



Troisième trimestre de 2023

Rapport de gestion

Le 30 octobre 2023



MEMBRE DU RÉSEAU STAR ALLIANCE 

TABLE DES MATIÈRES

1.	PRINCIPALES MESURES FINANCIÈRES ET STATISTIQUES	1
2.	INTRODUCTION ET PRINCIPALES HYPOTHÈSES	3
3.	À PROPOS D’AIR CANADA.....	6
4.	APERÇU.....	7
5.	RÉSULTATS DES ACTIVITÉS	9
6.	PARC AÉRIEN	17
7.	GESTION FINANCIÈRE ET GESTION DU CAPITAL.....	19
7.1	LIQUIDITÉ.....	19
7.2	DETTE NETTE.....	20
7.3	FONDS DE ROULEMENT	20
7.4	VARIATIONS DES FLUX DE TRÉSORERIE	21
7.5	DÉPENSES D’INVESTISSEMENT ET ACCORDS DE FINANCEMENT CONNEXES	22
7.6	OBLIGATIONS DE CAPITALISATION DES RÉGIMES DE RETRAITE.....	23
7.7	OBLIGATIONS CONTRACTUELLES	24
7.8	CAPITAL-ACTIONS	24
8.	RÉSULTATS FINANCIERS TRIMESTRIELS	25
9.	INSTRUMENTS FINANCIERS ET GESTION DU RISQUE.....	25
10.	MÉTHODES COMPTABLES	26
11.	JUGEMENTS ET ESTIMATIONS COMPTABLES CRITIQUES	26
12.	ACCORDS HORS BILAN	26
13.	TRANSACTIONS ENTRE PARTIES LIÉES	26
14.	FACTEURS DE RISQUE.....	26
15.	CONTRÔLES ET PROCÉDURES	26
16.	MESURES FINANCIÈRES HORS PCGR	26
17.	GLOSSAIRE.....	31

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)	Troisièmes trimestres			Neuf premiers mois		
	2023	2022	Variation (\$)	2023	2022	Variation (\$)
Mesures de performance financière	2023	2022	Variation (\$)	2023	2022	Variation (\$)
Produits d'exploitation	6 344	5 322	1 022	16 658	11 876	4 782
Bénéfice (perte) d'exploitation	1 415	644	771	2 200	(159)	2 359
Marge d'exploitation ¹⁾ (en %)	22,3	12,1	10,2 pp ⁸⁾	13,2	(1,3)	14,5 pp
BAIIDA ajusté ²⁾	1 830	1 057	773	3 461	1 068	2 393
Marge du BAIIDA ajusté ²⁾ (en %)	28,8	19,9	8,9 pp	20,8	9,0	11,8 pp
Bénéfice (perte) avant impôts sur le résultat	1 317	(504)	1 821	2 090	(1 670)	3 760
Bénéfice net (perte nette)	1 250	(508)	1 758	2 092	(1 868)	3 960
Résultat avant impôts ajusté ²⁾	1 278	446	832	1 740	(741)	2 481
Bénéfice net ajusté (perte nette ajustée) ²⁾	1 281	431	850	1 757	(771)	2 528
Liquidités totales ³⁾	9 949	10 236	(287)	9 949	10 236	(287)
Flux de trésorerie nets provenant des activités d'exploitation	408	290	118	3 335	1 721	1 614
Flux de trésorerie disponibles ²⁾	135	(43)	178	2 087	476	1 611
Dette nette ²⁾	5 438	7 829	(2 391)	5 438	7 829	(2 391)
Bénéfice (perte) par action – résultat dilué	3,08	(1,42)	4,50	5,55	(5,22)	10,77
Bénéfice ajusté (perte ajustée) par action – résultat dilué ²⁾	3,41	1,07	2,34	4,67	(2,15)	6,82
Statistiques d'exploitation⁴⁾	2023	2022	Variation (%)	2023	2022	Variation (%)
Passagers-milles payants (« PMP ») (en millions)	25 202	22 118	13,9	65 397	47 970	36,3
Sièges-milles offerts (« SMO ») (en millions)	28 060	25 562	9,8	74 573	60 190	23,9
Coefficient d'occupation (en %)	89,8 %	86,5 %	3,3 pp	87,7 %	79,7 %	8,0 pp
Produits passages par PMP (« rendement unitaire ») (en cents)	23,3	21,8	6,8	22,7	21,2	7,0
Produits passages par SMO (PPSMO) (en cents)	20,9	18,8	10,8	19,9	16,9	17,8
Produits d'exploitation par SMO (« PESMO ») (en cents)	22,6	20,8	8,6	22,3	19,7	13,2
Charges d'exploitation par SMO (« CESMO ») (en cents)	17,6	18,3	(4,0)	19,4	20,0	(3,0)
CESMO ajustées (en cents) ²⁾	12,2	11,6	5,6	13,2	13,0	1,6
Effectif moyen en équivalents temps plein (« ETP ») (en milliers) ⁵⁾	35,9	31,8	12,7	35,4	29,6	19,8
Avions composant le parc en exploitation à la clôture de la période	354	344	3	354	344	3
Sièges routés (en milliers)	14 707	13 951	5,4	40 390	34 348	17,6
Mouvements des appareils (en milliers)	101,0	99,6	1,5	279,7	250,6	11,6
Longueur d'étape moyenne (en milles) ⁶⁾	1 908	1 832	4,1	1 846	1 752	5,4
Coût du litre de carburant (en cents)	101,9	131,8	(22,6)	109,6	128,4	(14,7)
Consommation de carburant (en milliers de litres)	1 342 967	1 227 669	9,4	3 572 766	2 972 219	20,2
Passagers payants transportés (en milliers) ⁷⁾	12 635	11 466	10,2	33 891	26 046	30,1

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 BAIIA ajusté (à savoir le bénéfice avant intérêts, impôts et dotation aux amortissements), la marge du BAIIA ajusté, le résultat avant impôts ajusté, le bénéfice net ajusté (la perte nette ajustée), les flux de trésorerie disponibles, la dette nette, le bénéfice ajusté (la perte ajustée) par action et les CESMO ajustées sont des mesures financières hors PCGR, des mesures de la gestion du capital, des ratios hors PCGR ou des mesures financières complémentaires. Comme ces mesures ne sont pas conformes aux PCGR pour la présentation d'états financiers et qu'elles n'ont pas de sens normalisé, elles ne sauraient être comparées à des mesures similaires présentées par d'autres entités et ne doivent pas être considérées comme pouvant se substituer à des résultats établis selon les PCGR ou comme ayant préséance sur ceux-ci. Se reporter à la rubrique 16, Mesures financières hors PCGR, du présent rapport de gestion pour la description des mesures financières hors PCGR d'Air Canada et pour un rapprochement quantitatif des mesures financières hors PCGR d'Air Canada avec la mesure financière conforme aux PCGR la plus comparable.*
- 3) *Les liquidités totales s'entendent de la somme de la trésorerie, des équivalents de trésorerie, des placements à court et à long terme et des fonds disponibles aux termes de facilités de crédit d'Air Canada. Au 30 septembre 2023, les liquidités totales s'élevaient à 9 949 M\$ et étaient composées de trésorerie et d'équivalents de trésorerie et de placements à court terme et à long terme totalisant 8 934 M\$ et d'un montant de 1 015 M\$ pouvant être prélevé sur les facilités de crédit. Au 30 septembre 2022, les liquidités totales s'élevaient à 10 236 M\$ et étaient composées de trésorerie et d'équivalents de trésorerie et de placements à court terme et à long terme totalisant 9 206 M\$, ainsi que d'un montant de 1 030 M\$ pouvant être prélevé sur les facilités de crédit. La trésorerie et les équivalents de trésorerie comprennent également des fonds (240 M\$ au 30 septembre 2023 et 231 M\$ au 30 septembre 2022) détenus en fiducie par Vacances Air Canada en conformité avec les prescriptions réglementaires régissant les produits perçus d'avance pour les voyageurs.*
- 4) *À l'exception de l'effectif moyen en ETP, les statistiques d'exploitation dans le présent tableau tiennent compte des données pour Jazz exerçant ses activités aux termes du contrat d'achat de capacité conclu avec Air Canada.*
- 5) *Rend compte de l'effectif moyen en ETP à Air Canada et aux filiales de celle-ci. Exclut l'effectif en ETP à Jazz, qui exerce ses activités aux termes d'un contrat d'achat de capacité conclu avec Air Canada.*
- 6) *La longueur d'étape moyenne correspond au total de sièges-milles offerts divisé par le total de sièges routés.*
- 7) *Les passagers payants sont dénombrés en fonction des indicatifs de vol (et non en fonction du voyage, de l'itinéraire ou du segment de trajet), conformément à la définition établie par l'IATA.*
- 8) *« pp » indique des points de pourcentage et désigne la mesure de l'écart arithmétique entre deux pourcentages.*

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 troisième trimestre de 2023, selon le point de vue de la direction. Ce rapport de gestion doit être lu en parallèle avec les états financiers consolidés résumés non audités intermédiaires du troisième trimestre 2023 et les notes complémentaires d'Air Canada datés du 30 octobre 2023, ainsi qu'avec les états financiers consolidés et notes complémentaires audités annuels de 2022 d'Air Canada et le rapport de gestion de 2022 d'Air Canada, tous deux datés du 17 février 2023. Toute l'information financière est conforme aux principes comptables généralement reconnus (« PCGR ») du Canada tels qu'ils sont énoncés dans le *Manuel de CPA Canada – Comptabilité* (le « Manuel de CPA »), qui intègre les *Normes internationales d'information financière* (« IFRS ») publiées par l'International Accounting Standards Board (l'« IASB »), à l'exception des mesures qui ne sont pas conformes aux PCGR pour la présentation d'états financiers ou de toute information financière expressément désignée.

Sauf indication contraire, tous les montants sont exprimés en dollars canadiens. La rubrique 17, *Glossaire*, du présent rapport de gestion donne l'explication des principaux termes qui y sont utilisés. À moins de mention contraire ou à moins que le contexte ne s'y oppose, le présent rapport de gestion était à jour au 29 octobre 2023.

Le présent rapport de gestion comprend des énoncés prospectifs. Se reporter à la *Mise en garde concernant les énoncés prospectifs* ci-après pour une analyse des risques, incertitudes et hypothèses liés à ces énoncés. Pour une description des risques visant Air Canada, se reporter à la rubrique 18, *Facteurs de risque*, du rapport de gestion de 2022 d'Air Canada daté du 17 février 2023, et à la rubrique 14, *Facteurs de risque*, du présent rapport de gestion. Le 30 octobre 2023, Air Canada a publié dans un communiqué ses résultats du troisième trimestre de 2023. Ce communiqué peut être consulté sur le site Web d'Air Canada au 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 sur l'estimation de montants qu'il est actuellement impossible de déterminer. Ils peuvent porter sur des observations concernant, entre autres, des prévisions, des stratégies, des attentes, des opérations projetées ou des actions à venir. Ces énoncés prospectifs se reconnaissent à l'emploi de termes comme « préliminaire », « prévoir », « croire », « pouvoir », « estimer », « projeter » et « planifier », employés au futur et au conditionnel, et d'autres termes semblables, ainsi qu'à l'évocation de certaines hypothèses.

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

Les facteurs qui pourraient faire en sorte que les résultats diffèrent sensiblement de ceux indiqués dans les énoncés prospectifs comprennent la conjoncture économique et le contexte géopolitique, comme les conflits au Moyen-Orient et entre la Russie et l'Ukraine, la capacité d'Air Canada de dégager ou de maintenir une rentabilité nette, l'état du secteur et du marché et le contexte influant sur la demande, la concurrence, les effets rémanents de la pandémie de COVID-19, sa dépendance à l'égard des technologies, les risques liés à la cybersécurité, sa capacité de mettre en œuvre efficacement des initiatives stratégiques opportunes et d'autres initiatives importantes (notamment sa faculté de gérer les charges d'exploitation), les cours de l'énergie, sa capacité de rembourser ses dettes et de conserver ou d'accroître la liquidité, les interruptions de service, les changements climatiques et les facteurs liés à l'environnement (dont les systèmes météorologiques et autres phénomènes naturels, et des facteurs anthropiques), sa dépendance envers les fournisseurs clés (y compris des organismes gouvernementaux et d'autres parties prenantes soutenant les activités aéroportuaires et

l'exploitation aérienne), de même qu'envers les transporteurs régionaux et autres, sa capacité de recruter et de conserver du personnel qualifié, la disponibilité et l'intégration de la main-d'œuvre d'Air Canada, les autres épidémies, l'évolution de la législation, de la réglementation ou des procédures judiciaires, les relations de travail et les coûts connexes, les attentats terroristes, les conflits armés, la capacité d'Air Canada d'exploiter avec succès son programme de fidélité, les pertes par sinistre, sa dépendance à l'égard des partenaires Star Alliance^{MD} et des coentreprises, sa capacité de préserver et de faire croître sa marque, les litiges actuels et éventuels avec des tiers, les fluctuations des taux de change, les limites imposées aux termes de clauses restrictives, les questions d'assurance et les coûts qui y sont associés, les obligations au titre des régimes de retraite, ainsi que les facteurs dont il est fait mention dans le dossier d'information publique d'Air Canada, qui peut être consulté à l'adresse www.sedarplus.com, notamment à la rubrique 18, *Facteurs de risque*, du rapport de gestion de 2022 d'Air Canada, daté du 17 février 2023, et à la rubrique 14, *Facteurs de risque*, du présent rapport de gestion.

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

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

Principales hypothèses

Air Canada a formulé des hypothèses pour l'élaboration de ses prévisions mises à jour, présumant notamment que la croissance du PIB du Canada sera modérée en 2023, que le dollar canadien se négociera en moyenne à 1,35 \$ CA pour 1,00 \$ US pendant l'ensemble de l'exercice 2023 et que le cours du carburant d'aviation s'établira en moyenne à 1,13 \$ CA le litre pendant l'ensemble de l'exercice 2023.

Propriété intellectuelle

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

Autre information intégrée par renvoi

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

3. À PROPOS D’AIR CANADA

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

Air Canada donne plus d’envergure à son réseau intérieur et transfrontalier au moyen d’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, ainsi que la réciprocité des programmes de fidélité, une expérience de voyage harmonieuse et un service à la clientèle amélioré, notamment par un accès aux salons et autres installations communes dans les aéroports.

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

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

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

4. APERÇU

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

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

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

Récapitulatif financier du troisième trimestre de 2023

Au troisième trimestre de 2023, les résultats financiers d'Air Canada ont continué de s'améliorer et de se raffermir comparativement à la situation au troisième trimestre de 2022, au cours duquel ils subissaient encore les effets résiduels de la pandémie de COVID-19 et de certaines restrictions de déplacements qui étaient encore en place.

Air Canada a enrichi son offre de vols pour l'été 2023 en comparaison de l'horaire de 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. Sur le marché transfrontalier, Air Canada a établi de nouvelles dessertes de l'aéroport New York JFK au départ de Toronto et Montréal, ainsi que de Sacramento au départ de Toronto, a rétabli 13 liaisons transfrontalières et augmenté la fréquence de plus d'une douzaine de liaisons avec les États-Unis. Sur le marché international, Air Canada a ajouté de nouvelles dessertes pour l'Europe, à savoir Bruxelles, Amsterdam, Toulouse et Copenhague. Air Canada a aussi rétabli les services clés en Asie de Tokyo-Haneda et d'Osaka, et augmenté la fréquence de différentes liaisons transatlantiques, transpacifiques et sud-américaines.

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

- Produits d'exploitation de 6 344 M\$, en hausse de 1 022 M\$ par rapport au troisième trimestre de 2022 grâce à une augmentation des produits passages. La capacité exploitée a augmenté de 10 % par rapport au troisième trimestre de 2022, soit environ un point de pourcentage en deçà des projections publiées dans le communiqué d'Air Canada daté du 11 août 2023.
- Charges d'exploitation de 4 929 M\$, en hausse de 251 M\$ ou de 5 % par rapport au troisième trimestre de 2022. Cette hausse est attribuable principalement à l'augmentation de pratiquement tous les postes rendant compte de l'augmentation du trafic et de la capacité sur 12 mois, ainsi que des pressions inflationnistes générales. La diminution de la charge de carburant d'aviation, attribuable à une baisse de 23 % des prix du carburant d'aviation sur 12 mois, a partiellement contrebalancé la hausse.
- Bénéfice d'exploitation de 1 415 M\$ et marge d'exploitation de 22,3 %, soit une amélioration de 771 M\$ par rapport au troisième trimestre de 2022.

- BAIIDA ajusté de 1 830 M\$, et marge du BAIIDA ajusté de 28,8 %, soit une augmentation de 773 M\$ par rapport au troisième trimestre de 2022.
- Bénéfice net de 1 250 M\$, en hausse de 1 758 M\$ par rapport au troisième trimestre de 2022. Bénéfice par action – résultat dilué de 3,08 \$, comparativement à une perte par action – résultat dilué de 1,42 \$ au troisième trimestre de 2022.
- Bénéfice net ajusté de 1 281 M\$, soit une amélioration de 850 M\$ par rapport au troisième trimestre de 2022. Bénéfice ajusté par action – résultat dilué de 3,41 \$, comparativement à 1,07 \$ au troisième trimestre de 2022.
- CESMO ajustées de 12,20 cents, en progression de 5,6 % par rapport au troisième trimestre de 2022. Le coût unitaire a été influencé par une augmentation de 17 % des salaires et charges sociales découlant de l'augmentation de l'effectif, ainsi que par une hausse des coûts des services passagers attribuable à l'augmentation du trafic et des frais de vente, qui sont étroitement liés aux produits, et par des pressions inflationnistes sur plusieurs postes. Au troisième trimestre de 2023, les CESMO ont atteint 17,57 cents, soit une baisse de 4,0 % par rapport au troisième trimestre de 2022, attribuable principalement à la diminution des prix du carburant et à l'accroissement de la capacité sur 12 mois et partiellement contrebalancée par l'augmentation des salaires et charges sociales, la hausse des coûts des services passagers et des pressions inflationnistes.
- Flux de trésorerie nets provenant des activités d'exploitation de 408 M\$, en hausse de 118 M\$ par rapport au troisième trimestre de 2022.
- Flux de trésorerie disponibles de 135 M\$, en hausse de 178 M\$ par rapport au troisième trimestre de 2022.
- Ratio de la dette nette sur le BAIIDA ajusté de 1,4 au 30 septembre 2023, soit une amélioration par rapport à un ratio de 5,1 au 31 décembre 2022, attribuable à une augmentation du BAIIDA ajusté et à la réduction de 2,1 G\$ de la dette nette au cours des neuf premiers mois de 2023.

5. RÉSULTATS DES ACTIVITÉS

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)	Troisièmes trimestres				Neuf premiers mois			
	2023	2022 ¹⁾ (après retraitement)	Variation (\$)	Variation (%)	2023	2022 ¹⁾ (après retraitement)	Variation (\$)	Variation (%)
Produits d'exploitation								
Passages	5 861 \$	4 818 \$	1 043	22	14 850 \$	10 176 \$	4 674	46
Fret	215	281	(66)	(24)	680	978	(298)	(30)
Autres	268	223	45	20	1 128	722	406	56
Total des produits d'exploitation	6 344	5 322	1 022	19	16 658	11 876	4 782	40
Charges d'exploitation								
Carburant d'aviation	1 365	1 617	(252)	(16)	3 927	3 817	110	3
Salaires et charges sociales	995	850	145	17	2 880	2 368	512	22
Dotation aux amortissements et perte de valeur	415	413	2	0	1 261	1 227	34	3
Redevances aéroportuaires et de navigation	392	366	26	7	1 068	893	175	20
Frais de vente et de distribution	307	250	57	23	844	569	275	48
Frais d'achat de capacité	218	194	24	12	635	549	86	16
Maintenance avions	236	205	31	15	772	458	314	69
Coûts liés à la portion terrestre des forfaits	99	80	19	24	543	311	232	75
Communications et technologies de l'information	141	115	26	23	415	341	74	22
Restauration et services à bord	181	127	54	43	467	298	169	57
Autres	580	461	119	26	1 646	1 204	442	37
Total des charges d'exploitation	4 929	4 678	251	5	14 458	12 035	2 423	20
Bénéfice (perte) d'exploitation	1 415	644	771		2 200	(159)	2 359	
Produits (charges) autres que d'exploitation								
Profit (perte) de change	(61)	(951)	890		317	(1 048)	1 365	
Produits d'intérêts	118	46	72		307	97	210	
Charges d'intérêts	(236)	(239)	3		(722)	(664)	(58)	
Intérêts incorporés	(2)	3	(5)		9	8	1	
Instruments financiers comptabilisés à la juste valeur	101	(25)	126		24	89	(65)	
Profit (perte) aux règlements de dette	(7)	17	(24)		(9)	17	(26)	
Autres	(11)	1	(12)		(36)	(10)	(26)	
Total des charges autres que d'exploitation	(98)	(1 148)	1 050		(110)	(1 511)	1 401	
Bénéfice (perte) avant impôts sur le résultat	1 317	(504)	1 821		2 090	(1 670)	3 760	
Recouvrement (charge) d'impôts sur le résultat	(67)	(4)	(63)		2	(198)	200	
Bénéfice net (perte nette)	1 250 \$	(508) \$	1 758 \$		2 092 \$	(1 868) \$	3 960 \$	
Bénéfice (perte) par action – résultat de base	3,49 \$	(1,42) \$	4,91 \$		5,84 \$	(5,22) \$	11,06 \$	
Bénéfice (perte) par action – résultat dilué	3,08 \$	(1,42) \$	4,50 \$		5,55 \$	(5,22) \$	10,77 \$	
BAIIDA ajusté²⁾	1 830 \$	1 057 \$	773 \$		3 461 \$	1 068 \$	2 393 \$	
Résultat avant impôts ajusté²⁾	1 278 \$	446 \$	832 \$		1 740 \$	(741) \$	2 481 \$	
Bénéfice net ajusté (perte nette ajustée)²⁾	1 281 \$	431 \$	850 \$		1 757 \$	(771) \$	2 528 \$	
Bénéfice ajusté (perte ajustée) par action – résultat dilué²⁾	3,41 \$	1,07 \$	2,34 \$		4,67 \$	(2,15) \$	6,82 \$	

1) Les chiffres comparatifs du troisième trimestre de 2022 ont été reclassés pour être conformes à la présentation des états financiers adoptée pour l'exercice clos le 31 décembre 2022. Se reporter à la note 2 des états financiers consolidés résumés non audités intermédiaires d'Air Canada pour le troisième trimestre de 2023 et à la rubrique 12, Méthodes comptables, du rapport de gestion de 2022 d'Air Canada pour un complément d'information sur les reclassements à l'état consolidé des résultats.

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

Produits passages

Au troisième trimestre de 2023, les produits passages ont augmenté de 1 043 M\$, soit environ 22 %, par rapport au troisième trimestre de 2022. L'augmentation par rapport à il y a un an s'explique en partie par la hausse de la capacité exploitée découlant de la vigueur soutenue de la demande de transport aérien, en particulier pour les services internationaux. Les rendements unitaires ont aussi fortement favorisé l'augmentation des produits, affichant une hausse de 7 % par rapport au troisième trimestre de 2022. Le coefficient d'occupation réseau d'environ 90 % a affiché une hausse de trois points de pourcentage par rapport à la même période de 2022.

Au cours des neuf premiers mois de 2023, les produits passages ont augmenté de 46 % par rapport aux neuf premiers mois de 2022, le coefficient d'occupation ayant augmenté de 7 % et les produits passages par siège mille offert (PPSMO) de 18 % en regard d'une augmentation de 24 % de la capacité sur 12 mois. Ces résultats reflètent la vigueur de la demande de services de transport aérien dans tous les marchés et le contexte d'exploitation plus favorable, notamment en raison de la levée progressive des restrictions de déplacements au Canada en 2022, les dernières ayant été levées en octobre 2022.

Les revenus tirés des produits à haut rapport se sont accrus de 21 % par rapport au troisième trimestre de 2022 et de 48 % par rapport aux neuf premiers mois de 2022 en raison de la vigueur soutenue de la demande pour cette catégorie de produits dans tous les marchés, tant pour les voyages d'affaires que d'agrément. La vigueur de la demande point à point (voyageurs sans correspondance) a également contribué à la croissance des produits sur 12 mois.

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

(en millions de dollars canadiens)	Troisièmes trimestres				Neuf premiers mois			
	2023	2022	Variation (\$)	Variation (%)	2023	2022	Variation (\$)	Variation (%)
Lignes intérieures	1 515 \$	1 466 \$	49 \$	3,3	3 861 \$	3 229 \$	632 \$	19,6
Lignes transfrontalières	1 127	915	212	23,1	3 130	2 101	1 029	49,0
Lignes transatlantiques	2 201	1 770	431	24,4	4 790	3 285	1 505	45,8
Lignes transpacifiques	704	382	322	84,2	1 769	706	1 063	150,7
Autres	314	285	29	9,9	1 300	855	445	52,1
Réseau	5 861 \$	4 818 \$	1 043 \$	21,6	14 850 \$	10 176 \$	4 674 \$	45,9

Les tableaux ci-dessous présentent les variations en pourcentage et en glissement annuel en ce qui concerne les produits passages et les statistiques d'exploitation pour les périodes indiquées.

	Troisième trimestre de 2023 par rapport au troisième trimestre de 2022					
	Produits passages Variation (%)	Capacité (SMO) Variation (%)	Trafic (PMP) Variation (%)	Coefficient d'occupation Variation (pp)	Rendement unitaire Variation (%)	PPSMO Variation (%)
Lignes intérieures	3,3	0,1	3,4	2,8	(0,1)	3,2
Lignes transfrontalières	23,1	9,8	13,0	2,5	8,9	12,1
Lignes transatlantiques	24,4	6,8	10,4	3,0	12,7	16,5
Lignes transpacifiques	84,2	55,9	66,5	5,9	10,7	18,2
Autres	9,9	3,6	7,3	3,1	2,4	6,1
Réseau	21,6	9,8	13,9	3,3	6,8	10,8

	Neuf premiers mois de 2023 par rapport aux neuf premiers mois de 2022					
	Produits passages Variation (%)	Capacité (SMO) Variation (%)	Trafic (PMP) Variation (%)	Coefficient d'occupation Variation (pp)	Rendement unitaire Variation (%)	PPSMO Variation (%)
Lignes intérieures	19,6	7,9	15,6	5,7	3,4	10,8
Lignes transfrontalières	49,0	24,9	39,6	9,0	6,7	19,3
Lignes transatlantiques	45,8	17,2	27,2	7,1	14,6	24,4
Lignes transpacifiques	150,7	108,7	140,1	12,0	4,4	20,1
Autres	52,1	21,8	37,6	9,9	10,5	24,9
Réseau	45,9	23,9	36,3	8,0	7,0	17,8

Lignes intérieures

Les produits passages tirés des lignes intérieures ont progressé de 3 % par rapport au troisième trimestre de 2022, en raison de l'augmentation du trafic d'une année à l'autre dans pratiquement tout le réseau de lignes intérieures. Les rendements unitaires sont demeurés stables malgré la concurrence accrue sur le marché intérieur. La capacité exploitée est demeurée inchangée en glissement annuel, en raison surtout de départs des pilotes chez notre principal partenaire en transport régional et de l'incidence des problèmes touchant la chaîne logistique mondiale sur certaines activités de maintenance des appareils.

Au cours des neuf premiers mois de 2023, les produits passages tirés des lignes intérieures ont augmenté d'environ 20 % par rapport à la même période de 2022 en raison de l'accroissement des PPSMO et du rendement unitaire attribuable à la vigueur soutenue de la demande et d'un contexte tarifaire favorable sur le réseau intérieur, et ce, malgré la concurrence accrue.

Lignes transfrontalières

Les produits passages tirés des lignes transfrontalières ont augmenté de 23 % par rapport au troisième trimestre de 2022, tandis que le trafic a augmenté plus rapidement que la capacité dans tous les principaux marchés transfrontaliers, en particulier les services court et long courrier, rendant compte de la vigueur soutenue des services transfrontaliers et du trafic de sixième liberté. Au cours des neuf premiers mois de 2023, les produits passages tirés des lignes transfrontalières ont augmenté de 49 % par rapport à la même période de 2022. L'augmentation de la capacité est attribuable au rétablissement, à l'ajout et à l'accroissement de services transfrontaliers ainsi qu'à l'amélioration des possibilités de correspondance avec notre réseau international, qui soutient la stratégie en matière de trafic de sixième liberté.

Lignes transatlantiques

Les produits passages tirés des lignes transatlantiques ont augmenté de 24 % par rapport au troisième trimestre de 2022 et de 46 % par rapport aux neuf premiers mois de 2022. Ces résultats s'expliquent par une forte demande de services transatlantiques à destination et au départ du Canada, ainsi que du trafic lié à la sixième liberté, découlant largement 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 à haut rapport, s'est traduite par une augmentation en glissement annuel des PPSMO et du rendement unitaire sur tous les marchés transatlantiques importants, en dépit d'une capacité accrue au troisième trimestre et aux neuf premiers mois de 2023. Pour les deux périodes, l'accroissement de la capacité s'explique par les vols transatlantiques nouveaux ou rétablis et par l'augmentation des fréquences vers certaines destinations européennes.

Lignes transpacifiques

Les produits passages tirés des lignes transpacifiques ont progressé de 84 % par rapport au troisième trimestre de 2022, et de 2,5 fois par rapport aux neuf premiers mois de 2022. Ce résultat est attribuable à un contexte d'exploitation plus favorable du fait du rétablissement des services à destination de pays d'Asie-Pacifique (à l'exception de la Chine), notamment le Japon, dans la foulée de l'assouplissement des restrictions de déplacements au Canada et dans ces pays. La demande de trafic de sixième liberté vers les destinations du Pacifique a rebondi par rapport à 2022 grâce au rétablissement de nos réseaux transpacifique et transfrontalier.

Autres lignes

Les produits passages tirés des autres lignes ont augmenté de 10 % par rapport au troisième trimestre de 2022, et de 52 % par rapport aux neuf premiers mois de 2022, en raison de la forte demande pour les destinations dans les Antilles, en Amérique centrale et en Amérique du Sud, principalement attribuable à la levée, au deuxième semestre de 2022, de toutes les restrictions de déplacements qui demeuraient en vigueur au Canada. En janvier 2022, du fait de l'apparition du variant Omicron et de son incidence, Air Canada avait suspendu ses vols pour certaines destinations des Antilles pendant la période allant du 24 janvier au 30 avril 2022.

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)	Troisièmes trimestres				Neuf premiers mois			
	2023		2022		2023		2022	
	PMP	SMO	PMP	SMO	PMP	SMO	PMP	SMO
Lignes intérieures	5 530	6 331	5 349	6 325	13 995	16 392	12 103	15 189
Lignes transfrontalières	4 033	4 677	3 569	4 260	11 569	13 653	8 286	10 934
Lignes transatlantiques	10 748	11 712	9 735	10 971	24 114	26 905	18 961	22 962
Lignes transpacifiques	3 290	3 547	1 976	2 275	9 037	9 849	3 764	4 719
Autres	1 601	1 793	1 489	1 731	6 682	7 774	4 856	6 386
Réseau	25 202	28 060	22 118	25 562	65 397	74 573	47 970	60 190

Produits fret

Au troisième trimestre de 2023, les produits fret ont baissé de 66 M\$ ou de 24 % par rapport au troisième trimestre de 2022, en raison principalement d'une baisse du rendement unitaire sur tous les marchés découlant de la faiblesse persistante de la demande de services de fret aérien.

Au cours des neuf premiers mois de 2023, les produits fret ont reculé de 298 M\$ ou de 30 % par rapport à la même période de 2022. Ce recul est attribuable à la faiblesse persistante 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. L'augmentation des activités de transport de fret à destination de l'Amérique centrale, de l'Amérique du Sud et de l'Europe a partiellement contrebalancé le repli d'un exercice à l'autre.

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

(en millions de dollars canadiens)	Troisièmes trimestres				Neuf premiers mois			
	2023	2022	Variation (\$)	Variation (%)	2023	2022	Variation (\$)	Variation (%)
Lignes intérieures	22 \$	26 \$	(4) \$	(18,3)	69 \$	84 \$	(15) \$	(18,3)
Lignes transfrontalières	11	15	(4)	(22,3)	33	38	(5)	(12,1)
Lignes transatlantiques	100	141	(41)	(29,3)	328	411	(83)	(20,4)
Lignes transpacifiques	54	70	(16)	(22,6)	157	343	(186)	(54,2)
Autres	28	29	(1)	(5,2)	93	102	(9)	(8,6)
Réseau	215 \$	281 \$	(66) \$	(23,7)	680 \$	978 \$	(298) \$	(30,5)

Autres produits

Au troisième trimestre de 2023, les autres produits ont augmenté de 45 M\$ ou de 20 % par rapport au troisième trimestre de 2022. Cette augmentation s'explique par les produits tirés d'un volume plus élevé de vente 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.

Pour les neuf premiers mois de 2023, les autres produits ont augmenté de 406 M\$ ou de 56 % par rapport aux neuf premiers mois de 2022. Cette augmentation s'explique essentiellement par les produits tirés d'un volume plus élevé de vente de forfaits terrestres par Vacances Air Canada. Les produits plus élevés tirés de l'accroissement des achats à bord et l'augmentation de divers services passagers résultant d'une hausse du trafic et des services non aériens liés au programme Aéroplan ont aussi contribué, dans une moindre mesure, à l'augmentation.

Charges d'exploitation

Au troisième trimestre de 2023, en regard d'une augmentation de 10 % de la capacité, le total des charges d'exploitation a augmenté de 5 % par rapport au troisième trimestre de 2022. Cette augmentation s'explique principalement par des hausses dans pratiquement tous les postes, qui reflètent l'accroissement de la capacité exploitée et du trafic sur 12 mois, notamment l'augmentation des salaires et charges sociales qui rend compte de l'augmentation de l'effectif en équivalents temps plein et des salaires moyens d'un exercice à l'autre. L'augmentation des charges d'exploitation a été en partie compensée par une diminution de 16 % de la charge de carburant d'aviation découlant d'une baisse des prix du carburant d'aviation en glissement annuel.

Aux neuf premiers mois de 2023, le total des charges d'exploitation a augmenté de 20 % par rapport à la même période de 2022 en raison de hausses dans tous les postes, qui reflètent l'accroissement de 36 % du trafic et de 24 % de la capacité exploitée, y compris la charge de carburant d'aviation plus élevée. L'augmentation d'une année à l'autre est aussi attribuable à l'augmentation des salaires et charges sociales en regard d'une augmentation de 20 % des employés équivalents temps plein.

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

Carburant d'aviation

La charge de carburant d'aviation s'est repliée de 16 % par rapport au troisième trimestre de 2022 en raison d'une baisse de 23 % en glissement annuel des prix du carburant d'aviation, après déduction d'une variation défavorable des taux de change qui a été contrebalancée en partie par une hausse de la consommation de carburant découlant du plus grand nombre de vols par rapport au même trimestre de 2022. La diminution de la charge de carburant d'aviation tenait compte d'un profit de 68 M\$ sur le règlement de couvertures du prix du carburant d'aviation. En 2022, Air Canada n'avait pas de positions de couvertures du prix du carburant d'aviation en place.

Au cours des neuf premiers mois de 2023, la charge de carburant d'aviation a augmenté de 3 % par rapport à la même période de 2022, surtout en raison d'une hausse de 20 % de la consommation de carburant découlant du plus grand nombre de vols sur 12 mois. La baisse de 15 % des prix du carburant d'aviation, déduction faite d'un écart de change défavorable par rapport aux neuf premiers mois de 2022, a compensé en partie l'augmentation de la charge de carburant. La charge de carburant d'aviation tenait compte d'un profit de 68 M\$ sur le règlement de couvertures de prix du carburant d'aviation au troisième trimestre de 2023.

Salaires et charges sociales

Les salaires et charges sociales ont augmenté de 17 % par rapport au troisième trimestre de 2022, et de 22 % par rapport aux neuf premiers mois de 2022. Ces augmentations sont attribuables à l'accroissement de l'effectif nécessaire pour soutenir les activités prévues, du fait des augmentations de la capacité d'un exercice à l'autre.

Frais de vente et de distribution

Les frais de vente et de distribution ont crû de 23 % par rapport au troisième trimestre de 2022 et de 48 % par rapport aux neuf premiers mois de 2022. Les augmentations s'expliquent par la hausse des commissions et des frais de cartes de crédit et des frais de paiements, ce qui est conforme à l'augmentation des produits passages en glissement annuel pour le troisième trimestre et les neuf premiers mois de 2023.

Frais d'achat de capacité

Les frais d'achat de capacité se sont accrus de 12 % par rapport au troisième trimestre de 2022, et de 16 % par rapport aux neuf premiers mois de 2022. Ces hausses sont attribuables surtout à l'augmentation des tarifs des contrats d'achat de capacité sur 12 mois en raison des coûts plus élevés engagés par Jazz pour exploiter des vols pour le compte d'Air Canada, compensées en partie par la baisse du nombre de vols sur 12 mois. La hausse en glissement annuel rend aussi compte de l'accord conclu avec PAL Airlines, entré en vigueur le 1^{er} juillet 2023.

Maintenance avions

La charge de maintenance avions a augmenté de 15 %, en raison surtout des activités de maintenance accrues découlant de l'accroissement du nombre de vols par rapport à la même période de 2022. Dans une moindre mesure, une augmentation d'un exercice à l'autre des provisions pour maintenance au titre des appareils loués qui se sont ajoutés au parc en exploitation en 2023 explique également l'augmentation de la charge de maintenance.

Au cours des neuf premiers mois de 2023, la charge de maintenance avions a augmenté de 69 % par rapport à la même période de 2022. L'augmentation rend compte essentiellement d'un ajustement favorable du coût de la maintenance de 159 M\$ comptabilisé au premier trimestre de 2022, qui découlait de la modification d'un accord conclu avec un tiers fournisseur de services de maintenance. Le plus grand nombre d'activités de maintenance découlant de la hausse du nombre de vols par rapport à la même période de 2022 et l'accroissement des provisions pour maintenance au titre des appareils loués qui se sont ajoutés au parc en 2023 ont également contribué à l'augmentation de la charge de maintenance avions.

Coûts liés à la portion terrestre des forfaits

Les coûts liés à la portion terrestre des forfaits ont enregistré une augmentation de 24 % par rapport au troisième trimestre de 2022, ce qui s'explique par la hausse des tarifs des forfaits terrestres de Vacances Air Canada et par le plus grand nombre de passagers par rapport à la même période de 2022.

Au cours des neuf premiers mois de 2023, les coûts liés à la portion terrestre des forfaits ont enregistré une augmentation de 75 % par rapport à la même période de 2022, ce qui s'explique en grande partie par les produits tirés de la vente d'un volume plus élevé de forfaits terrestres par Vacances Air Canada. En janvier 2022, du fait de l'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

Les charges au titre de la restauration et des services à bord ont augmenté de 43 % par rapport au troisième trimestre de 2022, et de 57 % par rapport aux neuf premiers mois de 2022. Ces augmentations sont attribuables à l'augmentation du trafic et de la capacité, ainsi que des variations de la composition du trafic d'un exercice à l'autre. Une charge ponctuelle liée à un accord avec un fournisseur tiers (comptabilisée au troisième trimestre de 2023) et les pressions inflationnistes ont aussi, mais dans une moindre mesure, contribué aux augmentations.

Autres charges d'exploitation

Les autres charges d'exploitation ont augmenté de 26 % par rapport au troisième trimestre de 2022, et de 37 % par rapport aux neuf premiers mois de 2022. Les augmentations sont principalement attribuables au nombre plus élevé de vols sur 12 mois.

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

(en millions de dollars canadiens)	Troisièmes trimestres				Neuf premiers mois			
	2023	2022	Variation (\$)	Variation (%)	2023	2022	Variation (\$)	Variation (%)
Services d'escale	137 \$	105 \$	32 \$	30	370 \$	261 \$	109 \$	42
Frais d'équipage	75	58	17	29	198	148	50	34
Location et entretien d'immeubles	73	61	12	20	214	162	52	32
Frais et services divers	56	57	(1)	(2)	164	146	18	12
Autres frais résiduels	239	180	59	33	700	487	213	44
Total des autres charges	580 \$	461 \$	119 \$	26	1 646 \$	1 204 \$	442 \$	37

CESMO et CESMO ajustées

Au troisième trimestre de 2023, les CESMO ajustées se sont établies à 12,20 cents, en hausse de 5,6 % par rapport au troisième trimestre de 2022. Le coût unitaire a été influencé par une augmentation de 17 % des salaires et charges sociales découlant de l'augmentation de l'effectif, ainsi que par une hausse des coûts des services passagers attribuable à l'augmentation du trafic et des frais de vente, qui sont étroitement liés aux produits, de même que par des pressions inflationnistes sur divers postes. Au troisième trimestre de 2023, les CESMO ont atteint 17,57 cents, en baisse de 4 % par rapport au troisième trimestre de 2022, en raison surtout de la diminution des prix du carburant et de l'accroissement de la capacité sur 12 mois, ce qui a été compensé en partie par l'augmentation des salaires et charges sociales, la hausse des coûts des services passagers et des pressions inflationnistes.

Au cours des neuf premiers mois de 2023, les CESMO ajustées se sont établies à 13,24 cents, en hausse de 1,6 % par rapport à la même période de 2022. Le coût unitaire a été influencé par la hausse des coûts des services passages attribuable à l'augmentation du trafic et des frais de vente, qui sont étroitement liés aux produits, par l'augmentation de 22 % des salaires et charges sociales, par un ajustement favorable du coût de la maintenance de 159 M\$ enregistré au premier trimestre de 2022 et par des pressions inflationnistes sur certains postes. La capacité exploitée accrue a partiellement annulé l'augmentation. Les CESMO pour les neuf premiers mois de 2023 ont reculé de 3 % en raison de l'accroissement de la capacité exploitée sur 12 mois. Ce recul a été contrebalancé partiellement par un ajustement favorable des charges de maintenance de 159 M\$ enregistré au premier trimestre de 2022, ainsi que par 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)	Troisièmes trimestres				Neuf premiers mois			
	2023	2022	Variation (¢)	Variation (%)	2023	2022	Variation (¢)	Variation (%)
CESMO	17,57 ¢	18,30 ¢	(0,73) ¢	(4,0)	19,39 ¢	19,99 ¢	(0,60) ¢	(3,0)
Retrancher :								
Charge de carburant d'aviation, coûts liés à la portion terrestre des forfaits, dépréciation d'actifs et coûts liés aux avions-cargos	(5,37)	(6,74)	1,37	(20,6)	(6,15)	(6,96)	0,81	(11,9)
CESMO ajustées	12,20 ¢	11,56 ¢	0,64 ¢	5,6	13,24 ¢	13,03 ¢	0,21 ¢	1,6

Charges autres que d'exploitation

Au troisième trimestre de 2023, les charges autres que d'exploitation ont totalisé 98 M\$, contre des charges de 1 148 M\$ au troisième trimestre de 2022. Au cours des neuf premiers mois de 2023, les charges autres que d'exploitation ont totalisé 110 M\$, contre des charges de 1 511 M\$ au cours des neuf premiers mois de 2022.

Les pertes de change se sont chiffrées à 61 M\$ au troisième trimestre de 2023, contre des pertes de change de 951 M\$ au troisième trimestre de 2022. Pour 1 \$ US, le cours du change de clôture le 30 septembre 2023 était de 1,3577 \$ alors qu'il était de 1,3242 \$ le 30 juin 2023 et de 1,3554 \$ le 31 décembre 2022. Le dollar canadien ayant faibli, les pertes de change sur la dette libellée en dollars US se sont élevées à 263 M\$ au troisième trimestre de 2023 et ont été compensées en grande partie par des profits de 215 M\$ sur les dérivés sur devises. Les profits de change se sont chiffrés à 317 M\$ pour les neuf premiers mois de 2023, contre des pertes de change de 1 048 M\$ à la même période de 2022, et sont principalement attribuables à des dérivés sur devises.

Les charges d'intérêts ont atteint 236 M\$ au troisième trimestre de 2023, comparativement à 239 M\$ au troisième trimestre de 2022, et 722 M\$ pour les neuf premiers mois de 2023, comparativement à 664 M\$ pour les neuf premiers mois de 2022. Les remboursements sur la dette en 2023, en particulier le remboursement par anticipation d'un montant de 1 239 M\$ sur la dette liée aux appareils au cours des deux trimestres précédents, s'expliquent par une réduction des charges d'intérêts qui atténuent l'incidence des hausses de taux d'intérêt en glissement annuel sur la dette à taux variable.


Les profits sur les instruments financiers comptabilisés à la juste valeur se sont élevés à 101 M\$ au troisième trimestre de 2023, et à 24 M\$ pour les neuf premiers mois de 2023, et s'expliquent principalement par les fluctuations de la juste valeur des billets convertibles d'Air Canada soit des profits de 108 M\$ et de 32 M\$, respectivement.

6. PARC AÉRIEN

Exploitation principale et Air Canada Rouge


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

	Réel			Projeté			
	31 déc. 2022	Modifications apportées au parc aérien au cours des neuf premiers mois de 2023	30 sept. 2023	Modifications apportées au parc aérien au cours du reste de 2023	31 déc. 2023	Modifications apportées au parc aérien en 2024	31 déc. 2024
Gros-porteurs							
777-300ER de Boeing	18	1	19	-	19	-	19
777-200LR de Boeing	6	-	6	-	6	-	6
787-8 de Boeing	8	-	8	-	8	-	8
787-9 de Boeing	29	1	30	-	30	2	32
767-300 de Boeing (avions-cargos)	5	1	6	1	7	2	9
A330-300 d'Airbus	16	2	18	-	18	-	18
Total – gros-porteurs	82	5	87	1	88	4	92
Appareils monocouloirs							
737 MAX 8 de Boeing	40	-	40	-	40	-	40
A321 d'Airbus	15	-	15	-	15	1	16
A320 d'Airbus	18	-	18	(2)	16	3	19
A319 d'Airbus	5	2	7	(2)	5	-	5
A220-300 d'Airbus	32	1	33	-	33	3	36
Total – appareils monocouloirs	110	3	113	(4)	109	7	116
Total – parc aérien principal	192	8	200	(3)	197	11	208

	Réel			Projeté			
	31 déc. 2022	Modifications apportées au parc aérien au cours des neuf premiers mois de 2023	30 sept. 2023	Modifications apportées au parc aérien au cours du reste de 2023	31 déc. 2023	Modifications apportées au parc aérien en 2024	31 déc. 2024
Appareils monocouloirs							
A321 d'Airbus	14	3	17	-	17	-	17
A320 d'Airbus	5	-	5	-	5	-	5
A319 d'Airbus	20	(2)	18	-	18	-	18
Total – Air Canada Rouge	39	1	40	-	40	-	40
Total – Exploitation principale et Air Canada Rouge	231	9	240	(3)	237	11	248

Air Canada Express

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

	Réel			Projeté			
	31 déc. 2022	Modifications apportées au parc aérien au cours des neuf premiers mois de 2023	30 sept. 2023	Modifications apportées au parc aérien au cours du reste de 2023	31 déc. 2023	Modifications apportées au parc aérien en 2024	31 déc. 2024
E175 d'Embraer	25	-	25	-	25	-	25
CRJ-200 de Mitsubishi	15	-	15	-	15	(8)	7
CRJ-900 de Mitsubishi	35	-	35	-	35	-	35
Dash 8-400 de De Havilland	39	-	39	4	43	-	43
Total – Air Canada Express	114	-	114	4	118	(8)	110

7. GESTION FINANCIÈRE ET GESTION DU CAPITAL

7.1 LIQUIDITÉ

Gestion du risque de liquidité

Au 30 septembre 2023, les liquidités totales s'élevaient à 9 949 M\$ et se composaient de trésorerie et d'équivalents de trésorerie ainsi que de placements à court terme et à long terme de 8 934 M\$ et d'un montant de 1 015 M\$ pouvant être prélevé sur les facilités de crédit. La trésorerie et les équivalents de trésorerie comprennent également un montant de 240 M\$ au titre des fonds détenus en fiducie par Vacances Air Canada, en conformité avec les prescriptions réglementaires régissant les produits perçus d'avance pour les voyageurs. Au cours des 12 prochains mois, Air Canada prévoit combler ses besoins de liquidité à même les flux de trésorerie provenant des activités d'exploitation ainsi que des liquidités disponibles. Les besoins de liquidité se rapportant aux obligations liées aux passifs financiers et aux engagements en capital peuvent être également comblés au moyen de nouveaux accords de financement.

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

Les besoins de liquidité se rapportent principalement à la nécessité de remplir les obligations liées aux passifs financiers, aux engagements en capital, aux activités courantes, aux obligations contractuelles et autres, lesquelles obligations sont décrites plus amplement aux rubriques 7.5, *Dépenses d'investissement et accords de financement connexes*, 7.6, *Obligations de capitalisation des régimes de retraite*, et 7.7, *Obligations contractuelles*, du présent rapport de gestion. Air Canada contrôle et gère le risque de liquidité en préparant des prévisions de trésorerie à cycle continu pour une période minimale d'au moins 12 mois après chaque période de présentation de l'information financière, notamment en fonction de plusieurs scénarios et de diverses hypothèses, en surveillant l'état et la valeur des actifs disponibles pour servir de garantie dans le cadre d'accords de financement, et de ceux déjà affectés en garantie, en préservant sa marge de manœuvre relativement à ces accords et en établissant des processus pour surveiller et respecter les conditions des accords de financement.

7.2 DETTE NETTE

(en millions de dollars canadiens)	30 sept. 2023	31 décembre 2022	Variation (\$)
Dettes à long terme et obligations locatives	13 413 \$	15 043 \$	(1 630) \$
Partie courante de la dette à long terme et des obligations locatives	959	1 263	(304)
Total de la dette à long terme et des obligations locatives	14 372	16 306	(1 934)
Moins la trésorerie et les équivalents de trésorerie, les placements à court terme et les placements à long terme	(8 934)	(8 811)	(123)
Dettes nettes¹⁾	5 438 \$	7 495 \$	(2 057) \$
BAIIDA ajusté (période de 12 mois)	3 850 \$	1 457	2 393
Ratio de la dette nette sur le BAIIDA ajusté¹⁾	1,4	5,1	(3,7)

1) La dette nette est une mesure de gestion du capital ainsi qu'un élément clé du capital géré par Air Canada et elle permet à la direction d'évaluer la dette nette de la Société. Le ratio de la dette nette sur le BAIIDA ajusté (également appelé « niveau d'endettement » dans le présent rapport de gestion) est un ratio hors PCGR qu'utilise Air Canada pour évaluer le levier financier. Se reporter à la rubrique 16, Mesures financières hors PCGR, du présent rapport de gestion pour un complément d'information sur la dette nette.

Le ratio dette nette-BAIIDA ajusté s'établissait à 1,4 au 30 septembre 2023, soit une amélioration par rapport au ratio de 5,1 au 31 décembre 2022, en raison de la progression du BAIIDA ajusté et de la réduction de la dette nette. La diminution du total de la dette et des obligations locatives s'explique par des remboursements de 2 120 M\$ effectués au cours des neuf premiers mois de 2023, dont le remboursement anticipé de 1 112 M\$ de la dette se rapportant aux appareils A220 d'Airbus et le remboursement anticipé de 127 M\$ ayant servi à financer l'acquisition de quatre appareils 787-8 de Boeing. La trésorerie et les placements cumulés au moyen des flux de trésorerie d'exploitation, qui ont été plus élevés, expliquent aussi l'amélioration de la dette nette.

7.3 FONDS DE ROULEMENT

Le tableau ci-après fournit un complément d'information sur les soldes de fonds de roulement d'Air Canada au 30 septembre 2023 et au 31 décembre 2022.

(en millions de dollars canadiens)	30 septembre 2023	31 décembre 2022	Variation (\$)
Trésorerie, équivalents de trésorerie et placements à court terme	8 292 \$	7 988 \$	304 \$
Créances clients	1 195	1 037	158
Autres actifs courants	888	640	248
Total des actifs courants	10 375 \$	9 665 \$	710 \$
Dettes fournisseurs et charges à payer	2 441	2 691	(250)
Produits passages perçus d'avance	4 528	4 104	424
Produits différés d'Aéroplan et autres produits différés	1 404	1 295	109
Partie courante de la dette à long terme et des obligations locatives	959	1 263	(304)
Total des passifs courants	9 332 \$	9 353 \$	(21) \$
Fonds de roulement, montant net	1 043 \$	312 \$	731 \$

Un fonds de roulement net de 1 043 M\$ a été enregistré au 30 septembre 2023, en hausse de 731 M\$ par rapport au 31 décembre 2022. Cette hausse s'explique par des rentrées provenant des activités d'exploitation et une hausse des autres actifs courants, qui comprenait la remise prévue des paiements anticipés liés au remplacement de deux avions-cargos 777 de Boeing, décrit à la rubrique 7.5, *Dépenses d'investissement et accords de financement connexes*.

7.4 VARIATIONS DES FLUX DE TRÉSORERIE

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

(en millions de dollars canadiens)	Troisièmes trimestres			Neuf premiers mois		
	2023	2022	Variation (\$)	2023	2022	Variation (\$)
Flux de trésorerie nets provenant des activités d'exploitation	408 \$	290 \$	118 \$	3 335 \$	1 721 \$	1 614 \$
Flux de trésorerie nets affectés aux activités de financement	(809)	(534)	(275)	(2 036)	(873)	(1 163)
Flux de trésorerie nets affectés aux activités d'investissement	(71)	(56)	(15)	(1 538)	(2 635)	1 097
Incidence des variations du taux de change sur la trésorerie et les équivalents de trésorerie	6	-	6	6	18	(12)
Diminution de la trésorerie et des équivalents de trésorerie	(466) \$	(300) \$	(166) \$	(233) \$	(1 769) \$	1 536 \$

Flux de trésorerie nets provenant des activités d'exploitation

Les flux de trésorerie nets provenant des activités d'exploitation pour le troisième trimestre et les neuf premiers mois de 2023 ont été supérieurs à ceux enregistrés aux périodes comparables de 2022, en raison de l'amélioration continue des résultats d'exploitation et des produits passages perçus d'avance.

Flux de trésorerie nets affectés aux activités de financement

Au troisième trimestre de 2023, les flux de trésorerie nets affectés aux activités de financement se sont élevés à 809 M\$ et découlent de remboursements d'emprunts prévus et d'un remboursement anticipé d'emprunts de 589 M\$ contractés pour financer l'acquisition d'appareils 787 de Boeing et A220 d'Airbus. Compte tenu du remboursement anticipé de l'emprunt lié aux appareils A220 effectué au deuxième trimestre de 2023, le montant total des remboursements anticipés d'emprunts pour les neuf premiers mois de 2023 s'élève à 1 239 M\$.

Flux de trésorerie nets affectés aux activités d'investissement

Les achats d'immobilisations corporelles et incorporelles ont été de 273 M\$ au troisième trimestre de 2023 et de 1 248 M\$ pour les neuf premiers mois de 2023. Ces achats représentent surtout des acquisitions d'appareils et les paiements préalables à la livraison connexes, ainsi que des projets de maintenance et de technologie incorporés au coût de l'actif. Les transferts nets entre la trésorerie et les placements à court terme et à long terme ont atteint 206 M\$ au troisième trimestre de 2023 et (283) M\$ pour les neuf premiers mois de 2023, respectivement.

Se reporter aux rubriques 7.2, *Dette nette*, et 7.3, *Fonds de roulement*, du présent rapport de gestion pour un complément d'information.

Flux de trésorerie disponibles

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

(en millions de dollars canadiens)	Troisièmes trimestres			Neuf premiers mois		
	2023	2022	Variation (\$)	2023	2022	Variation (\$)
Flux de trésorerie nets provenant des activités d'exploitation	408	290 \$	118	3 335	1 721 \$	1 614
Achats d'immobilisations corporelles et incorporelles	(273)	(333)	60	(1 248)	(1 245)	(3)
Flux de trésorerie disponibles¹⁾	135	(43) \$	178	2 087	476 \$	1 611

1) Les flux de trésorerie disponibles sont une mesure financière hors PCGR dont Air Canada se sert comme indicateur de la vigueur financière et du rendement de ses activités exprimant le montant de trésorerie qu'elle est en mesure de dégager de ses activités, compte tenu des dépenses d'investissement. Les flux de trésorerie disponibles correspondent aux flux de trésorerie nets provenant des activités d'exploitation, moins les achats d'immobilisations corporelles et incorporelles et déduction faite du produit tiré d'opérations de cession-bail. Comme cette mesure n'est pas conforme aux PCGR pour la présentation d'états financiers et qu'elle n'a pas de sens normalisé, elle ne saurait être comparée à des mesures similaires présentées par d'autres entités et ne doit pas être considérée comme pouvant se substituer à des résultats établis selon les PCGR ou comme ayant préséance sur ceux-ci. Se reporter à la rubrique 16, Mesures financières hors PCGR, du présent rapport de gestion pour un complément d'information.

7.5 DÉPENSES D'INVESTISSEMENT ET ACCORDS DE FINANCEMENT CONNEXES

Appareils 787-10 de Boeing

En septembre 2023, Air Canada a annoncé faire l'acquisition de 18 appareils 787-10 de Boeing. Les livraisons devraient commencer au quatrième trimestre de 2025, et le dernier avion devrait être livré au premier trimestre de 2027. Le contrat d'achat prévoit la possibilité d'ajouter 12 appareils 787-10 de Boeing. Ce contrat 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 25 appareils à distance franchissable accrue (ou XLR, pour *extra-long range*) de la gamme A321neo d'Airbus (« Airbus A321XLR »). Les livraisons devraient commencer en 2025, et le dernier avion devrait arriver en 2028. Sur les 25 appareils acquis, 15 seront loués et 10 seront acquis dans le cadre d'un contrat d'achat conclu avec Airbus S.A.S. prévoyant des droits visant l'achat d'un maximum de 15 autres appareils entre 2027 et 2030.

Appareils A220-300 d'Airbus

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

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

Sur les 60 appareils faisant l'objet d'une commande ferme susmentionnés, 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 2026.

Appareils 737 MAX de Boeing

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

Appareils 787-9 de Boeing

En 2021, Air Canada a exercé des options visant l'achat de trois appareils 787-9 de Boeing, dont un a été livré en avril 2023. Les deux appareils restants devraient être livrés en 2024.

Avions-cargos 767 de Boeing

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

Avions électriques ES-30 de Heart Aerospace

Au troisième trimestre de 2022, Air Canada a conclu un contrat d'achat de 30 appareils hybrides électriques ES-30 en cours de développement par la société Heart Aerospace. Comme la conception et les spécifications de l'avion sont encore en élaboration, le coût final ne peut pas être déterminé et n'est pas pris en compte dans le tableau ci-après, mais le contrat prévoit un prix plafond. Les appareils régionaux devraient entrer en service en 2028. Outre le contrat d'achat, Air Canada a conclu une entente prévoyant une participation de 7 M\$ (5 M\$ US) d'Air Canada dans Heart Aerospace.

Engagements en capital

Le coût global estimatif de l'ensemble des appareils dont la livraison est prévue et des autres immobilisations faisant l'objet d'un engagement s'élève, au 30 septembre 2023, à environ 11 314 M\$.

(en millions de dollars canadiens)	Reste de 2023	2024	2025	2026	2027	Par la suite	Total
Dépenses faisant l'objet d'un engagement	100 \$	1 914 \$	2 053 \$	3 948 \$	1 299 \$	2 000 \$	11 314 \$
Dépenses projetées, planifiées, mais ne faisant l'objet d'aucun engagement	55	156	410	577	486	Non disponible	Non disponible
Activités de maintenance immobilisées projetées, planifiées, mais ne faisant l'objet d'aucun engagement ¹⁾	132	520	703	616	450	Non disponible	Non disponible
Total des dépenses projetées²⁾	287 \$	2 590 \$	3 166 \$	5 141 \$	2 235 \$	Non disponible	Non disponible

1) Les montants au titre des activités de maintenance immobilisées futures pour 2026 et par la suite ne sont pas encore déterminables; en revanche, des estimations de 616 M\$ et de 450 M\$ ont été établies respectivement pour 2026 et pour 2027.

2) Les montants en dollars américains ont été convertis au cours du change de clôture le 30 septembre 2023, soit 1 \$ US pour 1,3577 \$ CA. Le coût total estimatif des appareils repose sur leurs prix de livraison, lesquels comprennent les augmentations estimatives.

7.6 OBLIGATIONS DE CAPITALISATION DES RÉGIMES DE RETRAITE

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

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

7.7 OBLIGATIONS CONTRACTUELLES

Le tableau ci-après présente les obligations contractuelles projetées d'Air Canada au 30 septembre 2023, y compris celles liées au paiement d'intérêts et de capital à l'égard de la dette à long terme, des obligations locatives et des dépenses d'investissement faisant l'objet d'engagements.

(en millions de dollars canadiens)	Reste de 2023	2024	2025	2026	2027	Par la suite	Total
Capital							
Dette à long terme ¹⁾	171 \$	378 \$	1 129 \$	2 405 \$	1 054 \$	6 941 \$	12 078 \$
Obligations locatives	134	509	493	335	275	921	2 667
Total des obligations liées au capital	305 \$	887 \$	1 622 \$	2 740 \$	1 329 \$	7 862 \$	14 745 \$
Intérêts							
Dette à long terme	123	645	617	557	459	448	2 849
Obligations locatives	36	128	101	78	62	332	737
Total des obligations liées aux intérêts	159 \$	773 \$	718 \$	635 \$	521 \$	780 \$	3 586 \$
Total de la dette à long terme et des obligations locatives	464 \$	1 660 \$	2 340 \$	3 375 \$	1 850 \$	8 642 \$	18 331 \$
Dépenses d'investissement faisant l'objet d'engagements	100 \$	1 914 \$	2 053 \$	3 948 \$	1 299 \$	2 000 \$	11 314 \$
Total des obligations contractuelles²⁾	564 \$	3 574 \$	4 393 \$	7 323 \$	3 149 \$	10 642 \$	29 645 \$

- 1) *Repose sur l'hypothèse que le solde du capital des billets convertibles, soit 372 M\$ (274 M\$ US), n'est pas converti et comprend les intérêts estimés à payer jusqu'à l'échéance en 2025. Le solde du capital complet de 1 273 M\$ de la facilité de crédit non garantie utilisée en 2021 pour le remboursement aux clients de billets non remboursables est inclus.*
- 2) *Le total des obligations contractuelles ne comprend pas les engagements à l'égard des biens et services dont la Société a besoin dans le cours normal de ses activités. Il ne comprend pas non plus les passifs non courants autres que la dette à long terme et les obligations locatives, en raison de l'incertitude entourant le calendrier des flux de trésorerie et des éléments hors trésorerie.*

7.8 CAPITAL-ACTIONS

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

	30 septembre 2023	31 décembre 2022
Actions émises et en circulation		
Actions à droit de vote variable de catégorie A	81 802 286	72 431 001
Actions à droit de vote de catégorie B	276 666 721	285 931 257
Total des actions émises et en circulation	358 469 007	358 362 258
Actions pouvant être émises		
Billets convertibles	17 856 599	17 856 599
Options sur actions	6 532 681	5 304 745
Total des actions pouvant être émises	24 389 280	23 161 344
Total des actions en circulation et pouvant être émises	382 858 287	381 523 602

8. RÉSULTATS FINANCIERS TRIMESTRIELS

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

(en milliers de dollars canadiens, sauf les montants par action)	2021	2022				2023		
	T4	T1	T2	T3	T4	T1	T2	T3
Produits d'exploitation	2 731 \$	2 573 \$	3 981 \$	5 322 \$	4 680 \$	4 887 \$	5 427 \$	6 344 \$
Charges d'exploitation	3 234	3 123	4 234	4 678	4 708	4 904	4 625	4 929
Bénéfice (perte) d'exploitation	(503)	(550)	(253)	644	(28)	(17)	802	1 415
Produits (charges) autres que d'exploitation	(114)	(264)	(99)	(1 148)	174	(6)	(6)	(98)
Bénéfice (perte) avant impôts sur le résultat	(617)	(814)	(352)	(504)	146	(23)	796	1 317
Recouvrement (charge) d'impôts sur le résultat	124	(160)	(34)	(4)	22	27	42	(67)
Bénéfice net (perte nette)	(493) \$	(974) \$	(386) \$	(508) \$	168 \$	4 \$	838 \$	1 250 \$
Bénéfice (perte) par action – résultat de base	(1,38) \$	(2,72) \$	(1,08) \$	(1,42) \$	0,47 \$	0,01 \$	2,34 \$	3,49 \$
Bénéfice (perte) par action – résultat dilué	(1,38) \$	(2,72) \$	(1,60) \$	(1,42) \$	0,41 \$	(0,03) \$	2,34 \$	3,08 \$
BAIIDA ajusté¹⁾	22 \$	(143) \$	154 \$	1 057 \$	389 \$	411 \$	1 220 \$	1 830 \$
Résultat avant impôts ajusté¹⁾	(574) \$	(740) \$	(447) \$	446 \$	(211) \$	(194) \$	656 \$	1 278 \$
Résultat net ajusté¹⁾	(577) \$	(747) \$	(455) \$	431 \$	(217) \$	(188) \$	664 \$	1 281 \$
Bénéfice ajusté (perte ajustée) par action – résultat dilué¹⁾	(1,61) \$	(2,09) \$	(1,12) \$	1,07 \$	(0,61) \$	(0,53) \$	1,85 \$	3,41 \$

1) Le BAIIDA ajusté, le résultat avant impôts ajusté et le résultat net ajusté ne sont pas des mesures financières reconnues par les PCGR. Le bénéfice ajusté (perte ajustée) par action n'est pas un ratio financier reconnu par les PCGR. Pour en savoir plus, se reporter à la rubrique 16, Mesures financières hors PCGR, du présent rapport de gestion.

9. INSTRUMENTS FINANCIERS ET GESTION DU RISQUE

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

Gestion du risque de prix du carburant

En octobre 2023, Air Canada avait couvert environ 45 % des achats de carburant d'aviation prévus pour le quatrième trimestre de 2023 à un prix plafond moyen du carburant d'aviation de 0,7231 \$ US le litre. Les contrats conclus par Air Canada pour couvrir les achats de carburant d'aviation prévus sont pris en compte dans les options d'achat de carburant d'aviation.

10. MÉTHODES COMPTABLES

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

11. JUGEMENTS ET ESTIMATIONS COMPTABLES CRITIQUES

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

12. ACCORDS HORS BILAN

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

13. TRANSACTIONS ENTRE PARTIES LIÉES

Au 30 septembre 2023, Air Canada n'était partie à aucune transaction entre parties liées selon la définition qu'en donne le *Manuel de CPA Canada*, sauf celles visant des membres clés de la haute direction dans le cadre normal de leurs contrats de travail ou conventions d'administrateur.

14. FACTEURS DE RISQUE

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

En raison de l'incidence de la pandémie de COVID-19, Air Canada n'a pas atteint un point de référence pour le nombre de ses gros-porteurs aux termes de l'accord de longue durée qu'elle a conclu en 2014 avec l'Association des pilotes d'Air Canada, le syndicat qui représentait les pilotes d'Air Canada et qui a fusionné avec la Air Line Pilots Association (l'« ALPA ») au deuxième trimestre de 2023. Par conséquent, au deuxième trimestre de 2023, l'ALPA a donné avis de négociations collectives à Air Canada, et la convention collective actuelle a expiré le 29 septembre 2023.

15. CONTRÔLES ET PROCÉDURES

Pour une description détaillée des facteurs de risque visant Air Canada et ses activités, se reporter à la rubrique 19, *Contrôles et procédures*, du rapport de gestion de 2022 d'Air Canada. Il n'est survenu aucune modification notable visant les contrôles et les procédures d'Air Canada depuis lors.

16. MESURES FINANCIÈRES HORS PCGR

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

CESMO ajustées

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

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

De plus, Air Canada engage des coûts relativement à l'exploitation d'avions-cargos, coûts que n'engagent pas certaines sociétés aériennes qui n'exercent pas d'activités de fret comparables. Au 30 septembre 2023, le parc aérien en exploitation d'Air Canada comptait six avions-cargos 767 de Boeing, comparativement à deux avions-cargos 767 de Boeing en exploitation au 30 septembre 2022. Ces coûts ne génèrent pas de SMO. Par conséquent, le fait d'exclure ces coûts des charges d'exploitation permet d'établir une comparaison plus pertinente d'une période à l'autre pour les activités de transport de passagers.

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

(en millions de dollars canadiens, sauf indication contraire)	Troisièmes trimestres			Neuf premiers mois		
	2023	2022	Variation	2023	2022	Variation
Charges d'exploitation selon les PCGR	4 929 \$	4 678 \$	251 \$	14 458 \$	12 035 \$	2 423 \$
Compte tenu des éléments suivants :						
Carburant d'aviation	(1 365)	(1 617)	252	(3 927)	(3 817)	(110)
Coûts liés à la portion terrestre des forfaits	(99)	(80)	(19)	(543)	(311)	(232)
Dépréciation d'actifs	-	-	-	-	(4)	4
Coûts liés aux avions-cargos (compte non tenu du carburant)	(41)	(26)	(15)	(111)	(59)	(52)
Charges d'exploitation, compte tenu de l'incidence des éléments ci-dessus	3 424 \$	2 955 \$	469 \$	9 877 \$	7 844 \$	2 033 \$
SMO (en millions)	28 060	25 562	9,8 %	74 573	60 190	23,9 %
CESMO ajustées (en cents)	12,20 ¢	11,56 ¢	0,64 ¢	13,24 ¢	13,03 ¢	0,21 ¢

BAIIDA et BAIIDA ajusté

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

Marge du BAIIDA ajusté

La marge du BAIIDA ajusté (BAIIDA ajusté exprimé en pourcentage des produits d'exploitation) est couramment utilisée dans l'industrie du transport aérien et Air Canada s'en sert pour évaluer la marge d'exploitation avant intérêts, impôts et dotation aux amortissements, étant donné que ces coûts peuvent varier sensiblement d'une société aérienne à l'autre, en raison de la façon dont chacune finance son matériel volant et ses autres actifs.

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

(en millions de dollars canadiens, sauf indication contraire)	Troisièmes trimestres			Neuf premiers mois		
	2023	2022	Variation	2023	2022	Variation
Bénéfice (perte) d'exploitation selon les PCGR	1 415 \$	644 \$	771 \$	2 200 \$	(159) \$	2 359 \$
Rajouter :						
Dotation aux amortissements	415	413	2	1 261	1 223	38
BAIIDA	1 830 \$	1 057 \$	773 \$	3 461 \$	1 064 \$	2 397 \$
Retrancher :						
Dépréciation d'actifs	-	-	-	-	4	(4)
BAIIDA ajusté	1 830 \$	1 057 \$	773 \$	3 461 \$	1 068 \$	2 393 \$
Produits d'exploitation	6 344 \$	5 322 \$	1 022 \$	16 658 \$	11 876 \$	4 782 \$
Marge d'exploitation (en %)	22,3	12,1	10,2 pp	13,2	(1,3)	14,5 pp
Marge du BAIIDA ajusté (en %)	28,8	19,9	8,9 pp	20,8	9,0	11,8 pp

Résultat avant impôts ajusté

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

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

(en millions de dollars canadiens)	Troisièmes trimestres			Neuf premiers mois		
	2023	2022	Variation (\$)	2023	2022	Variation (\$)
Bénéfice (perte) avant impôts sur le résultat selon les PCGR	1 317 \$	(504) \$	1 821 \$	2 090 \$	(1 670) \$	3 760 \$
Compte tenu des éléments suivants :						
Dépréciation d'actifs	-	-	-	-	4	(4)
(Profit) perte de change	61	951	(890)	(317)	1 048	(1 365)
Intérêts nets au titre des avantages du personnel	(6)	(9)	3	(18)	(17)	(1)
(Profit) perte sur instruments financiers comptabilisés à la juste valeur	(101)	25	(126)	(24)	(89)	65
(Profit) perte aux règlements de dette	7	(17)	24	9	(17)	26
Résultat avant impôts ajusté	1 278 \$	446 \$	832 \$	1 740 \$	(741) \$	2 481 \$

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

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

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

(en millions de dollars canadiens)	Troisièmes trimestres			Neuf premiers mois		
	2023	2022	Variation (\$)	2023	2022	Variation (\$)
Bénéfice net (perte nette) selon les PCGR	1 250 \$	(508) \$	1 758 \$	2 092 \$	(1 868) \$	3 960 \$
Compte tenu des éléments suivants :						
Dépréciation d'actifs	-	-	-	-	4	(4)
(Profit) perte de change	61	951	(890)	(317)	1 048	(1 365)
Intérêts nets au titre des avantages du personnel	(6)	(9)	3	(18)	(17)	(1)
(Profit) perte sur instruments financiers comptabilisés à la juste valeur	(101)	25	(126)	(24)	(89)	65
(Profit) perte aux règlements de dette	7	(17)	24	9	(17)	26
Impôts sur le résultat, y compris pour les éléments de rapprochement ci-dessus ¹⁾	70	(11)	81	15	168	(153)
Bénéfice net ajusté (perte nette ajustée)	1 281 \$	431 \$	850 \$	1 757 \$	(771) \$	2 528 \$
Nombre moyen pondéré d'actions en circulation utilisé dans le calcul du résultat net dilué par action (en millions)	376	404	(28)	376	358	18
Bénéfice ajusté (perte ajustée) par action – résultat dilué	3,41 \$	1,07 \$	2,34 \$	4,67 \$	(2,15) \$	6,82 \$

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

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

(en millions)	Troisièmes trimestres		Neuf premiers mois	
	2023	2022	2023	2022
Nombre moyen pondéré d'actions en circulation – de base	358	358	358	358
Effet dilutif	18	46	18	-
Nombre moyen pondéré d'actions en circulation – dilué	376	404	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 7.4, *Variation 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.

Dette nette

La dette nette est une mesure de gestion du capital ainsi qu'un élément clé du capital géré par Air Canada et elle permet à la direction d'évaluer la dette nette de la Société. Se reporter à la rubrique 7.2, *Dette nette*, du présent rapport de gestion pour un rapprochement entre cette mesure hors PCGR et la mesure conforme aux PCGR la plus proche.

17. GLOSSAIRE

Aéroplan – Aéroplan Inc.

Autres produits passages et fret – Produits tirés de vols dont les points d'origine et de destination se trouvent surtout en Amérique centrale et en Amérique du Sud, ainsi que dans les Antilles et au Mexique.

BAIIDA ajusté – Bénéfice avant intérêts, impôts et dotation aux amortissements, à l'exclusion de la dépréciation d'actifs. Le BAIIDA ajusté est une mesure financière hors PCGR. Se reporter à la rubrique 16, *Mesures financières hors PCGR*, du présent rapport de gestion pour un complément d'information.

Bénéfice net ajusté (perte nette ajustée) – Bénéfice net (perte nette) consolidé d'Air Canada ajusté pour en exclure l'incidence après impôts de la dépréciation d'actifs, du profit ou de la perte de change, des intérêts nets au titre des avantages du personnel, du profit ou de la perte sur instruments financiers comptabilisés à la juste valeur, du profit ou de la perte à la cession-bail d'actifs, du profit ou de la perte aux règlements et modifications de dettes et du profit ou de la perte à la cession d'actifs. Le résultat avant impôts ajusté est une mesure financière hors PCGR. Se reporter à la rubrique 16, *Mesures financières hors PCGR*, du présent rapport de gestion pour un complément d'information.

CESMO ajustées – Charges d'exploitation par SMO ajustées pour en exclure l'incidence de la charge de carburant d'aviation, des coûts liés à la portion terrestre des forfaits de Vacances Air Canada, de la dépréciation d'actifs et des coûts liés aux avions-cargos. Les CESMO ajustées sont une mesure financière hors PCGR. Se reporter à la rubrique 16 *Mesures financières hors PCGR* du présent rapport de gestion pour un complément d'information.

CESMO – Charges d'exploitation par SMO.

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

Dettes nettes – Total des passifs au titre de la dette à long terme (incluant la portion courante) moins la trésorerie, les équivalents de trésorerie et les placements à court terme et à long terme. Se reporter à la rubrique 7.2, *Dettes nettes*, du présent rapport de gestion pour un rapprochement entre cette mesure de gestion du capital et la mesure conforme aux PCGR la plus proche.

Flux de trésorerie disponibles – Flux de trésorerie nets provenant des activités d'exploitation, moins les achats d'immobilisations corporelles et incorporelles et déduction faite du produit tiré d'opérations de cession-bail. Les flux de trésorerie disponibles sont une mesure financière hors PCGR. Se reporter à la rubrique 7.4, *Variations des flux de trésorerie*, et à la rubrique 16, *Mesures financières hors PCGR*, du présent rapport de gestion pour un complément d'information.

Jazz – Jazz Aviation S.E.C.

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

Marge du BAIIDA ajusté – BAIIDA ajusté exprimé en pourcentage des produits d'exploitation. Se reporter à la rubrique 16, *Mesures financières hors PCGR*, du présent rapport de gestion pour un complément d'information.

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

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

Produits passages et fret intérieurs – Produits tirés de vols effectués à l'intérieur du Canada.

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

Produits passages et fret transatlantiques – Produits tirés de vols transatlantiques dont les points d'origine et de destination se trouvent surtout en Europe, en Inde, au Moyen-Orient et en Afrique du Nord.

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

Ratio de levier financier (ou ratio dette nette-BAIIDA ajusté) – Ratio dette nette-BAIIDA ajusté des 12 derniers mois (obtenu en divisant la dette nette par le BAIIDA ajusté des 12 derniers mois). Le ratio de levier financier est une mesure financière hors PCGR. Se reporter aux rubriques 7.2, *Dette nette* et 16, *Mesures financières hors PCGR*, du présent rapport de gestion pour un complément d'information.

Rendement unitaire – Moyenne des produits passages par PMP.

Résultat avant impôts ajusté – Résultat consolidé d'Air Canada avant impôts sur le résultat et ajusté pour en exclure l'incidence de la dépréciation d'actifs, du profit ou de la perte de change, des intérêts nets au titre des avantages du personnel, du profit ou de la perte sur instruments financiers comptabilisés à la juste valeur, du profit ou de la perte à la cession-bail d'actifs, du profit ou de la perte aux règlements et modifications de dettes et du profit ou de la perte à la cession d'actifs. Le résultat avant impôts ajusté est une mesure financière hors PCGR. Se reporter à la rubrique 16, *Mesures financières hors PCGR*, du présent rapport de gestion pour un complément d'information.

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

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