



Deuxième trimestre de 2024

Rapport de gestion

Le 7 août 2024



MEMBRE DU RÉSEAU STAR ALLIANCE 

TABLE DES MATIÈRES

1.	PRINCIPALES MESURES FINANCIÈRES ET STATISTIQUES	1
2.	INTRODUCTION ET PRINCIPALES HYPOTHÈSES	3
3.	À PROPOS D’AIR CANADA.....	6
4.	APERÇU.....	7
5.	RÉSULTATS DES ACTIVITÉS	8
6.	PARC AÉRIEN	15
7.	GESTION FINANCIÈRE ET GESTION DU CAPITAL.....	17
7.1	LIQUIDITÉ.....	17
7.2	DETTE NETTE.....	18
7.3	FONDS DE ROULEMENT	19
7.4	VARIATIONS DES FLUX DE TRÉSORERIE	20
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	25
8.	RÉSULTATS FINANCIERS TRIMESTRIELS	26
9.	INSTRUMENTS FINANCIERS ET GESTION DU RISQUE.....	26
10.	MÉTHODES COMPTABLES	27
11.	JUGEMENTS ET ESTIMATIONS COMPTABLES CRITIQUES	27
12.	ACCORDS HORS BILAN	27
13.	TRANSACTIONS ENTRE PARTIES LIÉES	27
14.	FACTEURS DE RISQUE.....	27
15.	CONTRÔLES ET PROCÉDURES.....	27
16.	MESURES FINANCIÈRES HORS PCGR	28
17.	GLOSSAIRE.....	32

1. PRINCIPALES MESURES FINANCIÈRES ET STATISTIQUES

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

(en millions de dollars canadiens, sauf les montants par action ou indication contraire)	Deuxièmes trimestres			Premiers semestres		
	2024	2023	Variation (\$)	2024	2023	Variation (\$)
Mesures de performance financière						
Produits d'exploitation	5 519	5 427	92	10 745	10 314	431
Bénéfice d'exploitation	466	802	(336)	477	785	(308)
Marge d'exploitation ¹⁾ (en %)	8,4	14,8	(6,4) pp ⁸⁾	4,4	7,6	(3,2) pp
BAIIDA ajusté ²⁾	914	1 220	(306)	1 367	1 631	(264)
Marge du BAIIDA ajusté ²⁾ (en %)	16,6	22,5	(5,9) pp	12,7	15,8	(3,1) pp
Bénéfice avant impôts sur le résultat	404	796	(392)	339	773	(434)
Bénéfice net	410	838	(428)	329	842	(513)
Bénéfice ajusté avant impôts ²⁾	371	656	(285)	277	462	(185)
Bénéfice net ajusté ²⁾	369	664	(295)	273	476	(203)
Liquidités totales ³⁾	10 203	10 551	(348)	10 203	10 551	(348)
Flux de trésorerie nets provenant des activités d'exploitation	924	1 490	(566)	2 516	2 927	(411)
Flux de trésorerie disponibles ²⁾	451	965	(514)	1 507	1 952	(445)
Dette nette ²⁾	3 608	5 330	(1 722)	3 608	5 330	(1 722)
Bénéfice par action – résultat dilué	1,04	2,34	(1,30)	0,87	2,35	(1,48)
Bénéfice ajusté par action – résultat dilué ²⁾	0,98	1,85	(0,87)	0,73	1,33	(0,60)
Statistiques d'exploitation⁴⁾	2024	2023	Variation (%)	2024	2023	Variation (%)
Passagers-milles payants (« PMP ») (en millions)	22 449	21 617	3,8	42 969	40 195	6,9
Sièges-milles offerts (« SMO ») (en millions)	26 203	24 606	6,5	50 540	46 513	8,7
Coefficient d'occupation (en %)	85,7 %	87,9 %	(2,2) pp	85,0 %	86,4 %	(1,4) pp
Produits passages par PMP (« rendement unitaire ») (en cents)	22,2	22,7	(2,0)	22,0	22,4	(2,0)
Produits passages par SMO (« PPSMO ») (en cents)	19,0	19,9	(4,4)	18,7	19,3	(3,4)
Produits d'exploitation par SMO (« PESMO ») (en cents)	21,1	22,1	(4,5)	21,3	22,2	(4,1)
Charges d'exploitation par SMO (« CESMO ») (en cents)	19,3	18,8	2,6	20,3	20,5	(0,8)
CESMO ajustées (en cents) ²⁾	13,5	13,3	1,7	14,1	13,9	1,8
Effectif moyen en équivalents temps plein (« ETP ») (en milliers) ⁵⁾	37,2	35,9	3,5	37,1	35,2	5,3
Avions composant le parc en exploitation à la clôture de la période	356	354	0,6	356	354	0,6
Sièges routés (en milliers)	14 213	13 390	6,1	27 692	25 683	7,8
Mouvements des appareils (en milliers)	97,9	93,5	4,7	188,9	178,7	5,7
Longueur d'étape moyenne (en milles) ⁶⁾	1 844	1 838	0,3	1 825	1 811	0,8
Coût du litre de carburant (en cents)	104,3	101,1	3,2	104,9	114,2	(8,2)
Consommation de carburant (en milliers de litres)	1 273 467	1 162 714	9,5	2 458 185	2 229 799	10,2
Passagers payants transportés (en milliers) ⁷⁾	11 588	11 287	2,7	22 339	21 256	5,1

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 bénéfice ajusté (la perte ajustée) avant impôts, le bénéfice net ajusté (la perte nette ajustée), les flux de trésorerie disponibles, la dette nette, le bénéfice ajusté (la perte ajustée) par action et les CESCO 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 juin 2024, les liquidités totales s'élevaient à 10 203 M\$ et étaient composées de trésorerie et d'équivalents de trésorerie et de placements à court terme et à long terme totalisant 8 869 M\$ et d'un montant de 1 334 M\$ pouvant être prélevé sur les facilités de crédit. Au 30 juin 2023, les liquidités totales s'élevaient à 10 551 M\$ et étaient composées de trésorerie et d'équivalents de trésorerie et de placements à court terme et à long terme totalisant 9 556 M\$ et d'un montant de 995 M\$ pouvant être prélevé sur les facilités de crédit. Les liquidités totales comprennent également des fonds (181 M\$ au 30 juin 2024 et 189 M\$ au 30 juin 2023) détenus en fiducie par Vacances Air Canada en conformité avec les prescriptions réglementaires régissant les produits perçus d'avance pour les voyageurs.*
- 4) *À l'exception de l'effectif moyen en ETP, les statistiques d'exploitation dans le présent tableau tiennent compte des données pour les transporteurs tiers exerçant leurs activités aux termes de contrats d'achat de capacité conclus avec Air Canada.*
- 5) *Rend compte de l'effectif en ETP d'Air Canada et des filiales de celle-ci. Ne comprend pas l'effectif en ETP des transporteurs tiers, qui exercent leurs activités aux termes de contrats d'achat de capacité conclus avec Air Canada.*
- 6) *La longueur d'étape moyenne correspond au total de sièges-milles offerts divisé par le total de sièges routés.*
- 7) *Les passagers payants sont dénombrés en fonction des indicatifs de vol (et non en fonction du voyage, de l'itinéraire ou du segment de trajet), conformément à la définition établie par l'IATA.*
- 8) *« pp » indique des points de pourcentage et désigne la mesure de l'écart arithmétique entre deux pourcentages.*

2. INTRODUCTION ET PRINCIPALES HYPOTHÈSES

Aux fins du présent rapport de gestion, « Air Canada » renvoie, selon le contexte, à Air Canada et à une ou plusieurs de ses filiales, notamment ses filiales actives lui appartenant en propre, soit Aéroplan inc. (« Aéroplan »), Société en commandite Touram Limitée faisant affaire sous le nom de marque « Vacances Air Canada^{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 deuxième trimestre de 2024, selon le point de vue de la direction. Ce rapport doit être lu en parallèle avec les états financiers consolidés résumés non audités intermédiaires du deuxième trimestre de 2024 et les notes complémentaires d'Air Canada datés du 7 août 2024, ainsi qu'avec les états financiers consolidés et notes complémentaires audités annuels de 2023 d'Air Canada et le rapport de gestion de 2023 d'Air Canada, tous deux datés du 16 février 2024. Toute l'information financière est conforme aux principes comptables généralement reconnus (« PCGR ») du Canada tels qu'ils sont énoncés dans le *Manuel de CPA Canada – Comptabilité* (le « Manuel de CPA Canada »), qui intègre les *Normes internationales d'information financière* (« IFRS ») publiées par l'International Accounting Standards Board (les « normes IFRS de comptabilité »), à l'exception de toute mesure hors PCGR ou de toute information financière expressément désignée.

Sauf indication contraire, tous les montants sont exprimés en dollars canadiens. La rubrique 17, *Glossaire*, du présent rapport de gestion donne l'explication des principaux termes qui y sont utilisés. À moins de mention contraire ou à moins que le contexte ne s'y oppose, le présent rapport de gestion était à jour au 6 août 2024.

Le présent rapport de gestion comprend des énoncés prospectifs. Se reporter à la *Mise en garde concernant les énoncés prospectifs* ci-après pour une analyse des risques, incertitudes et hypothèses liés à ces énoncés. Pour une description des risques visant Air Canada, se reporter à la rubrique 18, *Facteurs de risque*, du rapport de gestion de 2023 d'Air Canada daté du 16 février 2024, et à la rubrique 14, *Facteurs de risque*, du présent rapport de gestion. Le 7 août 2024, Air Canada a publié dans un communiqué ses résultats du deuxième trimestre de 2024. Ce communiqué peut être consulté sur le site Web d'Air Canada au www.aircanada.com, ainsi que sur le site de SEDAR+ au www.sedarplus.ca. Pour un complément d'information sur les documents publics d'Air Canada, dont sa notice annuelle, consulter le site de SEDAR+ au www.sedarplus.ca.

Mise en garde concernant les énoncés prospectifs

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

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

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

importantes (notamment sa faculté de gérer les charges d'exploitation), les cours de l'énergie, sa capacité de rembourser ses dettes et de conserver ou d'accroître la liquidité, sa dépendance envers les transporteurs régionaux et autres, sa capacité de recruter et de conserver le personnel qualifié, les épidémies, l'évolution de la législation, de la réglementation ou des procédures judiciaires, les attentats terroristes, les conflits armés, la capacité d'Air Canada d'exploiter avec succès son programme de fidélité, les pertes par sinistre, sa dépendance à l'égard des partenaires Star Alliance^{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.ca, notamment à la rubrique 18, *Facteurs de risque*, du rapport de gestion de 2023 d'Air Canada, daté du 16 février 2024, et à la rubrique 14, *Facteurs de risque*, du présent rapport de gestion.

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

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

Principales hypothèses

Air Canada a formulé des hypothèses pour l'élaboration de ses prévisions mises à jour, à savoir que la croissance du PIB du Canada sera modérée pour 2024, que le dollar canadien s'échangera en moyenne à 1,36 \$ CA pour 1,00 \$ US tout au long de l'exercice 2024 et que le prix du carburant d'aviation s'établira en moyenne à 1,03 \$ CA le litre sur l'ensemble de l'exercice 2024.

Propriété intellectuelle

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

Autre information intégrée par renvoi

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

3. À PROPOS D'AIR CANADA

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

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

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

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

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

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

4. APERÇU

Au deuxième trimestre de 2024, Air Canada a enregistré une hausse de 2 % de ses produits d'exploitation par rapport au trimestre correspondant de 2023, en regard d'une augmentation de 6,5 % de sa capacité, ce qui correspond presque à l'augmentation prévue d'environ 7 % publiée dans le communiqué de presse d'Air Canada daté du 2 mai 2024. La croissance des produits sur 12 mois a été freinée par la diminution du trafic et du rendement unitaire sur le marché des lignes transatlantiques et les marchés de l'Amérique centrale et de l'Amérique du Sud, ainsi que par une baisse de deux points de pourcentage du coefficient d'occupation du réseau.

Le bénéfice d'exploitation et le BAIIA ajusté ont diminué d'une année sur l'autre, car les charges d'exploitation ont augmenté de 9 %, les charges au titre du carburant, du personnel, de la maintenance et des technologies de l'information représentant une part importante de l'augmentation. Se reporter à la rubrique 5, *Résultats des activités*, pour un complément d'information sur les facteurs influant sur les variations sur 12 mois.

Récapitulatif financier du deuxième trimestre de 2024

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

- Produits d'exploitation de 5 519 M\$, en hausse de 92 M\$ ou de 2 %, en raison d'une augmentation des produits passages.
- Charges d'exploitation de 5 053 M\$, en hausse de 428 M\$ ou de 9 %. Cette hausse, qui est attribuable à l'augmentation des coûts pour pratiquement tous les postes, en particulier les charges au titre du carburant, du personnel et de la maintenance, rend compte principalement de l'accroissement de la capacité exploitée et du trafic sur 12 mois.
- Bénéfice d'exploitation de 466 M\$, et marge d'exploitation de 8,4 %, soit une baisse de 336 M\$.
- BAIIA ajusté de 914 M\$, et marge du BAIIA ajusté de 16,6 %, soit une diminution de 306 M\$.
- Bénéfice net de 410 M\$ et bénéfice par action – résultat dilué de 1,04 \$, contre 838 M\$ et 2,34 \$, respectivement.
- Bénéfice net ajusté de 369 M\$ et bénéfice ajusté par action – résultat dilué de 0,98 \$, contre 664 M\$ et 1,85 \$, respectivement.
- CESMO ajustées de 13,53 cents, en progression de 1,7 %, les charges au titre du personnel, de la maintenance et des technologies de l'information ayant augmenté plus rapidement que la capacité.
- Flux de trésorerie nets provenant des activités d'exploitation de 924 M\$, en baisse de 566 M\$.
- Flux de trésorerie disponibles de 451 M\$, en baisse de 514 M\$.
- Ratio de la dette nette sur le BAIIA ajusté de 1,0 au 30 juin 2024, comparativement à un ratio de 1,1 au 31 décembre 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)	Deuxièmes trimestres				Premiers semestres			
	2024	2023	Variation (\$)	Variation (%)	2024	2023	Variation (\$)	Variation (%)
Produits d'exploitation								
Passages	4 990 \$	4 901 \$	89 \$	2	9 433 \$	8 989 \$	444 \$	5
Fret	230	227	3	1	445	465	(20)	(4)
Autres	299	299	-	-	867	860	7	1
Total des produits d'exploitation	5 519	5 427	92	2	10 745	10 314	431	4
Charges d'exploitation								
Carburant d'aviation	1 333	1 187	146	12	2 587	2 562	25	1
Salaires et charges sociales	1 071	971	100	10	2 179	1 885	294	16
Dotation aux amortissements	448	418	30	7	890	846	44	5
Redevances aéroportuaires et de navigation	372	364	8	2	720	676	44	7
Frais de vente et de distribution	269	264	5	2	535	537	(2)	-
Frais d'achat de capacité	217	201	16	8	425	417	8	2
Maintenance avions	335	275	60	22	650	536	114	21
Coûts liés à la portion terrestre des forfaits	137	126	11	9	472	444	28	6
Communications et technologies de l'information	145	128	17	13	331	274	57	21
Restauration et services à bord	154	158	(4)	(3)	309	286	23	8
Autres	572	533	39	7	1 170	1 066	104	10
Total des charges d'exploitation	5 053	4 625	428	9	10 268	9 529	739	8
Bénéfice d'exploitation	466	802	(336)		477	785	(308)	
Produits (charges) autres que d'exploitation								
Profit (perte) de change	(2)	251	(253)		57	378	(321)	
Produits d'intérêts	97	106	(9)		222	189	33	
Charges d'intérêts	(182)	(241)	59		(399)	(486)	87	
Intérêts incorporés	8	6	2		15	11	4	
Instruments financiers comptabilisés à la juste valeur	29	(115)	144		40	(77)	117	
Perte aux règlements de dette	-	(2)	2		(46)	(2)	(44)	
Autres	(12)	(11)	(1)		(27)	(25)	(2)	
Total des charges autres que d'exploitation	(62)	(6)	(56)		(138)	(12)	(126)	
Bénéfice avant impôts sur le résultat	404	796	(392)		339	773	(434)	
Recouvrement (charge) d'impôts sur le résultat	6	42	(36)		(10)	69	(79)	
Bénéfice net	410 \$	838 \$	(428) \$		329 \$	842 \$	(513) \$	
Bénéfice par action – résultat de base	1,14 \$	2,34 \$	(1,20) \$		0,92 \$	2,35 \$	(1,43) \$	
Bénéfice par action – résultat dilué	1,04 \$	2,34 \$	(1,30) \$		0,87 \$	2,35 \$	(1,48) \$	
BAIIDA ajusté¹⁾	914 \$	1 220 \$	(306) \$		1 367 \$	1 631 \$	(264) \$	
Bénéfice ajusté avant impôts¹⁾	371 \$	656 \$	(285) \$		277 \$	462 \$	(185) \$	
Bénéfice net ajusté¹⁾	369 \$	664 \$	(295) \$		273 \$	476 \$	(203) \$	
Bénéfice ajusté par action¹⁾	0,98 \$	1,85 \$	(0,87) \$		0,73 \$	1,33 \$	(0,60) \$	

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

Produits passages réseau

Au deuxième trimestre de 2024, les produits passages ont été de 4 990 M\$, en hausse de 89 M\$ ou d'environ 2 % par rapport au deuxième trimestre de 2023. L'augmentation sur 12 mois est attribuable à une hausse de la capacité et du trafic sur le marché des lignes transpacifiques et le marché de l'Amérique du Nord, ainsi qu'à l'augmentation du rendement unitaire en Amérique du Nord. La croissance des produits passages a été freinée par des coefficients d'occupation et des rendements unitaires en repli sur le marché des lignes transatlantiques et les marchés de l'Amérique centrale et de l'Amérique du Sud, et une concurrence accrue sur le marché des lignes transatlantiques.

Au premier semestre de 2024, les produits passages ont atteint 9 433 M\$, en hausse de 444 M\$ ou de 5 %, en raison de l'augmentation de la capacité et du trafic sur le marché des lignes transpacifiques et le marché de l'Amérique du Nord, ainsi que de la hausse du rendement unitaire en Amérique du Nord, facteurs contrebalancés en partie par la baisse des rendements unitaires, d'une année sur l'autre, sur le marché international, en particulier le marché des lignes transatlantiques et les marchés de l'Amérique centrale et de l'Amérique du Sud.

La demande à l'égard des produits haut de gamme est demeurée forte, la variation sur 12 mois des produits tirés des cabines haut de gamme ayant dépassé d'environ deux points de pourcentage le taux de croissance des produits tirés des cabines économiques. L'augmentation des produits tirés des cabines haut de gamme a représenté plus de 60 % de l'augmentation totale des produits passages.

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

(en millions de dollars canadiens)	Deuxièmes trimestres				Premiers semestres			
	2024	2023	Variation (\$)	Variation (%) ¹⁾	2024	2023	Variation (\$)	Variation (%) ¹⁾
Lignes intérieures	1 336 \$	1 282 \$	54 \$	4,2	2 457 \$	2 346 \$	111 \$	4,7
Lignes transfrontalières	1 080	1 037	43	4,2	2 119	2 003	116	5,8
Lignes transatlantiques	1 563	1 665	(102)	(6,1)	2 538	2 589	(51)	(2,0)
Lignes transpacifiques	701	573	128	22,3	1 372	1 065	307	28,8
Autres	310	344	(34)	(9,8)	947	986	(39)	(4,0)
Réseau	4 990 \$	4 901 \$	89 \$	1,8	9 433 \$	8 989 \$	444 \$	4,9

1) Les variations en pourcentage indiquées dans le tableau ci-dessus pourraient ne pas être exactes en raison de l'arrondissement des chiffres.

Les tableaux ci-dessous présentent les variations en pourcentage, d'une année sur l'autre, en ce qui concerne les produits passages et les statistiques d'exploitation pour les périodes indiquées.

Deuxième trimestre de 2024 par rapport au deuxième trimestre de 2023						
	Produits passages Variation (%)	Capacité (SMO) Variation (%)	Trafic (PMP) Variation (%)	Coefficient d'occupation Variation (pp)	Rendement unitaire Variation (%)	PPSMO Variation (%)
Lignes intérieures	4,2	1,3	0,7	(0,5)	3,5	2,9
Lignes transfrontalières	4,2	7,2	3,6	(2,9)	0,5	(2,9)
Lignes transatlantiques	(6,1)	2,9	(1,5)	(3,8)	(4,7)	(8,7)
Lignes transpacifiques	22,3	32,4	29,6	(2,0)	(5,6)	(7,7)
Autres	(9,8)	(4,4)	(4,7)	(0,3)	(5,3)	(5,7)
Réseau	1,8	6,5	3,8	(2,2)	(2,0)	(4,4)

Premier semestre de 2024 par rapport au premier semestre de 2023						
	Produits passages Variation (%)	Capacité (SMO) Variation (%)	Trafic (PMP) Variation (%)	Coefficient d'occupation Variation (pp)	Rendement unitaire Variation (%)	PPSMO Variation (%)
Lignes intérieures	4,7	1,8	1,2	(0,5)	3,5	2,8
Lignes transfrontalières	5,8	6,8	4,7	(1,7)	1,0	(1,0)
Lignes transatlantiques	(2,0)	6,5	3,3	(2,7)	(5,1)	(8,0)
Lignes transpacifiques	28,8	35,3	32,9	(1,7)	(3,0)	(4,8)
Autres	(4,0)	0,2	(0,2)	(0,3)	(3,8)	(4,1)
Réseau	4,9	8,7	6,9	(1,4)	(2,0)	(3,4)

Produits passages – Lignes intérieures

Au deuxième trimestre et au premier semestre de 2024, les produits passages tirés des lignes intérieures ont augmenté de 54 M\$, soit 4 %, et de 111 M\$, soit 5 %, respectivement. Ces augmentations sont attribuables à des rendements unitaires plus élevés et à une capacité accrue du réseau régional. Ces résultats reflètent l'importante demande de transport aérien sur un marché très concurrentiel.

Produits passages – Lignes transfrontalières

Au deuxième trimestre et au premier semestre de 2024, les produits passages tirés des lignes transfrontalières ont augmenté de 43 M\$, soit 4 %, et de 116 M\$, soit 6 %, respectivement. Ces augmentations s'expliquent par l'accroissement de la capacité sur la plupart des marchés transfrontaliers ainsi que par la hausse des rendements unitaires sur certaines liaisons transfrontalières, mais ont été limitées par une baisse des coefficients d'occupation. L'ajout, le rétablissement et l'accroissement des services transfrontaliers ont favorisé l'augmentation de la capacité et des possibilités de correspondance avec le réseau international d'Air Canada, en soutien à sa stratégie en matière de trafic de sixième liberté.

Produits passages – Lignes transatlantiques

Au deuxième trimestre et au premier semestre de 2024, les produits passages tirés des lignes transatlantiques ont reculé de 102 M\$, soit 6 %, et de 51 M\$, soit 2 %, respectivement. Les résultats se sont ressentis de la baisse des coefficients d'occupation et des rendements unitaires dans le réseau transatlantique, en raison principalement de l'augmentation de la capacité et des pressions concurrentielles sur le marché et, quoique dans une moindre mesure, de la suspension prolongée de la desserte de Tel-Aviv (depuis octobre 2023).

Produits passages – Lignes transpacifiques

Au deuxième trimestre et au premier semestre de 2024, les produits passages tirés des lignes transpacifiques ont augmenté de 128 M\$, soit 22 %, et de 307 M\$, soit 29 %, respectivement. Les hausses s'expliquent par la capacité accrue attribuable au rétablissement des dessertes des pays de la région Asie-Pacifique (à l'exception de la Chine), notamment le Japon, la Corée et Hong Kong, et au lancement de la liaison entre Vancouver et Singapour. L'augmentation a été limitée par la baisse, d'une année sur l'autre, des rendements unitaires et des coefficients d'occupation dans la région.

Produits passages – Autres lignes

Au deuxième trimestre et au premier semestre de 2024, les produits passages tirés des autres lignes ont diminué de 34 M\$, soit 10 %, et de 39 M\$, soit 4 %, respectivement. Ces diminutions sont attribuables à la baisse de la capacité en Amérique du Sud et à la diminution des rendements unitaires en Amérique centrale et dans les Antilles.

Produits fret

Au deuxième trimestre de 2024, les produits fret ont augmenté de 3 M\$ ou de 1 % par rapport au deuxième trimestre de 2023. Cette augmentation s'explique principalement par l'augmentation du volume de fret en kilos facturables à bord d'avions de passagers sur la plupart des marchés et à l'augmentation des produits tout-cargo sur les marchés des Amériques. Elle a été partiellement contrebalancée par la baisse du rendement unitaire par kilo sur la plupart des marchés et par une diminution des activités d'exploitation tout-cargo sur le marché des lignes transatlantiques sur 12 mois.

Pour le premier semestre de 2024, les produits tirés du fret ont baissé de 20 M\$, soit 4 % d'une année sur l'autre, sous l'effet d'une baisse des rendements unitaires sur le marché des lignes transatlantiques. Le recul a été partiellement contrebalancé par la hausse des produits tirés des lignes transpacifiques, en phase avec l'augmentation sur 12 mois de la capacité dans cette région.

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

(en millions de dollars canadiens)	Deuxièmes trimestres				Premiers semestres			
	2024	2023	Variation (\$)	Variation (%) ¹⁾	2024	2023	Variation (\$)	Variation (%) ¹⁾
Lignes intérieures	23 \$	23 \$	- \$	-	48 \$	47 \$	1 \$	1,9
Lignes transfrontalières	14	11	3	19,5	26	22	4	15,4
Lignes transatlantiques	89	109	(20)	(18,6)	173	228	(55)	(23,9)
Lignes transpacifiques	71	54	17	32,8	133	103	30	29,4
Autres	33	30	3	7,5	65	65	-	-
Réseau	230 \$	227 \$	3 \$	1,0	445 \$	465 \$	(20) \$	(4,3)

1) Les variations en pourcentage indiquées dans le tableau ci-dessus pourraient ne pas être exactes en raison de l'arrondissement des chiffres.

Autres produits

Comparativement aux périodes correspondantes de 2023, les autres produits sont demeurés stables au deuxième trimestre de 2024 et ont augmenté de 7 M\$, soit 1 %, au premier semestre de 2024. Ces résultats sont attribuables à la hausse des produits tirés des forfaits terrestres de Vacances Air Canada et à l'augmentation des produits accessoires liée à la hausse du trafic. Ces facteurs ont été partiellement contrebalancés par la baisse des frais divers et des produits tirés du service à bord, cette dernière étant attribuable à l'interruption temporaire des ventes à bord en raison d'un arrêt de travail chez un fournisseur de services de restauration.

Charges d'exploitation

Au deuxième trimestre et au premier semestre de 2024, les charges d'exploitation ont augmenté de 428 M\$, soit 9 %, et de 739 M\$, soit 8 %, respectivement, par rapport aux périodes correspondantes de 2023. Ces augmentations sont principalement attribuables à la hausse des charges au titre du personnel, de la maintenance et des technologies de l'information, ainsi qu'à l'augmentation pour la plupart des autres postes du fait de l'accroissement de la capacité et du trafic sur 12 mois.

Les principaux éléments des charges d'exploitation qui ont connu une variation sur 12 mois sont présentés ci-après.

Carburant d'aviation

La charge de carburant d'aviation a augmenté de 12 % au deuxième trimestre de 2024, principalement en raison du plus grand nombre de vols et, quoique dans une moindre mesure, de la hausse de 3 % du coût du carburant d'aviation. Cette hausse de coût du carburant tenait compte d'une perte de 25 M\$ découlant des couvertures de prix du carburant comptabilisée au deuxième trimestre de 2024 et d'un écart de change défavorable ayant plus que contrebalancé la baisse du prix de base.

Pour le premier semestre de 2024, la charge de carburant d'aviation a augmenté de 1 %, l'incidence de l'augmentation de 10 % du nombre de litres consommés ayant été essentiellement compensée par la baisse de 8 % des coûts d'une année sur l'autre.

Salaires et charges sociales

Les salaires et les charges sociales ont augmenté de 10 % au deuxième trimestre de 2024 et de 16 % au premier semestre de 2024. Ces augmentations sont principalement attribuables à des montants à payer au titre d'initiatives liées à la rémunération et à l'augmentation de l'effectif d'une année sur l'autre visant à soutenir la croissance de la capacité.

Maintenance avions

La charge de maintenance avions a augmenté de 22 % au deuxième trimestre de 2024 et de 21 % au premier semestre de 2024. Ces augmentations sont principalement attribuables à l'augmentation des activités de maintenance programmées des moteurs et des cellules d'avions, à la hausse des coûts moyens des activités de maintenance ainsi qu'aux travaux accrus de maintenance visant à soutenir un plus grand nombre de vols.

Communications et technologies de l'information

Les charges au titre des communications et des technologies de l'information ont augmenté de 13 % au deuxième trimestre de 2024 et de 21 % au premier semestre de 2024. Ces augmentations s'expliquent principalement par l'utilisation accrue de certains services informatiques en raison des initiatives de transformation numérique en cours.

Autres charges d'exploitation

Au deuxième trimestre et au premier semestre de 2024, les autres charges d'exploitation ont augmenté respectivement de 7 % et de 10 %, principalement en raison de l'accroissement du nombre de vols d'une année sur l'autre.

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

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

(en millions de dollars canadiens)	Deuxièmes trimestres				Premiers semestres			
	2024	2023	Variation (\$)	Variation (%) ¹⁾	2024	2023	Variation (\$)	Variation (%) ¹⁾
Services d'escale	133 \$	121 \$	12 \$	10	264 \$	233 \$	31 \$	13
Frais d'équipage	75	63	12	19	142	123	19	15
Location et entretien d'immeubles	79	72	7	10	161	141	20	14
Frais et services divers	52	53	(1)	(2)	110	108	2	2
Autres frais résiduels	233	224	9	4	493	461	32	7
Total des autres charges	572 \$	533 \$	39 \$	7	1 170 \$	1 066 \$	104 \$	10

1) Les variations en pourcentage indiquées dans le tableau ci-dessus pourraient ne pas être exactes en raison de l'arrondissement des chiffres.

CESMO et CESMO ajustées

Au deuxième trimestre de 2024, les CESMO et les CESMO ajustées ont augmenté de 2,6 % et de 1,7 %, respectivement, par rapport au deuxième trimestre de 2023. Ces augmentations sont principalement attribuables aux augmentations, d'une année sur l'autre, des charges au titre de la maintenance, du personnel et des technologies de l'information. L'augmentation sur 12 mois de la charge de carburant d'aviation a également eu une incidence défavorable sur les CESMO. Cette augmentation a été contrebalancée en partie par la hausse de la capacité.

Au premier semestre de 2024, les CESMO ont reculé de 0,8 %, tandis que les CESMO ajustées ont enregistré une hausse de 1,8 % par rapport à la période correspondante de 2023. Le repli des CESMO est attribuable à la baisse de la charge de carburant d'aviation et à l'augmentation de la capacité sur 12 mois, ce qui a été contrebalancé partiellement par l'augmentation des charges au titre du personnel, de la maintenance et des technologies de l'information. La hausse des CESMO ajustées rend compte de l'augmentation des charges au titre du personnel, de la maintenance et des technologies de l'information d'une année sur l'autre, facteur contrebalancé en partie par la hausse de la capacité.

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

(en cents par SMO)	Deuxièmes trimestres				Premiers semestres			
	2024	2023	Variation (¢)	Variation (%) ¹⁾	2024	2023	Variation (¢)	Variation (%) ¹⁾
CESMO	19,28 ¢	18,80 ¢	0,48 ¢	2,6	20,32 ¢	20,49 ¢	(0,17) ¢	(0,8)
Retrancher :								
Charge de carburant d'aviation, coûts liés à la portion terrestre des forfaits et coûts liés aux avions-cargos	(5,75)	(5,50)	(0,25)	4,5	(6,20)	(6,62)	0,42	(6,2)
CESMO ajustées	13,53 ¢	13,30 ¢	0,23 ¢	1,7	14,12 ¢	13,87 ¢	0,25 ¢	1,8

1) Les variations en pourcentage indiquées dans le tableau ci-dessus pourraient ne pas être exactes en raison de l'arrondissement des chiffres.

Charges autres que d'exploitation

Au deuxième trimestre et au premier semestre de 2024, les charges autres que d'exploitation ont totalisé respectivement 62 M\$ et 138 M\$, contre 6 M\$ et 12 M\$ pour les périodes correspondantes de 2023.

La perte de change s'est chiffrée à 2 M\$ au deuxième trimestre de 2024 en regard d'un profit de change de 57 M\$ au premier semestre de 2024. Pour 1 \$ US, le cours de change de clôture le 30 juin 2024 était de 1,3679 \$ alors qu'il était de 1,3540 \$ le 31 mars 2024 et de 1,3243 \$ le 31 décembre 2023. Par comparaison, des profits de change de 251 M\$ et de 378 M\$ avaient été enregistrés, respectivement, au deuxième trimestre et au premier semestre de 2023. Au deuxième trimestre de 2024, Air Canada a enregistré un profit sur dérivés sur devises de 99 M\$ (profit de 389 M\$ pour le premier semestre de 2024). En comparaison, des profits de 21 M\$ et de 101 M\$ avaient été enregistrés au deuxième trimestre et au premier semestre de 2023, respectivement. Au deuxième trimestre de 2024, des contrats dérivés ont fait l'objet d'un règlement en trésorerie d'une juste valeur nette de 73 M\$ avec position favorable à Air Canada (132 M\$ pour le premier semestre de 2024), contre 37 M\$ et 80 M\$, avec position favorable à Air Canada, au deuxième trimestre et au premier semestre de 2023, respectivement.

Les charges d'intérêts ont atteint 182 M\$ et 399 M\$, respectivement, au deuxième trimestre et au premier semestre de 2024, en baisse de 59 M\$ et de 87 M\$, respectivement, par rapport aux périodes correspondantes de 2023, en raison de la baisse du niveau d'endettement résultant des remboursements anticipés d'emprunts effectués en 2023 et en mars 2024. Se reporter à la rubrique 7.2, *Dette nette*, du présent rapport de gestion pour un complément d'information sur les remboursements de la dette.


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

6. PARC AÉRIEN

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

Exploitation principale et Air Canada Rouge

Les tableaux ci-après présentent le nombre d'appareils composant le parc en exploitation d'Air Canada et d'Air Canada Rouge aux dates indiquées, ainsi que le parc en exploitation projeté pour les périodes ultérieures indiquées.

 AIR CANADA	Réel			Projeté			
	31 déc. 2023	Modifications apportées au parc aérien depuis le début de l'exercice	30 juin 2024	Modifications apportées au parc aérien au cours du reste de 2024	31 déc. 2024	Modifications apportées au parc aérien en 2025	31 déc. 2025
Gros-porteurs							
777-300ER de Boeing	19	-	19	-	19	-	19
777-200LR de Boeing	6	-	6	-	6	-	6
787-8 de Boeing	8	-	8	-	8	-	8
787-9 de Boeing	30	1	31	-	31	1	32
767-300ER de Boeing	-	-	-	-	-	2	2
767-300 de Boeing (avions-cargos) ¹⁾	7	(1)	6	-	6	-	6
A330-300 d'Airbus	18	2	20	-	20	-	20
Total – gros-porteurs	88	2	90	-	90	3	93
Appareils monocouloirs							
737 MAX 8 de Boeing	40	1	41	5	46	7	53
A321XLR d'Airbus	-	-	-	-	-	3	3
A321 d'Airbus	16	1	17	-	17	-	17
A320 d'Airbus	19	5	24	(2)	22	-	22
A319 d'Airbus	7	-	7	(2)	5	-	5
A220-300 d'Airbus	33	-	33	2	35	9	44
Total – appareils monocouloirs	115	7	122	3	125	19	144
Total – parc aérien principal	203	9	212	3	215	22	237



	Réel			Projeté			
	31 déc. 2023	Modifications apportées au parc aérien depuis le début de l'exercice	30 juin 2024	Modifications apportées au parc aérien au cours du reste de 2024	31 déc. 2024	Modifications apportées au parc aérien en 2025	31 déc. 2025
Appareils monocouloirs							
A321 d'Airbus	17	-	17	-	17	-	17
A320 d'Airbus	5	-	5	-	5	-	5
A319 d'Airbus	18	-	18	-	18	-	18
Total – Air Canada Rouge	40	-	40	-	40	-	40

Total – Exploitation principale et Air Canada Rouge	243	9	252	3	255	22	277
------------------------------------------------------------	------------	----------	------------	----------	------------	-----------	------------

1) Ne sont pas pris en compte dans le parc en exploitation au 30 juin 2024 deux avions-cargos 767 de Boeing qui ont été retirés du parc aérien en service en avril 2024.

Air Canada Express

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

	Réel			Projeté			
	31 déc. 2023	Modifications apportées au parc aérien depuis le début de l'exercice	30 juin 2024	Modifications apportées au parc aérien au cours du reste de 2024	31 déc. 2024	Modifications apportées au parc aérien en 2025	31 déc. 2025
E175 d'Embraer	25	-	25	-	25	-	25
CRJ-200 de Mitsubishi ¹⁾	15	(15)	-	-	-	-	-
CRJ-900 de Mitsubishi	35	-	35	-	35	-	35
Dash 8-400 de De Havilland	43	1	44	1	45	(8)	37
Total – Air Canada Express	118	(14)	104	1	105	(8)	97

1) Ne sont pas pris en compte dans le parc en exploitation au 30 juin 2024 15 appareils CRJ-200 de Mitsubishi qui sont en entreposage de longue durée.

7. GESTION FINANCIÈRE ET GESTION DU CAPITAL

7.1 LIQUIDITÉ

Gestion du risque de liquidité

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

Les besoins de liquidité se rapportent principalement à la nécessité de remplir les obligations liées aux passifs financiers, aux engagements en capital, aux activités courantes, aux obligations contractuelles et autres, lesquelles obligations sont décrites plus amplement aux rubriques 7.5, *Dépenses d'investissement et accords de financement connexes*, 7.6, *Obligations de capitalisation des régimes de retraite*, et 7.7, *Obligations contractuelles*, du présent rapport de gestion. Air Canada contrôle et gère le risque de liquidité en préparant des prévisions de trésorerie à cycle continu pour une période minimale d'au moins 12 mois après chaque période de présentation de l'information financière, notamment en fonction de plusieurs scénarios et de diverses hypothèses, en surveillant l'état et la valeur des actifs disponibles pour servir de garantie dans le cadre d'accords de financement, et de ceux déjà affectés en garantie, en préservant sa marge de manœuvre relativement à ces accords et en établissant des programmes pour surveiller et respecter les conditions des accords de financement. Air Canada surveille également son levier financier, mesuré par le ratio de la dette nette sur le BAIIA ajusté, comme il est décrit à la rubrique 7.2, *Dette nette*, du présent rapport de gestion.

Au 30 juin 2024, les liquidités totales s'élevaient à 10 203 M\$ et se composaient de trésorerie et d'équivalents de trésorerie ainsi que de placements à court terme et à long terme de 8 869 M\$ et d'un montant de 1 334 M\$ pouvant être prélevé sur les facilités de crédit. La trésorerie et les équivalents de trésorerie comprennent également un montant de 181 M\$ au titre des fonds détenus en fiducie par Vacances Air Canada, en conformité avec les prescriptions réglementaires régissant les produits perçus d'avance pour les voyageurs. Au cours des 12 prochains mois, Air Canada prévoit combler ses besoins de liquidité à même les flux de trésorerie provenant des activités d'exploitation ainsi que la trésorerie et les équivalents de trésorerie et les placements à court terme et à long terme. Les besoins de liquidité, y compris ceux qui se rapportent aux obligations liées aux passifs financiers et aux engagements en capital, peuvent être également comblés au moyen de nouveaux accords de financement.

7.2 DETTE NETTE

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

(en millions, sauf indication contraire)	30 juin 2024	31 décembre 2023	Variation (\$)
Dettes à long terme et obligations locatives	10 858 \$	12 996 \$	(2 138) \$
Partie courante de la dette à long terme et des obligations locatives	1 619	866	753
Total de la dette à long terme et des obligations locatives (y compris la partie courante)	12 477	13 862	(1 385)
Moins la trésorerie et les équivalents de trésorerie, les placements à court terme et les placements à long terme	(8 869)	(9 295)	426
Dettes nettes¹⁾	3 608 \$	4 567 \$	(959) \$
BAIIDA ajusté (période de 12 mois)	3 718 \$	3 982 \$	(264) \$
Ratio de la dette nette sur le BAIIDA ajusté¹⁾	1,0	1,1	(0,1)

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 1,0 au 30 juin 2024, soit une amélioration par rapport au ratio de 1,1 au 31 décembre 2023. Cette évolution est principalement attribuable à la réduction de la dette nette réalisée au premier trimestre de 2024, qui a été soutenue par les flux de trésorerie disponibles générés au premier semestre de 2024. La diminution du total de la dette et des obligations locatives tient compte des remboursements de 1,475 G\$ (1,09 G\$ US) effectués au premier trimestre de 2024 dans le cadre de l'opération de refinancement clôturée en mars 2024.

En mars 2024, Air Canada a conclu des facilités de crédit garanties de premier rang de 2,15 G\$ US, composées d'un prêt à terme B de 1,175 G\$ US échéant en 2031 et d'une facilité de crédit renouvelable de 975 M\$ US échéant en 2029. Le produit brut total du nouveau prêt à terme ainsi que des liquidités provenant du bilan d'Air Canada de 1,09 G\$ US sont utilisés pour refinancer la totalité de l'encours de la dette d'Air Canada au titre de son prêt à terme de 2,265 G\$ US existant échéant en 2028. En date du 30 juin 2024, aucune somme n'est prélevée sur la nouvelle facilité renouvelable, qui résulte de l'augmentation et de la prolongation de la facilité de crédit renouvelable existante d'Air Canada de 600 M\$ US qui arrivait à échéance en 2025. Parallèlement à la conclusion de ces facilités de crédit de premier rang, Air Canada a également résilié sa facilité de crédit renouvelable inutilisée de 200 M\$ qui arrivait à échéance en 2026.

7.3 FONDS DE ROULEMENT

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

(en millions)	30 juin 2024	31 décembre 2023	Variation (\$)
Trésorerie, équivalents de trésorerie et placements à court terme	8 132 \$	8 551 \$	(419) \$
Créances clients	1 264	1 121	143
Autres actifs courants	835	588	247
Total des actifs courants	10 231 \$	10 260 \$	(29) \$
Dettes fournisseurs et charges à payer	3 538	3 328	210
Produits passages perçus d'avance	5 383	4 341	1 042
Produits différés d'Aéroplan et autres produits différés	1 534	1 473	61
Partie courante de la dette à long terme et des obligations locatives	1 619	866	753
Total des passifs courants	12 074 \$	10 008 \$	2 066 \$
Fonds de roulement, montant net	(1 843) \$	252 \$	(2 095) \$

Un fonds de roulement négatif de 1 843 M\$ a été enregistré au 30 juin 2024 en raison de sorties de trésorerie de 1,475 G\$ (1,09 G\$ US) affectées à la réduction de l'encours de la dette garantie de premier rang d'Air Canada dans le cadre de l'opération de refinancement réalisée en mars 2024 et présentée à la rubrique 7.2, *Dette nette*, du présent rapport de gestion.

Des billets convertibles d'Air Canada en cours, d'une valeur de 341 M\$, ont en outre été reclassés dans les passifs courants, car ils sont convertibles à la discrétion de leurs détenteurs à compter du 1^{er} mars 2025. Certains emprunts liés à des appareils d'un montant de 374 M\$ ont été reclassés dans la partie courante de la dette, car ils échoient en mai 2025.

7.4 VARIATIONS DES FLUX DE TRÉSORERIE

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

(en millions de dollars canadiens)	Deuxièmes trimestres			Premiers semestres		
	2024	2023	Variation (\$)	2024	2023	Variation (\$)
Flux de trésorerie nets provenant des activités d'exploitation	924 \$	1 490 \$	(566) \$	2 516 \$	2 927 \$	(411) \$
Flux de trésorerie nets affectés aux activités de financement	(235) \$	(935) \$	700 \$	(1 940) \$	(1 227) \$	(713) \$
Flux de trésorerie nets affectés aux activités d'investissement	(385) \$	(718) \$	333 \$	(378) \$	(1 467) \$	1 089 \$
Incidence des variations du taux de change sur la trésorerie et les équivalents de trésorerie	1 \$	(1) \$	2 \$	6 \$	- \$	6 \$
Augmentation (diminution) de la trésorerie et des équivalents de trésorerie	305 \$	(164) \$	469 \$	204 \$	233 \$	(29) \$

Flux de trésorerie nets provenant des activités d'exploitation

Les flux de trésorerie nets provenant des activités d'exploitation ont été positifs au deuxième trimestre et au premier semestre de 2024, mais ont diminué par rapport aux périodes correspondantes de 2023 sous l'effet du recul des résultats d'exploitation et de la diminution des liquidités provenant du fonds de roulement, laquelle est principalement attribuable à la baisse des produits passages perçus d'avance.

Flux de trésorerie nets affectés aux activités de financement

Les flux de trésorerie nets affectés aux activités de financement se sont élevés à 235 M\$ au deuxième trimestre de 2024 et à 1 940 M\$ au premier semestre de 2024. Comparativement, au deuxième trimestre de 2023, ils comprenaient un remboursement anticipé d'emprunts de 650 M\$ utilisés pour financer l'acquisition de 19 appareils A220-300 d'Airbus. L'augmentation au premier semestre de 2024 tenait compte du remboursement d'une tranche de 1,475 G\$ (1,09 G\$ US) de l'encours de la dette dans le cadre de l'opération de refinancement réalisée en mars 2024 et décrite à la rubrique 7.2, *Dette nette*, du présent rapport de gestion.

Flux de trésorerie nets affectés aux activités d'investissement

Les flux de trésorerie nets affectés aux activités d'investissement se sont élevés à 385 M\$ au deuxième trimestre de 2024 et à 378 M\$ au premier semestre de 2024. La diminution des activités d'investissement en 2024, par rapport à 2023, est principalement attribuable à la cession de placements en trésorerie dans le cadre de la réduction de la dette brute. Les résultats du premier semestre de 2024 tenaient compte d'un produit net de 640 M\$ tiré de la cession de placements à court terme et à long terme affecté au remboursement net d'une tranche de 1,475 G\$ (1,09 G\$ US) de l'encours de la dette à long terme en mars 2024, décrit à la rubrique 7.3, *Fonds de roulement*, du présent rapport de gestion.

Les achats d'immobilisations corporelles et incorporelles ont été de 1 009 M\$ au premier semestre de 2024, comparativement à 975 M\$ au premier semestre de 2023, et tenaient compte de la livraison d'un appareil 787-9 de Boeing.

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

Flux de trésorerie disponibles

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

(en millions de dollars canadiens)	Deuxièmes trimestres			Premiers semestres		
	2024	2023	Variation (\$)	2024	2023	Variation (\$)
Flux de trésorerie nets provenant des activités d'exploitation	924 \$	1 490 \$	(566) \$	2 516 \$	2 927 \$	(411) \$
Achats d'immobilisations corporelles et incorporelles	(473)	(525)	52	(1 009)	(975)	(34)
Flux de trésorerie disponibles¹⁾	451 \$	965 \$	(514) \$	1 507 \$	1 952 \$	(445) \$

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

Les flux de trésorerie disponibles ont été inférieurs à ceux des périodes correspondantes de 2023, en raison de la baisse des flux de trésorerie nets provenant des activités d'exploitation attribuable à la diminution des résultats d'exploitation.

7.5 DÉPENSES D'INVESTISSEMENT ET ACCORDS DE FINANCEMENT CONNEXES

Appareils A321XLR d'Airbus

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

Appareils A220-300 d'Airbus

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

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

Sur les 60 appareils faisant l'objet d'une commande ferme susmentionnés, 33 ont été livrés. La livraison des 27 appareils restants faisant l'objet d'une commande ferme devrait commencer au deuxième semestre de 2024 et se poursuivre jusqu'en 2027.

Appareils 737 MAX de Boeing

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

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

En juin 2024, Air Canada a conclu des contrats de location visant huit appareils 737 MAX 8 de Boeing supplémentaires, dont un a été livré en juin 2024. Cinq de ces appareils devraient être livrés plus tard en 2024 tandis que la livraison des deux derniers est prévue pour 2025. La mise en service des huit appareils est prévue en 2025, une fois la reconfiguration des cabines et d'autres modifications obligatoires effectuées.

Avions-cargos 767 de Boeing

Au premier trimestre de 2024, Air Canada a révisé les prévisions de capacité de ses avions-cargos pour les adapter à la conjoncture et a retranché l'ajout de deux appareils 767 de Boeing à sa flotte d'avions-cargos prévue pour 2024-2025.

Appareils 787-9 de Boeing

En 2021, Air Canada a exercé des options visant l'achat de trois appareils 787-9 de Boeing, dont deux ont été livrés. Le troisième appareil devrait être livré en 2025.

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 en 2026, et le dernier avion devrait être livré en 2027. Le contrat d'achat prévoit la possibilité d'ajouter 12 appareils 787-10 de Boeing.

Avions électriques ES-30 de Heart Aerospace

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

Engagements en capital

Comme l'indique le tableau ci-après, le coût global estimatif de l'ensemble des appareils dont la livraison est prévue et des autres immobilisations faisant l'objet d'un engagement s'élève, au 30 juin 2024, à 13 171 M\$.

(en millions)	Reste de 2024	2025	2026	2027	2028	Par la suite	Total
Dépenses faisant l'objet d'un engagement	870 \$	2 574 \$	3 600 \$	2 917 \$	715 \$	2 495 \$	13 171 \$
Dépenses projetées, planifiées, mais ne faisant l'objet d'aucun engagement	77	247	463	364	435	non disponible	non disponible
Activités de maintenance immobilisées projetées, planifiées, mais ne faisant l'objet d'aucun engagement ¹⁾	330	725	627	453	453	non disponible	non disponible
Total des dépenses projetées²⁾	1 277 \$	3 546 \$	4 690 \$	3 734 \$	1 603 \$	non disponible	non disponible

1) Les montants au titre des activités de maintenance immobilisées futures pour 2027 et par la suite ne sont pas encore déterminables; en revanche, des estimations de 453 M\$ ont été établies pour 2027 comme pour 2028.

2) Les montants en dollars américains ont été convertis au cours du change de clôture le 30 juin 2024, soit 1 \$ US pour 1,3679 \$ 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 2024, pris collectivement, les régimes de retraite agréés canadiens d'Air Canada affichaient un excédent de solvabilité de 4,3 G\$. Comme le permettent les lois en vigueur et sous réserve des règles applicables des régimes, l'excédent sur la position de solvabilité de 105 % peut servir à réduire les cotisations relatives aux services rendus au cours de l'exercice considéré pour le volet prestations déterminées ou à capitaliser la cotisation de l'employeur pour le volet cotisations déterminées du même régime de retraite.

Les obligations de capitalisation des régimes de retraite d'Air Canada sont analysées à la rubrique 8.6, *Obligations de capitalisation des régimes de retraite*, du rapport de gestion de 2023 d'Air Canada. Les obligations de capitalisation des régimes de retraite d'Air Canada n'ont fait l'objet d'aucune modification notable depuis lors.

7.7 OBLIGATIONS CONTRACTUELLES

Le tableau ci-après présente les obligations contractuelles projetées d'Air Canada au 30 juin 2024, y compris celles liées au paiement d'intérêts et de remboursement de capital à l'égard de la dette à long terme, des obligations locatives et des dépenses d'investissement faisant l'objet d'engagements.

(en millions)	Reste de 2024	2025	2026	2027	2028	Par la suite	Total
Capital							
Dette à long terme ¹⁾	177 \$	1 112 \$	2 397 \$	1 036 \$	1 362 \$	4 181 \$	10 265 \$
Obligations locatives	277	525	374	304	232	788	2 500
Total des obligations liées au capital	454 \$	1 637 \$	2 771 \$	1 340 \$	1 594 \$	4 969 \$	12 765 \$
Intérêts							
Dette à long terme	243 \$	462 \$	404 \$	306 \$	248 \$	391 \$	2 054 \$
Obligations locatives	68	114	89	70	55	297	693
Total des obligations liées aux intérêts	311 \$	576 \$	493 \$	376 \$	303 \$	688 \$	2 747 \$
Total de la dette à long terme et des obligations locatives	765 \$	2 213 \$	3 264 \$	1 716 \$	1 897 \$	5 657 \$	15 512 \$
Dépenses d'investissement faisant l'objet d'engagements	870 \$	2 574 \$	3 600 \$	2 917 \$	715 \$	2 495 \$	13 171 \$
Total des obligations contractuelles²⁾	1 635 \$	4 787 \$	6 864 \$	4 633 \$	2 612 \$	8 152 \$	28 683 \$

1) *Repose sur l'hypothèse que le solde du capital des billets convertibles, soit 375 M\$ (274 M\$ US), n'est pas converti et comprend les intérêts estimés à payer jusqu'à l'échéance en 2025. Le solde du capital complet de 1 273 M\$ de la facilité de crédit non garantie lié au financement accordé par le gouvernement du Canada pour le remboursement aux clients de billets d'avion 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 juin 2024	31 décembre 2023
Actions émises et en circulation		
Actions à droit de vote variable de catégorie A	74 816 772	82 887 375
Actions à droit de vote de catégorie B	283 676 234	275 581 911
Total des actions émises et en circulation	358 493 006	358 469 286
Actions à droit de vote variable de catégorie A et actions à droit de vote de catégorie B pouvant être émises		
Billets convertibles	17 856 599	17 856 599
Options sur actions	9 108 843	6 642 516
Total des actions pouvant être émises	26 965 442	24 499 115
Total des actions en circulation et pouvant être émises	385 458 448	382 968 401

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)	2022		2023				2024	
	T3	T4	T1	T2	T3	T4	T1	T2
Produits d'exploitation	5 322 \$	4 680 \$	4 887 \$	5 427 \$	6 344 \$	5 175 \$	5 226 \$	5 519 \$
Charges d'exploitation	4 678	4 708	4 904	4 625	4 929	5 096	5 215	5 053
Bénéfice (perte) d'exploitation	644	(28)	(17)	802	1 415	79	11	466
Produits (charges) autres que d'exploitation	(1 148)	174	(6)	(6)	(98)	43	(76)	(62)
Bénéfice (perte) avant impôts sur le résultat	(504)	146	(23)	796	1 317	122	(65)	404
Recouvrement (charge) d'impôts sur le résultat	(4)	22	27	42	(67)	62	(16)	6
Bénéfice net (perte nette)	(508) \$	168 \$	4 \$	838 \$	1 250 \$	184 \$	(81) \$	410 \$
Bénéfice (perte) par action – résultat de base	(1,42) \$	0,47 \$	0,01 \$	2,34 \$	3,49 \$	0,51 \$	(0,22) \$	1,14 \$
Bénéfice (perte) par action – résultat dilué	(1,42) \$	0,41 \$	(0,03) \$	2,34 \$	3,08 \$	0,41 \$	(0,22) \$	1,04 \$
BAIIDA ajusté¹⁾	1 057 \$	389 \$	411 \$	1 220 \$	1 830 \$	521 \$	453 \$	914 \$
Bénéfice ajusté (perte ajustée) avant impôts¹⁾	446 \$	(211) \$	(194) \$	656 \$	1 278 \$	(47) \$	(94) \$	371 \$
Bénéfice net ajusté (perte nette ajustée)¹⁾	431 \$	(217) \$	(188) \$	664 \$	1 281 \$	(44) \$	(96) \$	369 \$
Bénéfice ajusté (perte ajustée) par action – résultat dilué¹⁾	1,07 \$	(0,61) \$	(0,53) \$	1,85 \$	3,41 \$	(0,12) \$	(0,27) \$	0,98 \$

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

9. INSTRUMENTS FINANCIERS ET GESTION DU RISQUE

Les instruments financiers d'Air Canada et ses pratiques en matière de gestion du risque sont résumés à la rubrique 11, *Instruments financiers et gestion du risque*, du rapport de gestion de 2023 d'Air Canada et n'ont fait l'objet d'aucune modification notable depuis lors. Se reporter à la note 7 des états financiers consolidés résumés non audités intermédiaires d'Air Canada du deuxième trimestre de 2024 pour un complément d'information sur les instruments financiers de la Société ainsi que sur ses pratiques en matière de gestion du risque.

Gestion du risque de prix du carburant

Au deuxième trimestre de 2024, des contrats dérivés liés au carburant ont été réglés en trésorerie pour une juste valeur nette de 25 M\$ avec position favorable aux contreparties, ce qui a donné lieu à une perte de couverture nette de 25 M\$ comptabilisée dans la charge de carburant d'aviation. Au 30 juin 2024, il n'y avait aucun dérivé lié au carburant en cours.

10. MÉTHODES COMPTABLES

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

IAS 12 Impôts sur le résultat

En mai 2023, l'IASB a publié une modification d'IAS 12. La modification porte sur la comptabilisation de l'impôt minimum mondial, comme indiqué dans le plan à deux piliers pour la réforme fiscale internationale de l'Organisation de coopération et de développement économiques. La réforme fiscale vise à garantir que les grandes multinationales soient soumises à un taux effectif d'imposition d'au moins 15 % dans chaque territoire où elles exercent leurs activités. La modification d'IAS 12 comprend une exception obligatoire temporaire visant la comptabilisation de l'impôt différé et les informations à fournir à son égard découlant de la mise en œuvre des règles du Pilier 2 sur l'impôt minimum mondial.

En juin 2024, la *Loi sur l'impôt minimum mondial* a été promulguée au Canada, territoire où la Société a une entité constituante aux fins du Pilier 2. La Société a adopté les modifications apportées à IAS 12 au deuxième trimestre de 2024 et appliqué l'exception visant la comptabilisation des actifs et des passifs d'impôt différé rattachés aux impôts sur le résultat découlant des règles du Pilier 2 ainsi que la communication d'informations à leur sujet. L'exception a été appliquée avec effet rétrospectif et n'a nécessité aucun ajustement des montants déjà présentés. Elle n'a aucune incidence sur la période considérée.

Se reporter à la note 2 des états financiers consolidés résumés non audités intermédiaires d'Air Canada du deuxième trimestre de 2024 pour un complément d'information sur les méthodes comptables.

11. JUGEMENTS ET ESTIMATIONS COMPTABLES CRITIQUES

Les jugements et estimations comptables critiques d'Air Canada sont résumés à la rubrique 13, *Jugements et estimations comptables critiques*, du rapport de gestion de 2023 d'Air Canada. Ils n'ont fait l'objet d'aucune modification notable depuis lors.

12. ACCORDS HORS BILAN

L'information sur les accords hors bilan d'Air Canada est présentée à la rubrique 14, *Accords hors bilan*, du rapport de gestion de 2023 d'Air Canada. Les accords hors bilan de la Société n'ont fait l'objet d'aucune modification notable depuis lors.

13. TRANSACTIONS ENTRE PARTIES LIÉES

Au 30 juin 2024, Air Canada n'était partie à aucune transaction entre parties liées selon la définition qu'en donne le *Manuel de CPA Canada*, sauf celles visant des membres clés de la haute direction dans le cadre normal de leurs contrats de travail ou conventions d'administrateur.

14. FACTEURS DE RISQUE

Pour une description détaillée des facteurs de risque visant Air Canada et ses activités, se reporter à la rubrique 18, *Facteurs de risque*, du rapport de gestion de 2023 d'Air Canada. Il n'est survenu aucune modification notable visant les facteurs de risque concernant la Société depuis lors.

15. CONTRÔLES ET PROCÉDURES

Pour un résumé des contrôles et procédures d'Air Canada, se reporter à la rubrique 19, *Contrôles et procédures*, du rapport de gestion de 2023 d'Air Canada. Il n'est survenu aucune modification notable visant les contrôles et procédures d'Air Canada depuis lors.

16. MESURES FINANCIÈRES HORS PCGR

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

Air Canada exclut l'incidence de la dépréciation d'actifs, le cas échéant, dans le calcul des CESMO ajustées, du BAIIA ajusté, de la marge du BAIIA ajusté, du bénéfice ajusté (de la perte ajustée) avant impôts et du bénéfice net ajusté (de la perte nette ajustée), car ces éléments peuvent fausser l'analyse de certaines tendances commerciales et rendre moins pertinente toute analyse comparative en regard d'autres périodes ou sociétés aériennes. Air Canada n'a pas constaté de charges au titre de la dépréciation d'actifs au premier semestre de 2024, pas plus qu'au premier semestre de 2023.

CESMO ajustées

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

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

De plus, Air Canada engage des coûts relativement à l'exploitation d'avions-cargos, coûts que n'engagent pas certaines sociétés aériennes qui n'exercent pas d'activités de fret comparables. Au 30 juin 2024, le parc aérien en exploitation d'Air Canada comptait six avions-cargos 767 de Boeing, comparativement à six au 30 juin 2023. Ces coûts n'engendrant pas de SMO, le fait de les exclure des charges d'exploitation permet d'établir une comparaison plus pertinente d'une période à l'autre pour les activités de transport de passagers.

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

(en millions de dollars canadiens, sauf indication contraire)	Deuxièmes trimestres			Premiers semestres		
	2024	2023	Variation	2024	2023	Variation
Charges d'exploitation selon les PCGR	5 053 \$	4 625 \$	428 \$	10 268 \$	9 529 \$	739 \$
Compte tenu des éléments suivants :						
Carburant d'aviation	(1 333)	(1 187)	(146)	(2 587)	(2 562)	(25)
Coûts liés à la portion terrestre des forfaits	(137)	(126)	(11)	(472)	(444)	(28)
Coûts liés aux avions-cargos (compte non tenu du carburant)	(38)	(39)	1	(73)	(70)	(3)
Charges d'exploitation, compte tenu de l'incidence des éléments ci-dessus	3 545 \$	3 273 \$	272 \$	7 136 \$	6 453 \$	683 \$
SMO (en millions)	26 203	24 606	6,5 %	50 540	46 513	8,7 %
CESMO ajustées (en cents)	13,53 ¢	13,30 ¢	0,23 ¢	14,12 ¢	13,87 ¢	0,25 ¢

BAIIDA ajusté et marge du BAIIDA ajusté

Le BAIIDA ajusté (à savoir le bénéfice avant intérêts, impôts et dotation aux amortissements) est couramment utilisé dans l'industrie du transport aérien et Air Canada s'en sert afin d'avoir un aperçu du résultat d'exploitation avant intérêts, impôts et dotation aux amortissements, étant donné que ces coûts peuvent varier sensiblement d'une société aérienne à l'autre, en raison de la façon dont chacune finance son matériel volant et ses autres actifs.

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

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

(en millions de dollars canadiens, sauf indication contraire)	Deuxièmes trimestres			Premiers semestres		
	2024	2023	Variation	2024	2023	Variation
Bénéfice d'exploitation selon les PCGR	466 \$	802 \$	(336) \$	477 \$	785 \$	(308) \$
Rajouter :						
Dotation aux amortissements	448	418	30	890	846	44
BAIIDA ajusté	914 \$	1 220 \$	(306) \$	1 367 \$	1 631 \$	(264) \$
Produits d'exploitation	5 519 \$	5 427 \$	92 \$	10 745 \$	10 314 \$	431 \$
Marge d'exploitation (en %)	8,4	14,8	(6,4) pp	4,4	7,6	(3,2) pp
Marge du BAIIDA ajusté (en %)	16,6	22,5	(5,9) pp	12,7	15,8	(3,1) pp

Bénéfice ajusté (perte ajustée) avant impôts

Air Canada se sert du bénéfice ajusté (de la perte ajustée) avant impôts pour mesurer le rendement financier avant impôts global de ses activités, à l'exclusion de l'incidence du profit ou de la perte de change, des intérêts nets au titre des régimes d'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 dette, car ces éléments peuvent fausser l'analyse de certaines tendances commerciales et rendre moins pertinente toute analyse comparative en regard d'autres périodes ou sociétés aériennes.

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

(en millions de dollars canadiens)	Deuxièmes trimestres			Premiers semestres		
	2024	2023	Variation (\$)	2024	2023	Variation (\$)
Bénéfice avant impôts sur le résultat selon les PCGR	404 \$	796 \$	(392) \$	339 \$	773 \$	(434) \$
Compte tenu des éléments suivants :						
(Profit) perte de change	2	(251)	253	(57)	(378)	321
Intérêts nets au titre des régimes d'avantages du personnel	(6)	(6)	-	(11)	(12)	1
(Profit) perte sur instruments financiers comptabilisés à la juste valeur	(29)	115	(144)	(40)	77	(117)
Perte aux règlements de dette	-	2	(2)	46	2	44
Bénéfice ajusté avant impôts	371 \$	656 \$	(285) \$	277 \$	462 \$	(185) \$

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

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

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

(en millions de dollars canadiens)	Deuxièmes trimestres			Premiers semestres		
	2024	2023	Variation (\$)	2024	2023	Variation (\$)
Bénéfice net selon les PCGR	410 \$	838 \$	(428) \$	329 \$	842 \$	(513) \$
Compte tenu des éléments suivants :						
(Profit) perte de change	2	(251)	253	(57)	(378)	321
Intérêts nets au titre des régimes d'avantages du personnel	(6)	(6)	-	(11)	(12)	1
(Profit) perte sur instruments financiers comptabilisés à la juste valeur	(29)	115	(144)	(40)	77	(117)
Perte aux règlements de dette	-	2	(2)	46	2	44
Impôt sur le résultat, y compris pour les éléments de rapprochement ci-dessus ¹⁾	(8)	(34)	26	6	(55)	61
Bénéfice net ajusté	369 \$	664 \$	(295) \$	273 \$	476 \$	(203) \$
Nombre moyen pondéré d'actions en circulation utilisé dans le calcul du résultat net dilué par action (en millions)	376	358	18	376	358	18
Bénéfice ajusté par action – résultat dilué	0,98 \$	1,85 \$	(0,87) \$	0,73 \$	1,33 \$	(0,60) \$

1) En 2024, le recouvrement d'impôts sur le résultat différés comptabilisé dans les autres éléments du résultat global relativement à des réévaluations du passif des régimes d'avantages du personnel est contrebalancé par une charge d'impôts sur le résultat différés comptabilisée au moyen de l'état consolidé des résultats d'Air Canada. Cette charge est déduite du bénéfice net ajusté pour l'exercice 2024. Par comparaison, un recouvrement d'impôts sur le résultat différés a été déduit du bénéfice net ajusté pour le deuxième trimestre de 2023.

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

(en millions)	Deuxièmes trimestres		Premiers semestres	
	2024	2023	2024	2023
Nombre moyen pondéré d'actions en circulation – de base	358	358	358	358
Effet dilutif	18	-	18	-
Nombre moyen pondéré d'actions en circulation – dilué	376	358	376	358

Flux de trésorerie disponibles

Air Canada se sert des flux de trésorerie disponibles comme indicateur de la vigueur financière et du rendement de ses activités exprimant le montant de trésorerie que la Société est en mesure de dégager de ses activités, compte tenu des dépenses d'investissement. Les flux de trésorerie disponibles correspondent aux flux de trésorerie nets provenant des activités d'exploitation, moins les achats d'immobilisations corporelles et incorporelles et déduction faite du produit tiré d'opérations de cession-bail. Se reporter à la rubrique 7.4, *Variations des flux de trésorerie*, du présent rapport de gestion pour un rapprochement entre cette mesure financière hors PCGR et la mesure conforme aux PCGR la plus proche.

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. ou programme Aéroplan

Autres produits passages et fret – En termes d'exploitation aérienne, référence à l'exploitation et aux produits tirés de vols dont les points d'origine et de destination se trouvent surtout en Amérique centrale et en Amérique du Sud, ainsi que dans les Antilles et au Mexique.

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

Bénéfice net ajusté (perte nette ajustée) – Bénéfice net (perte nette) consolidé d'Air Canada ajusté pour en exclure l'incidence après impôts du profit ou de la perte de change, des intérêts nets au titre des régimes d'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 dette et du profit ou de la perte à la cession d'actifs. Le bénéfice ajusté (la perte ajustée) avant impôts est une mesure financière hors PCGR. Se reporter à la rubrique 16, *Mesures financières hors PCGR*, du présent rapport de gestion pour un complément d'information.

Bénéfice ajusté (perte ajustée) avant impôts – Résultat consolidé d'Air Canada avant impôts sur le résultat et ajusté pour en exclure l'incidence du profit ou de la perte de change, des intérêts nets au titre des régimes d'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 dette et du profit ou de la perte à la cession d'actifs. Le bénéfice ajusté (la perte ajustée) avant impôts est une mesure financière hors PCGR. Se reporter à la rubrique 16, *Mesures financières hors PCGR*, du présent rapport de gestion pour un complément d'information.

CESMO – Charges d'exploitation par SMO.

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

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

Dette nette – 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, *Dette nette*, du présent rapport de gestion pour un rapprochement entre cette mesure de gestion du capital et la mesure conforme aux PCGR la plus proche.

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

Jazz – Jazz Aviation S.E.C.

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

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

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

Passagers payants transportés – Renvoie à la définition établie par l'International Air Transport Association. Les passagers payants sont dénombrés en fonction des indicatifs de vol plutôt qu'en fonction du voyage, de l'itinéraire ou du segment de trajet.

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

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

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

Produits passages et fret transfrontaliers – Produits tirés de vols transfrontaliers dont les points d'origine et de destination se trouvent aux États-Unis.

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

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

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

Rendement unitaire – Moyenne des produits passages par PMP.

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

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