les accords stratégiques et commerciaux qu'Air Canada a conclus avec les membres du réseau Star Alliance et d'autres transporteurs aériens, notamment Lufthansa AG, United Airlines, Air China et Emirates, lui rapportent d'importantes retombées, notamment celles qui découlent de l'exploitation à code multiple, de l'harmonisation des correspondances, de la réciprocité des programmes de fidélité respectifs et de l'accès aux salons aéroportuaires des autres sociétés membres. Le fait pour un membre clé de quitter le réseau Star Alliance ou d'un transporteur aérien, membre du réseau Star Alliance ou non, d'être dans l'incapacité de s'acquitter de ses obligations envers Air Canada pourrait nuire gravement aux activités, au résultat d'exploitation et à la situation financière d'Air Canada.

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

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

notre réputation pourraient être ternies. Tout défaut de préserver ou d'accroître la valeur de sa marque, notamment en raison d'un acte ou d'une omission de sa part ou de la part d'un partenaire commercial, d'un fournisseur ou d'un tiers, pourrait avoir une incidence défavorable importante sur Air Canada, ses activités, son résultat d'exploitation et sa situation financière.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

19. CONTRÔLES ET PROCÉDURES

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

20. 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.

CESMO ajustées

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

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

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

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

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

BAIIDA et BAIIDA ajusté

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

Marge du BAIIDA ajusté

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

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

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

Résultat avant impôts ajusté

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Flux de trésorerie disponibles

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

Dettes nettes

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

21. GLOSSAIRE

Aéroplan – Aéroplan inc.

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

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

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

CESMO – Charges d'exploitation par SMO.

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

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

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

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

Jazz – Jazz Aviation S.E.C.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Rendement unitaire – Moyenne des produits passages par PMP.

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

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

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