



Troisième trimestre de 2024

Rapport de gestion

Le 1^{er} novembre 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.....	27
10.	MÉTHODES COMPTABLES	27
11.	JUGEMENTS ET ESTIMATIONS COMPTABLES CRITIQUES	29
12.	ACCORDS HORS BILAN	29
13.	TRANSACTIONS ENTRE PARTIES LIÉES	29
14.	FACTEURS DE RISQUE.....	29
15.	CONTRÔLES ET PROCÉDURES.....	29
16.	MESURES FINANCIÈRES HORS PCGR	30
17.	GLOSSAIRE.....	34

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		
	2024	2023	Variation (\$)	2024	2023	Variation (\$)
Mesures de performance financière						
Produits d'exploitation	6 106	6 344	(238)	16 851	16 658	193
Bénéfice d'exploitation	1 040	1 415	(375)	1 517	2 200	(683)
Marge d'exploitation ¹⁾ (en %)	17,0	22,3	(5,3) pp ³⁾	9,0	13,2	(4,2) pp
BAIIDA ajusté ²⁾	1 523	1 830	(307)	2 890	3 461	(571)
Marge du BAIIDA ajusté ²⁾ (en %)	24,9	28,8	(3,9) pp	17,2	20,8	(3,6) pp
Bénéfice avant impôts sur le résultat	897	1 317	(420)	1 236	2 090	(854)
Bénéfice net	2 035	1 250	785	2 364	2 092	272
Bénéfice ajusté avant impôts ²⁾	985	1 278	(293)	1 262	1 740	(478)
Bénéfice net ajusté ²⁾	969	1 281	(312)	1 242	1 757	(515)
Liquidités totales ³⁾	10 261	9 949	312	10 261	9 949	312
Flux de trésorerie nets provenant des activités d'exploitation	737	408	329	3 253	3 335	(82)
Flux de trésorerie disponibles ²⁾	282	135	147	1 789	2 087	(298)
Dette nette ²⁾	3 426	5 438	(2 012)	3 426	5 438	(2 012)
Bénéfice par action – résultat dilué	5,38	3,08	2,30	6,25	5,55	0,70
Bénéfice ajusté par action – résultat dilué ²⁾	2,57	3,41	(0,84)	3,30	4,67	(1,37)
Statistiques d'exploitation⁴⁾						
Passagers-milles payants (« PMP ») (en millions)	25 101	25 202	(0,4)	68 070	65 397	4,1
Sièges-milles offerts (« SMO ») (en millions)	28 892	28 060	3,0	79 432	74 573	6,5
Coefficient d'occupation (en %)	86,9 %	89,8 %	(2,9) pp	85,7 %	87,7 %	(2,0) pp
Produits passages par PMP (« rendement unitaire ») (en cents)	22,3	23,3	(4,0)	22,1	22,7	(3,0)
Produits passages par SMO (« PPSMO ») (en cents)	19,4	20,9	(7,2)	18,9	19,9	(5,0)
Produits d'exploitation par SMO (« PESMO ») (en cents)	21,1	22,6	(6,5)	21,2	22,3	(5,0)
Charges d'exploitation par SMO (« CESMO ») (en cents)	17,5	17,6	(0,2)	19,3	19,4	(0,4)
CESMO ajustées (en cents) ²⁾	12,2	12,2	(0,4)	13,4	13,2	1,2
Effectif moyen en équivalents temps plein (« ETP ») (en milliers) ⁵⁾	37,2	35,9	3,7	37,1	35,4	4,7
Avions composant le parc en exploitation à la clôture de la période	353	354	(0,3)	353	354	(0,3)
Sièges routés (en milliers)	15 258	14 707	3,7	42 950	40 390	6,3
Mouvements des appareils (en milliers)	104,5	101,0	3,5	293,4	279,7	4,9
Longueur d'étape moyenne (en milles) ⁶⁾	1 894	1 908	(0,7)	1 849	1 846	0,2
Coût du litre de carburant (en cents)	98,2	101,9	(3,7)	102,5	109,6	(6,5)
Consommation de carburant (en milliers de litres)	1 399 170	1 342 967	4,2	3 857 355	3 572 766	8,0
Passagers payants transportés (en milliers) ⁷⁾	12 618	12 635	(0,1)	34 957	33 891	3,1

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 septembre 2024, les liquidités totales s'élevaient à 10 261 M\$ et étaient composées de trésorerie et d'équivalents de trésorerie et de placements à court terme et à long terme totalisant 8 942 M\$ et d'un montant de 1 319 M\$ pouvant être prélevé sur les facilités de crédit. 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. Les liquidités totales comprennent également des fonds (243 M\$ au 30 septembre 2024 et 240 M\$ au 30 septembre 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 troisième 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 troisième trimestre de 2024 et les notes complémentaires d'Air Canada datés du 1^{er} novembre 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 31 octobre 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 1^{er} novembre 2024, Air Canada a publié dans un communiqué ses résultats du troisième 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, de même que nos aspirations à cet égard pour 2050, sont ambitieuses et 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 1,00 \$ 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

Pour le troisième trimestre de 2024, Air Canada a enregistré une baisse de 4 % de ses produits d'exploitation par rapport au trimestre correspondant de 2023, en regard d'une augmentation de 3 % de sa capacité exploitée. La progression de la capacité a été inférieure aux prévisions, soit une augmentation de 4 % à 4,5 %, publiées dans le communiqué de presse d'Air Canada daté du 7 août 2024. Cette situation s'explique principalement par des contraintes au niveau du parc aérien et par des ajustements du programme d'exploitation. Pour le troisième trimestre, les revenus ont subi l'incidence de la diminution d'une année sur l'autre des rendements unitaires et des coefficients d'occupation sur tous les marchés.

Pour le troisième trimestre de 2024, les charges d'exploitation ont augmenté de 3 %. L'augmentation d'une année sur l'autre a été freinée par la baisse des prix du carburant d'aviation par rapport à la même période de 2023 et par l'incidence d'ajustements liés à des contrats comptabilisés au cours du trimestre. 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 troisième trimestre de 2024

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

- Produits d'exploitation de 6 106 M\$, en baisse de 238 M\$ ou de 4 %, en raison d'une diminution des produits passages.
- Charges d'exploitation de 5 066 M\$, en hausse de 137 M\$ ou de 3 %. Cette hausse, qui est en grande partie attribuable à l'augmentation des coûts pour la plupart des postes en raison de la croissance de la capacité, a été partiellement contrebalancée par certains ajustements liés à des contrats comptabilisés au cours du trimestre.
- Bénéfice d'exploitation de 1 040 M\$, et marge d'exploitation de 17,0 %, soit une baisse de 375 M\$.
- BAIIDA ajusté de 1 523 M\$, et marge du BAIIDA ajusté de 24,9 %, soit une diminution de 307 M\$.
- Bénéfice net de 2 035 M\$, compte tenu de la comptabilisation favorable d'actifs d'impôts de 1 154 M\$, et bénéfice par action – résultat dilué de 5,38 \$, contre 1 250 M\$ et 3,08 \$, respectivement.
- Bénéfice net ajusté de 969 M\$ et bénéfice ajusté par action – résultat dilué de 2,57 \$, contre 1 281 M\$ et 3,41 \$, respectivement.
- CESMO ajustées de 12,15 cents, en baisse de 0,4 %, en raison principalement de l'incidence d'ajustements liés à des contrats comptabilisés au troisième trimestre de 2024.
- Flux de trésorerie nets provenant des activités d'exploitation de 737 M\$, en hausse de 329 M\$.
- Flux de trésorerie disponibles de 282 M\$, en hausse de 147 M\$.
- Ratio de la dette nette sur le BAIIDA ajusté de 1,0 au 30 septembre 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)	Troisièmes trimestres				Neuf premiers mois			
	2024	2023	Variation (\$)	Variation (%) ¹⁾	2024	2023	Variation (\$)	Variation (%) ¹⁾
Produits d'exploitation								
Passages	5 601 \$	5 861 \$	(260) \$	(4)	15 034 \$	14 850 \$	184 \$	1
Fret	253	215	38	18	698	680	18	3
Autres	252	268	(16)	(6)	1 119	1 128	(9)	(1)
Total des produits d'exploitation	6 106	6 344	(238)	(4)	16 851	16 658	193	1
Charges d'exploitation								
Carburant d'aviation	1 377	1 365	12	1	3 964	3 927	37	1
Salaires et charges sociales	1 021	995	26	3	3 200	2 880	320	11
Dotation aux amortissements	449	415	34	8	1 339	1 261	78	6
Redevances aéroportuaires et de navigation	410	392	18	5	1 130	1 068	62	6
Maintenance avions	226	236	(10)	(4)	876	772	104	13
Frais de vente et de distribution	290	307	(17)	(6)	825	844	(19)	(2)
Frais d'achat de capacité	219	218	1	0	644	635	9	1
Coûts liés à la portion terrestre des forfaits	102	99	3	3	574	543	31	6
Communications et technologies de l'information	156	141	15	11	487	415	72	17
Restauration et services à bord	174	181	(7)	(4)	483	467	16	3
Autres	642	580	62	11	1 812	1 646	166	10
Total des charges d'exploitation	5 066	4 929	137	3	15 334	14 458	876	6
Bénéfice d'exploitation	1 040	1 415	(375)		1 517	2 200	(683)	
Produits (charges) autres que d'exploitation								
Profit (perte) de change	(85)	(61)	(24)		(28)	317	(345)	
Produits d'intérêts	114	118	(4)		336	307	29	
Charges d'intérêts	(180)	(236)	56		(579)	(722)	143	
Intérêts incorporés	9	(2)	11		24	9	15	
Instruments financiers comptabilisés à la juste valeur	26	101	(75)		66	24	42	
Perte aux règlements de dette	-	(7)	7		(46)	(9)	(37)	
Autres	(27)	(11)	(16)		(54)	(36)	(18)	
Total des charges autres que d'exploitation	(143)	(98)	(45)		(281)	(110)	(171)	
Bénéfice avant impôts sur le résultat	897	1 317	(420)		1 236	2 090	(854)	
Recouvrement (charge) d'impôts sur le résultat	1 138	(67)	1 205		1 128	2	1 126	
Bénéfice net	2 035 \$	1 250 \$	785 \$		2 364 \$	2 092 \$	272 \$	
Bénéfice par action – résultat de base	5,68 \$	3,49 \$	2,19 \$		6,60 \$	5,84 \$	0,76 \$	
Bénéfice par action – résultat dilué	5,38 \$	3,08 \$	2,30 \$		6,25 \$	5,55 \$	0,70 \$	
BAIIDA ajusté²⁾	1 523 \$	1 830 \$	(307) \$		2 890 \$	3 461 \$	(571) \$	
Bénéfice ajusté avant impôts²⁾	985 \$	1 278 \$	(293) \$		1 262 \$	1 740 \$	(478) \$	
Bénéfice net ajusté²⁾	969 \$	1 281 \$	(312) \$		1 242 \$	1 757 \$	(515) \$	
Bénéfice ajusté par action²⁾	2,57 \$	3,41 \$	(0,84) \$		3,30 \$	4,67 \$	(1,37) \$	

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

2) 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

Pour le troisième trimestre de 2024, les produits passages ont été de 5 601 M\$, en baisse de 260 M\$ ou de 4 % par rapport au troisième trimestre de 2023. Le repli sur 12 mois est principalement attribuable à une baisse de 4 % du rendement unitaire du réseau et à une diminution de 3 points de pourcentage du coefficient d'occupation du réseau, lesquelles ont été constatées sur tous les marchés, mais en particulier sur les marchés internationaux.

La demande à l'égard des produits haut de gamme est demeurée forte au troisième trimestre de 2024. Les produits tirés des cabines haut de gamme ont représenté 28 % du total des produits, soit une augmentation d'un point de pourcentage sur 12 mois.

Air Canada a poursuivi l'exécution de sa stratégie en matière de trafic de sixième liberté. Pour le troisième trimestre de 2024, le trafic de sixième liberté a augmenté de 17 % sur 12 mois.

En septembre 2024, Air Canada a conclu une convention collective d'une durée de quatre ans avec l'Air Line Pilots Association (« ALPA »), qui représente plus de 5 200 pilotes d'Air Canada et d'Air Canada Rouge. L'entente, dont la date de prise d'effet était le 30 septembre 2023, a été ratifiée en octobre 2024. Avant cette annonce, en raison des possibilités d'interruption de travail, Air Canada a mis en œuvre une politique souple sur les modifications de réservations permettant aux clients de modifier ou d'annuler sans frais leurs vols. L'incertitude entourant les relations de travail, dont l'incidence s'est fait particulièrement sentir sur le marché intérieur, a entraîné un nombre élevé d'annulations, les voyageurs choisissant de modifier leurs plans de voyage ou optant pour d'autres sociétés aériennes pour les voyages prévus, particulièrement en septembre et, dans une moindre mesure, pendant la première moitié d'octobre 2024.

Pour les neuf premiers mois de 2024, les produits passages ont atteint 15 034 M\$, en hausse de 184 M\$ ou de 1 %, grâce à une croissance de 7 % des SMO d'une année sur l'autre. Cette croissance a été freinée par une baisse de 2 points de pourcentage du coefficient d'occupation du réseau et par une baisse de 3 % des rendements unitaires, principalement sur les marchés internationaux.

Tout au long de 2023, la croissance rapide de la demande pour les voyages, particulièrement à l'international, et le contexte de capacité limitée ont donné lieu à des rendements unitaires et à des coefficients d'occupation exceptionnellement élevés.

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

(en millions de dollars canadiens)	Troisièmes trimestres				Neuf premiers mois			
	2024	2023	Variation (\$)	Variation (%) ¹⁾	2024	2023	Variation (\$)	Variation (%) ¹⁾
Lignes intérieures	1 493 \$	1 515 \$	(22) \$	(1,4)	3 950 \$	3 861 \$	89 \$	2,3
Lignes transfrontalières	1 097	1 127	(30)	(2,6)	3 216	3 130	86	2,8
Lignes transatlantiques	1 953	2 201	(248)	(11,3)	4 491	4 790	(299)	(6,3)
Lignes transpacifiques	774	704	70	9,8	2 146	1 769	377	21,3
Autres	284	314	(30)	(9,4)	1 231	1 300	(69)	(5,3)
Réseau	5 601 \$	5 861 \$	(260) \$	(4,4)	15 034 \$	14 850 \$	184 \$	1,2

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.

Troisième trimestre de 2024 par rapport au troisième trimestre de 2023						
	Produits passages Variation (%)	Capacité (SMO) Variation (%)	Trafic (PMP) Variation (%)	Coefficient d'occupation Variation (pp)	Rendement unitaire Variation (%)	PPSMO Variation (%)
Lignes intérieures	(1,4)	4,7	1,3	(2,8)	(2,7)	(5,8)
Lignes transfrontalières	(2,6)	(0,3)	(2,2)	(1,6)	(0,4)	(2,3)
Lignes transatlantiques	(11,3)	(3,6)	(7,4)	(3,7)	(4,2)	(8,0)
Lignes transpacifiques	9,8	30,8	25,9	(3,4)	(12,8)	(16,0)
Autres	(9,4)	(6,7)	(8,7)	(2,0)	(0,8)	(3,0)
Réseau	(4,4)	3,0	(0,4)	(2,9)	(4,0)	(7,2)

Neuf premiers mois de 2024 par rapport aux neuf premiers mois de 2023						
	Produits passages Variation (%)	Capacité (SMO) Variation (%)	Trafic (PMP) Variation (%)	Coefficient d'occupation Variation (pp)	Rendement unitaire Variation (%)	PPSMO Variation (%)
Lignes intérieures	2,3	2,9	1,2	(1,4)	1,1	(0,6)
Lignes transfrontalières	2,8	4,4	2,3	(1,7)	0,4	(1,5)
Lignes transatlantiques	(6,3)	2,1	(1,5)	(3,2)	(4,8)	(8,2)
Lignes transpacifiques	21,3	33,7	30,3	(2,3)	(7,0)	(9,3)
Autres	(5,3)	(1,4)	(2,2)	(0,7)	(3,1)	(3,9)
Réseau	1,2	6,5	4,1	(2,0)	(3,0)	(5,0)

Produits passages – Lignes intérieures

Pour le troisième trimestre de 2024, les produits passages tirés des lignes intérieures ont fléchi de 1 % par rapport au trimestre correspondant de 2023, les coefficients d'occupation et les rendements unitaires ayant diminué, en dépit d'une augmentation de 5 % de la capacité. Comme il est indiqué ci-dessus, les résultats du trimestre ont été affectés par l'incertitude entourant les relations de travail avant la conclusion de l'entente avec l'ALPA.

Pour les neuf premiers mois de 2024, les produits passages tirés des lignes intérieures ont augmenté de 2 % en raison de la progression de la capacité et des rendements unitaires. Ces résultats reflètent l'importante demande de transport aérien sur un marché concurrentiel.

Produits passages – Lignes transfrontalières

Pour le troisième trimestre de 2024, les produits passages tirés des lignes transfrontalières se sont repliés de 3 % par rapport au trimestre correspondant de 2023 en raison d'une diminution de presque 2 points de pourcentage du coefficient d'occupation. Pour les neuf premiers mois de 2024, les produits passages tirés des lignes transfrontalières ont augmenté de 3 % grâce à l'accroissement de la capacité et des rendements unitaires d'une année sur l'autre. L'augmentation de la capacité depuis le début de l'exercice s'explique par l'ajout, le rétablissement et l'accroissement des services transfrontaliers, ce qui a créé des possibilités de correspondance avec le réseau international d'Air Canada et a soutenu la stratégie de la Société en matière de trafic de sixième liberté.

Produits passages – Lignes transatlantiques

Pour le troisième trimestre et les neuf premiers mois de 2024, les produits passages tirés des lignes transatlantiques ont reculé de 11 % et de 6 %, respectivement. Ces diminutions sont attribuables à la baisse des coefficients d'occupation et des rendements unitaires dans le réseau transatlantique, rendant compte principalement de l'augmentation de la capacité à l'échelle du secteur et des pressions concurrentielles sur le marché.

Produits passages – Lignes transpacifiques

Pour le troisième trimestre et les neuf premiers mois de 2024, les produits passages tirés des lignes transpacifiques ont augmenté de 10 % et de 21 %, respectivement. Les hausses s'expliquent par la capacité accrue attribuable au rétablissement des dessertes des pays de la région Asie-Pacifique, 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

Pour le troisième trimestre et les neuf premiers mois de 2024, les produits passages tirés des autres lignes ont diminué de 9 % et de 5 %, 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

Pour le troisième trimestre de 2024, les produits fret ont augmenté de 18 % par rapport au troisième trimestre de 2023. Cette hausse s'explique principalement par l'augmentation des rendements unitaires et des volumes de fret en kilos facturables à bord d'avions de passagers sur le marché des lignes transpacifiques, ainsi que, dans une moindre mesure, par celle des produits tout-cargo sur les marchés des Amériques. Elle a été partiellement contrebalancée par la baisse des produits tirés du fret transporté dans la soute des avions de passagers et des produits tout-cargo sur le marché des lignes transatlantiques.

Pour les neuf premiers mois de 2024, les produits tirés du fret ont augmenté de 3 % d'une année sur l'autre. Celle-ci est attribuable à une augmentation des volumes sur les marchés des lignes transpacifiques, en phase avec la croissance de la capacité sur ce marché, et par une augmentation des produits tout-cargo sur le marché des Amériques.

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

(en millions de dollars canadiens)	Troisièmes trimestres				Neuf premiers mois			
	2024	2023	Variation (\$)	Variation (%) ¹⁾	2024	2023	Variation (\$)	Variation (%) ¹⁾
Lignes intérieures	28 \$	22 \$	6 \$	29,1	76 \$	69 \$	7 \$	10,4
Lignes transfrontalières	15	11	4	43,6	41	33	8	24,6
Lignes transatlantiques	92	100	(8)	(8,0)	265	328	(63)	(19,0)
Lignes transpacifiques	86	54	32	59,0	219	157	62	39,6
Autres	32	28	4	13,7	97	93	4	3,7
Réseau	253 \$	215 \$	38 \$	18,1	698 \$	680 \$	18 \$	2,8

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

Pour le troisième trimestre et les neuf premiers mois de 2024, les autres produits ont fléchi de 6 % et de 1 %, respectivement, par rapport aux périodes correspondantes de 2023. Les résultats pour ce trimestre sont attribuables à la baisse des produits tirés des forfaits terrestres de Vacances Air Canada, à la diminution des produits tirés des achats à bord et au recul des frais divers liés aux passagers par rapport au trimestre correspondant de 2023. En glissement annuel, pour les neuf premiers mois de 2024, la hausse des produits tirés des forfaits terrestres de Vacances Air Canada a été plus que compensée par la baisse des produits tirés des achats à bord et la baisse des frais divers liés aux passagers.

Charges d'exploitation

Pour le troisième trimestre et les neuf premiers mois de 2024, les charges d'exploitation ont augmenté de 3 % et de 6 %, respectivement, par rapport aux périodes correspondantes de 2023. Ces augmentations sont principalement attribuables à l'augmentation, d'une année sur l'autre, de la plupart des postes de charges du fait de l'accroissement de la capacité. Ces augmentations ont été contenues par certains ajustements liés à des contrats comptabilisés au troisième trimestre de 2024. Les principaux éléments des charges d'exploitation qui ont connu une variation sur 12 mois sont présentés ci-après.

Carburant d'aviation

Pour le troisième trimestre et les neuf premiers mois de 2024, la charge de carburant d'aviation a augmenté de 1 %. La baisse sur 12 mois des prix du carburant d'aviation a été contrebalancée par une augmentation du nombre de litres consommés en raison de l'accroissement du nombre de vols. La variation rend compte également de pertes de couverture du prix du carburant d'aviation de 8 M\$ pour le troisième trimestre de 2024 et de 33 M\$ pour les neuf premiers mois de 2024, comparativement à un profit de 68 M\$ comptabilisé pour le troisième trimestre et les neuf premiers mois de 2023.

Salaires et charges sociales

Les salaires et les charges sociales ont augmenté de 3 % pour le troisième trimestre de 2024 et de 11 % pour les neuf premiers mois de 2024. Ces hausses sont attribuables à l'augmentation de l'effectif requise pour soutenir la croissance de la capacité et la progression des salaires moyens d'une année sur l'autre. Ces augmentations ont été contrebalancées partiellement par des ajustements apportés à des montants à payer au titre d'initiatives liées à la rémunération.

Maintenance avions

La charge de maintenance avions a diminué de 4 % pour le troisième trimestre de 2024 et a augmenté de 13 % pour les neuf premiers mois de 2024. Les variations des deux périodes s'expliquent par l'augmentation des activités de maintenance programmées des moteurs et des cellules d'avions, la hausse des coûts moyens des activités de maintenance ainsi que les travaux accrus de maintenance visant à soutenir un plus grand nombre de vols. Dans une moindre mesure, les provisions pour maintenance ont augmenté au cours des deux périodes, rendant compte du plus grand nombre d'appareils loués par rapport aux périodes correspondantes de 2023. Au troisième trimestre de 2024, Air Canada a comptabilisé un ajustement lié à un contrat de maintenance avions, ce qui a contrebalancé les augmentations pour le troisième trimestre et les neuf premiers mois de 2024.

Communications et technologies de l'information

Les charges au titre des communications et des technologies de l'information ont augmenté de 11 % pour le troisième trimestre de 2024 et de 17 % pour les neuf premiers mois 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

Pour le troisième trimestre et les neuf premiers mois de 2024, les autres charges d'exploitation ont augmenté respectivement de 11 % et de 10 %, principalement en raison de l'accroissement du nombre de vols d'une année sur l'autre et d'une charge de 34 M\$ comptabilisée au troisième trimestre de 2024 dans les autres charges d'exploitation pour rendre compte des coûts estimatifs liés aux obligations découlant de contrats de location.

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)	Troisièmes trimestres				Neuf premiers mois			
	2024	2023	Variation (\$)	Variation (%) ¹⁾	2024	2023	Variation (\$)	Variation (%) ¹⁾
Services d'escale	147 \$	137 \$	10 \$	7	411 \$	370 \$	41 \$	11
Frais d'équipage	83	75	8	11	225	198	27	14
Location et entretien d'immeubles	80	73	7	10	241	214	27	13
Frais et services divers	66	56	10	18	176	164	12	7
Autres frais résiduels	266	239	27	11	759	700	59	8
Total des autres charges	642 \$	580 \$	62 \$	11	1 812 \$	1 646 \$	166 \$	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

Pour le troisième trimestre de 2024, les CESMO et les CESMO ajustées ont diminué de 0,2 % et de 0,4 %, respectivement, par rapport au troisième trimestre de 2023. Ces diminutions rendent compte de l'incidence de certains ajustements liés à des contrats comptabilisés au cours du trimestre. En ce qui concerne les CESMO, l'incidence de la baisse des prix du carburant d'aviation d'une année sur l'autre a été contrebalancée par la charge liée à une provision pour obligations contractuelles au titre des contrats de location, comme il est décrit dans la rubrique consacrée aux autres charges d'exploitation.

Pour les neuf premiers mois de 2024, les CESMO ont reculé de 0,4 %, tandis que les CESMO ajustées ont enregistré une hausse de 1,2 % par rapport à la période correspondante de 2023. Le repli des CESMO est principalement attribuable à la baisse des prix du carburant d'aviation et à l'augmentation de la capacité sur 12 mois, ainsi qu'à l'incidence de certains ajustements liés à des contrats comptabilisés au troisième trimestre de 2024. Pris collectivement, ces facteurs ont compensé les augmentations sur 12 mois des charges au titre du personnel, de la maintenance et des technologies de l'information.

La hausse des CESMO ajustées est attribuable à 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 au cours de la période et par l'incidence d'ajustements des coûts comptabilisés au troisième trimestre de 2024.

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			
	2024	2023	Variation (¢)	Variation (%) ¹⁾	2024	2023	Variation (¢)	Variation (%) ¹⁾
CESMO	17,53 ¢	17,57 ¢	(0,04) ¢	(0,2)	19,30 ¢	19,39 ¢	(0,09) ¢	(0,4)
Retrancher :								
Charge de carburant d'aviation, coûts liés à la portion terrestre des forfaits, coûts liés aux avions-cargos et provision pour obligations découlant de contrats de location	(5,38)	(5,37)	(0,01)	0,4	(5,89)	(6,15)	0,26	(3,9)
CESMO ajustées	12,15 ¢	12,20 ¢	(0,05) ¢	(0,4)	13,41 ¢	13,24 ¢	0,17 ¢	1,2

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

Pour le troisième trimestre et les neuf premiers mois de 2024, les charges autres que d'exploitation ont totalisé respectivement 143 M\$ et 281 M\$, contre 98 M\$ et 110 M\$ pour les périodes correspondantes de 2023.

La perte de change s'est chiffrée à 85 M\$ pour le troisième trimestre de 2024 et à 28 M\$ pour les neuf premiers mois de 2024. Pour 1 \$ US, le cours de change de clôture le 30 septembre 2024 était de 1,3525 \$ alors qu'il était de 1,3679 \$ le 30 juin 2024 et de 1,3243 \$ le 31 décembre 2023. Pour le troisième trimestre de 2024, les profits de change sur les éléments monétaires ont été contrebalancés par la perte de change de 171 M\$ liée aux dérivés sur devises (pour la période de neuf mois close le 30 septembre 2024, les pertes de change sur les éléments monétaires ont été contrebalancées partiellement par un profit de 218 M\$ sur dérivés sur devises). À l'exercice précédent, des pertes de change de 61 M\$ et des profits de 317 M\$ avaient été comptabilisées pour le troisième trimestre et les neuf premiers mois de 2023.

Les charges d'intérêts ont atteint 180 M\$ et 579 M\$, respectivement, pour le troisième trimestre et les neuf premiers mois de 2024, en baisse de 56 M\$ et de 143 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.

Les profits sur les instruments financiers comptabilisés à la juste valeur se sont élevés à 26 M\$ et à 66 M\$, respectivement, pour le troisième trimestre de 2024 et les neuf premiers mois de 2024, et s'expliquent principalement par les fluctuations de la juste valeur des billets convertibles d'Air Canada, soit des profits de 13 M\$ et de 46 M\$, respectivement.

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.

Impôts sur le résultat

Dans le cadre de l'établissement des états financiers pour la période close le 30 septembre 2024, Air Canada a déterminé qu'il était probable que la quasi-totalité des actifs d'impôts différés, qui comprennent les pertes autres que les pertes en capital, les autres avantages postérieurs à l'emploi, la maintenance et les autres différences temporaires, soient réalisés. De ce fait, des actifs d'impôts différés non comptabilisés antérieurement de 1 056 M\$ ont été comptabilisés au troisième trimestre de 2024, ce qui a donné lieu à un recouvrement d'impôts de 1 154 M\$ inscrit à l'état consolidé des résultats. Se reporter à la rubrique 11, *Jugements et estimations comptables critiques*, du présent rapport de gestion pour un complément d'information.

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.

Les dates de livraison prévues des appareils 737 MAX 8 de Boeing présentées dans le tableau ci-dessous pourraient être modifiées en raison des interruptions de travail chez Boeing.

	Réel			Projeté			
	31 déc. 2023	Modifications apportées au parc aérien depuis le début de l'exercice	30 sept. 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	-	-	-	-	-	2	2
A321 d'Airbus	16	1	17	-	17	-	17
A320 d'Airbus	19	3	22	-	22	-	22
A319 d'Airbus	7	(2)	5	-	5	-	5
A220-300 d'Airbus	33	-	33	2	35	9	44
Total – appareils monocouloirs	115	3	118	7	125	18	143
Total – parc aérien principal	203	5	208	7	215	21	236

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



	Réel			Projeté			
	31 déc. 2023	Modifications apportées au parc aérien depuis le début de l'exercice	30 sept. 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	5	248	7	255	21	276
--	------------	----------	------------	----------	------------	-----------	------------

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 sept. 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	2	45	-	45	(8)	37
Total – Air Canada Express	118	(13)	105	-	105	(8)	97

1) Ne sont pas pris en compte dans le parc en exploitation au 30 septembre 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 septembre 2024, les liquidités totales s'élevaient à 10 261 M\$ et se composaient de trésorerie et d'équivalents de trésorerie ainsi que de placements à court terme et à long terme de 8 942 M\$ et d'un montant de 1 319 M\$ pouvant être prélevé sur les facilités de crédit. La trésorerie et les équivalents de trésorerie comprennent également un montant de 243 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 septembre 2024	31 décembre 2023	Variation (\$)
Dettes à long terme et obligations locatives	10 716 \$	12 996 \$	(2 280) \$
Partie courante de la dette à long terme et des obligations locatives	1 652	866	786
Total de la dette à long terme et des obligations locatives (y compris la partie courante)	12 368	13 862	(1 494)
Moins la trésorerie et les équivalents de trésorerie, les placements à court terme et les placements à long terme	(8 942)	(9 295)	353
Dettes nettes¹⁾	3 426 \$	4 567 \$	(1 141) \$
BAIIDA ajusté (période de 12 mois)	3 411 \$	3 982 \$	(571) \$
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 septembre 2024, comparativement à 1,1 au 31 décembre 2023. Cette évolution est principalement attribuable à la réduction de la dette nette réalisée pour les neuf premiers mois de 2024, qui a été soutenue par les flux de trésorerie disponibles générés pendant la période. 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 septembre 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 précédente 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 septembre 2024	31 décembre 2023	Variation (\$)
Trésorerie, équivalents de trésorerie et placements à court terme	8 380 \$	8 551 \$	(171) \$
Créances clients	1 176	1 121	55
Autres actifs courants	702	588	114
Total des actifs courants	10 258 \$	10 260 \$	(2) \$
Dettes fournisseurs et charges à payer	3 509	3 328	181
Produits passages perçus d'avance	4 487	4 341	146
Produits différés d'Aéroplan et autres produits différés	1 478	1 473	5
Partie courante de la dette à long terme et des obligations locatives	1 652	866	786
Total des passifs courants	11 126 \$	10 008 \$	1 118 \$
Fonds de roulement, montant net	(868) \$	252 \$	(1 120) \$

Un fonds de roulement négatif de 868 M\$ a été enregistré au 30 septembre 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. Ces facteurs ont été contrebalancés par les résultats positifs sur le plan des bénéfices et des flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation au cours de l'exercice.

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		
	2024	2023	Variation (\$)	2024	2023	Variation (\$)
Flux de trésorerie nets provenant des activités d'exploitation	737 \$	408 \$	329 \$	3 253 \$	3 335 \$	(82) \$
Flux de trésorerie nets affectés aux activités de financement	(217) \$	(809) \$	592 \$	(2 157) \$	(2 036) \$	(121) \$
Flux de trésorerie nets affectés aux activités d'investissement	(140) \$	(71) \$	(69) \$	(518) \$	(1 538) \$	1 020 \$
Incidence des variations du taux de change sur la trésorerie et les équivalents de trésorerie	(8) \$	6 \$	(14) \$	(2) \$	6 \$	(8) \$
Augmentation (diminution) de la trésorerie et des équivalents de trésorerie	372 \$	(466) \$	838 \$	576 \$	(233) \$	809 \$

Flux de trésorerie nets provenant des activités d'exploitation

Les flux de trésorerie nets provenant des activités d'exploitation ont été positifs pour le troisième trimestre et les neuf premiers mois de 2024. Les liquidités provenant du fonds de roulement ont plus que compensé le recul des résultats d'exploitation.

Flux de trésorerie nets affectés aux activités de financement

Les flux de trésorerie nets affectés aux activités de financement se sont élevés à 217 M\$ pour le troisième trimestre de 2024 et à 2 157 M\$ pour les neuf premiers mois de 2024. Comparativement, au troisième trimestre de 2023, les flux de trésorerie nets affectés aux activités de financement étaient composés de 809 M\$, destinés aux remboursements programmés de la dette, et de 589 M\$, liés à un remboursement anticipé d'emprunts utilisés pour financer l'acquisition d'appareils 787 de Boeing et A220 d'Airbus.

Les résultats pour les neuf premiers mois de 2024 tenaient 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 140 M\$ pour le troisième trimestre de 2024 et à 518 M\$ pour les neuf premiers mois de 2024. Les résultats pour les neuf premiers mois de 2024 tenaient compte d'un produit net de 953 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 1 464 M\$ pour les neuf premiers mois de 2024, comparativement à 1 248 M\$ pour les neuf premiers mois de 2023. L'augmentation sur 12 mois rend compte essentiellement de la hausse des activités de maintenance immobilisées et des dépenses d'investissement générales.

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		
	2024	2023	Variation (\$)	2024	2023	Variation (\$)
Flux de trésorerie nets provenant des activités d'exploitation	737 \$	408 \$	329 \$	3 253 \$	3 335 \$	(82) \$
Achats d'immobilisations corporelles et incorporelles	(455)	(273)	(182)	(1 464)	(1 248)	(216)
Flux de trésorerie disponibles¹⁾	282 \$	135 \$	147 \$	1 789 \$	2 087 \$	(298) \$

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.

Air Canada a dégagé des flux de trésorerie disponibles de 1 789 M\$ pour les neuf premiers mois de 2024. Ce montant est inférieur à celui de la période correspondante de 2023, en raison de l'augmentation des dépenses d'investissement et de la baisse des flux de trésorerie nets provenant des activités 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 quatrième trimestre de 2025, et le dernier appareil 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 2029 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 quatrième trimestre de 2024 et se poursuivre jusqu'en 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 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 les modifications obligatoires effectuées.

Les dates prévues de livraison des appareils 737 MAX de Boeing présentées dans le tableau ci-dessous pourraient être modifiées en raison des interruptions de travail chez Boeing.

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 septembre 2024, à 13 179 M\$.

(en millions)	Reste de 2024	2025	2026	2027	2028	Par la suite	Total
Dépenses faisant l'objet d'un engagement	646 \$	2 365 \$	3 674 \$	2 789 \$	873 \$	2 832 \$	13 179 \$
Dépenses projetées, planifiées, mais ne faisant l'objet d'aucun engagement	153	425	701	552	682	non disponible	non disponible
Activités de maintenance immobilisées projetées, planifiées, mais ne faisant l'objet d'aucun engagement ¹⁾	224	763	615	767	612	non disponible	non disponible
Total des dépenses projetées²⁾	1 023 \$	3 553 \$	4 990 \$	4 108 \$	2 167 \$	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 767 M\$ et de 612 M\$ ont été établies pour 2027 comme pour 2028, respectivement.

2) Les montants en dollars américains ont été convertis au cours du change de clôture le 30 septembre 2024, soit 1 \$ US pour 1,3525 \$ 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.

Étant donné la conclusion de la convention collective avec l'ALPA, l'incidence des modifications apportées aux régimes de retraite à prestations déterminées sera comptabilisée au quatrième trimestre de 2024. Air Canada comptabilisera un coût des services passés unique d'environ 500 M\$ par suite des modifications apportées aux régimes. Certaines de ces modifications apportées aux régimes sont conditionnelles à des positions futures d'excédent de solvabilité des régimes de retraite. Les modifications des hypothèses relatives à ces augmentations conditionnelles seront comptabilisées dans les autres éléments du résultat global à titre d'écarts actuariels. Ces modifications seront financées à même l'excédent du régime de retraite agréé canadien des pilotes et ne devraient pas avoir d'incidence sur la situation de trésorerie de la Société.

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 septembre 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⁾	99 \$	1 107 \$	2 379 \$	1 046 \$	1 371 \$	4 202 \$	10 204 \$
Obligations locatives	141	560	406	309	230	783	2 429
Total des obligations liées au capital	240 \$	1 667 \$	2 785 \$	1 355 \$	1 601 \$	4 985 \$	12 633 \$
Intérêts							
Dette à long terme	71	447	390	296	237	367	1 808
Obligations locatives	36	122	94	73	57	297	679
Total des obligations liées aux intérêts	107 \$	569 \$	484 \$	369 \$	294 \$	664 \$	2 487 \$
Total de la dette à long terme et des obligations locatives	347 \$	2 236 \$	3 269 \$	1 724 \$	1 895 \$	5 649 \$	15 120 \$
Dépenses d'investissement faisant l'objet d'engagements	646 \$	2 365 \$	3 674 \$	2 789 \$	873 \$	2 832 \$	13 179 \$
Total des obligations contractuelles²⁾	993 \$	4 601 \$	6 943 \$	4 513 \$	2 768 \$	8 481 \$	28 299 \$

1) *Repose sur l'hypothèse que le solde du capital des billets convertibles, soit 371 M\$ (274 M\$ US), n'est pas converti et comprend les intérêts estimés à payer jusqu'à l'échéance en 2025. Le solde du capital complet de 1 273 M\$ de la facilité de crédit non garantie lié au financement accordé par le gouvernement du Canada pour 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 septembre 2024	31 décembre 2023
Actions émises et en circulation		
Actions à droit de vote variable de catégorie A	61 980 381	82 887 375
Actions à droit de vote de catégorie B	296 512 625	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	9 123 030	6 642 516
Total des actions pouvant être émises	26 979 629	24 499 115
Total des actions en circulation et pouvant être émises	385 472 635	382 968 401

Offre publique de rachat dans le cours normal des activités

Au quatrième trimestre de 2024, Air Canada a reçu l'approbation de la Bourse de Toronto (« TSX ») de procéder à une offre publique de rachat dans le cours normal des activités (l'« offre publique de rachat ») lui permettant de racheter aux fins d'annulation, conformément aux règles de la TSX, au cours de la période du 5 novembre 2024 au 4 novembre 2025, jusqu'à 35 783 842 de ses actions à droit de vote variable de catégorie A et de ses actions à droit de vote de catégorie B (collectivement, les « actions »), soit environ 10 % du flottant de ses actions en date du 22 octobre 2024.

Dans le cadre de l'offre publique de rachat, Air Canada mettra en place un régime de rachat d'actions automatique (le « régime ») avec son courtier désigné afin de faciliter le rachat d'actions dans le cadre de l'offre publique de rachat pendant des périodes où Air Canada ne serait normalement pas autorisée à racheter ses actions, en raison de restrictions réglementaires ou de périodes d'interdiction d'opérations qu'elle s'impose. Air Canada s'impose des périodes d'interdiction d'opérations régulières au cours de la période commençant quinze jours avant la fin de chaque trimestre et se terminant deux jours de bourse après l'annonce publique de ses résultats financiers trimestriels ou annuels. Aux termes du régime, avant d'entrer dans une période d'interdiction d'opérations, Air Canada peut, sans y être tenue, donner instruction au courtier désigné d'effectuer des rachats aux termes de l'offre publique de rachat selon les paramètres qu'elle a établis. Déterminés par le courtier désigné, ces rachats seront fondés sur des paramètres établis par Air Canada conformément aux règles de la TSX, aux lois sur les valeurs mobilières applicables et aux modalités du régime.

8. RÉSULTATS FINANCIERS TRIMESTRIELS

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

(en millions, sauf les montants par action)	2022	2023				2024		
	T4	T1	T2	T3	T4	T1	T2	T3
Produits d'exploitation	4 680 \$	4 887 \$	5 427 \$	6 344 \$	5 175 \$	5 226 \$	5 519 \$	6 106 \$
Charges d'exploitation	4 708	4 904	4 625	4 929	5 096	5 215	5 053	5 066
Bénéfice (perte) d'exploitation	(28)	(17)	802	1 415	79	11	466	1 040
Produits (charges) autres que d'exploitation	174	(6)	(6)	(98)	43	(76)	(62)	(143)
Bénéfice (perte) avant impôts sur le résultat	146	(23)	796	1 317	122	(65)	404	897
Recouvrement (charge) d'impôts sur le résultat	22	27	42	(67)	62	(16)	6	1 138
Bénéfice net (perte nette)	168 \$	4 \$	838 \$	1 250 \$	184 \$	(81) \$	410 \$	2 035 \$
Bénéfice (perte) par action – résultat de base	0,47 \$	0,01 \$	2,34 \$	3,49 \$	0,51 \$	(0,22) \$	1,14 \$	5,68 \$
Bénéfice (perte) par action – résultat dilué	0,41 \$	(0,03) \$	2,34 \$	3,08 \$	0,41 \$	(0,22) \$	1,04 \$	5,38 \$
BAIIDA ajusté¹⁾	389 \$	411 \$	1 220 \$	1 830 \$	521 \$	453 \$	914 \$	1 523 \$
Bénéfice ajusté (perte ajustée) avant impôts¹⁾	(211) \$	(194) \$	656 \$	1 278 \$	(47) \$	(94) \$	371 \$	985 \$
Bénéfice net ajusté (perte nette ajustée)¹⁾	(217) \$	(188) \$	664 \$	1 281 \$	(44) \$	(96) \$	369 \$	969 \$
Bénéfice ajusté (perte ajustée) par action – résultat dilué¹⁾	(0,61) \$	(0,53) \$	1,85 \$	3,41 \$	(0,12) \$	(0,27) \$	0,98 \$	2,57 \$

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, exception faite de ce qui est indiqué ci-dessous. Se reporter à la note 9 des états financiers consolidés résumés non audités intermédiaires d'Air Canada du troisième 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 change

Au troisième trimestre de 2024, Air Canada a augmenté sa couverture cible de dérivés sur devises, la faisant passer de 60 % à 70 % sur une période continue de 18 mois en vue de gérer l'exposition aux flux de trésorerie nets en dollars américains.

Gestion du risque de prix du carburant

Au troisième trimestre de 2024, des contrats dérivés liés au carburant ont été réglés en trésorerie pour une juste valeur nette de 8 M\$ avec position favorable aux contreparties, ce qui a donné lieu à une perte de couverture de 8 M\$ comptabilisée dans la charge de carburant d'aviation (perte de couverture de 33 M\$ pour la période de neuf mois close le 30 septembre 2024; profit de couverture de 68 M\$ pour le trimestre et la période de neuf mois clos le 30 septembre 2023).

Au 30 septembre 2024, Air Canada avait couvert environ 50 % des achats de carburant d'aviation prévus pour le quatrième trimestre de 2024 à un prix moyen de 0,5814 \$ US le litre. Les contrats sont constitués de swaps de carburant d'aviation et avaient une juste valeur de 41 M\$ en faveur des contreparties au 30 septembre 2024.

10. MÉTHODES COMPTABLES

Se reporter à la note 2 des états financiers consolidés et notes complémentaires audités de 2023 et à la rubrique 12, *Méthodes comptables*, du rapport de gestion de 2023 d'Air Canada pour un résumé des méthodes comptables d'Air Canada. Les méthodes comptables d'Air Canada n'ont fait l'objet d'aucune modification notable depuis lors. Se reporter à la note 2 des états financiers consolidés résumés non audités intermédiaires d'Air Canada du troisième trimestre de 2024 pour un complément d'information sur les méthodes comptables.

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. Air Canada 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 eu aucune incidence sur la période close le 30 septembre 2024.

Normes comptables et modifications publiées mais qui ne sont pas encore entrées en vigueur

La norme comptable et les modifications de normes comptables suivantes publiées par l'IASB n'ont pas encore été adoptées par la Société.

IFRS 18 États financiers : Présentation et informations à fournir

En avril 2024, l'IASB a publié IFRS 18, qui énonce des dispositions relatives à la présentation et aux informations à fournir dans les états financiers. IFRS 18 remplacera IAS 1 *Présentation des états financiers*, mais reprendra nombre des exigences d'IAS 1. La norme introduit de nouveaux sous-totaux définis à présenter dans l'état consolidé des résultats, des informations à fournir sur les indicateurs de performance définis par la direction en lien avec l'état des résultats et des exigences quant au regroupement de l'information. IFRS 18 s'applique aux exercices ouverts à compter du 1^{er} janvier 2027, l'adoption anticipée étant permise. Air Canada évalue l'incidence de cette norme sur ses états financiers consolidés.

Modifications au classement et à l'évaluation des instruments financiers

En mai 2024, l'IASB a publié *Modifications touchant le classement et l'évaluation des instruments financiers*, qui modifie IFRS 9 *Instruments financiers* et IFRS 7 *Instruments financiers : Informations à fournir* (les « modifications »). Les modifications de portée limitée clarifient les indications concernant le classement des actifs financiers assortis de caractéristiques liées à des enjeux environnementaux, sociaux et de gouvernance d'entreprise; les modifications clarifient également la date à laquelle un actif financier ou un passif financier est décomptabilisé lorsqu'il est réglé au moyen d'un système de paiement électronique. Les modifications entreront en vigueur pour les exercices ouverts à compter du 1^{er} janvier 2026 et l'adoption anticipée est permise. Air Canada évalue l'incidence de ces modifications sur ses états financiers consolidés.

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

Au troisième trimestre de 2024, les estimations et les jugements portant sur les éléments suivants ont été mis à jour.

Impôts sur le résultat

Tel qu'il est indiqué à la note 11 des états financiers consolidés annuels de 2023, Air Canada a des différences temporaires et des reports en avant de pertes fiscales pour lesquels aucun actif d'impôts différés n'a encore été comptabilisé auparavant. Au troisième trimestre de 2024, Air Canada a déterminé qu'il était probable que la quasi-totalité des actifs d'impôts différés, qui comprennent les pertes autres que des pertes en capital, les autres avantages postérieurs à l'emploi, la maintenance et les autres différences temporaires, soient réalisés. Pour un complément d'information, se reporter à la note 6, *Impôts sur le résultat*, des états financiers consolidés résumés intermédiaires d'Air Canada du troisième trimestre de 2024.

Provisions

Au troisième trimestre de 2024, une charge de 34 M\$ a été comptabilisée dans les autres charges d'exploitation pour rendre compte des coûts estimatifs liés aux obligations découlant de contrats de location.

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 septembre 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. Les mesures ou ratios financiers hors PCGR décrits dans la présente rubrique comportent généralement des exclusions ou des ajustements qui tiennent compte de une ou de plusieurs des caractéristiques suivantes, comme le fait d'être très variables, difficiles à prévoir, inhabituels par nature, significatifs pour les résultats d'une période en particulier ou non indicatifs des résultats d'exploitation passés ou futurs. Ces éléments sont exclus, car la Société est d'avis qu'ils peuvent fausser l'analyse de certaines tendances commerciales et rendre moins pertinente toute analyse comparative en regard d'autres périodes. L'exclusion de ces éléments permet de manière générale d'analyser plus justement la performance d'Air Canada au chapitre des charges d'exploitation et peut permettre l'établissement de comparaisons plus significatives avec d'autres sociétés aériennes.

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, tant pour les neuf premiers mois de 2024 que pour 2023.

Au troisième trimestre de 2024, une charge de 34 M\$ a été comptabilisée dans les autres charges d'exploitation relativement aux coûts estimatifs liés aux obligations découlant de contrats de location. Air Canada a exclu cette charge non récurrente du calcul des CESMO ajustées, du BAIIA ajusté, du bénéfice ajusté avant impôts et du bénéfice net ajusté.

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, possiblement, 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 2024, le parc aérien en exploitation d'Air Canada comptait six avions-cargos 767 de Boeing, comparativement à six au 30 septembre 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)	Troisièmes trimestres			Neuf premiers mois		
	2024	2023	Variation	2024	2023	Variation
Charges d'exploitation selon les PCGR	5 066 \$	4 929 \$	137 \$	15 334 \$	14 458 \$	876 \$
Compte tenu des éléments suivants :						
Carburant d'aviation	(1 377)	(1 365)	(12)	(3 964)	(3 927)	(37)
Coûts liés à la portion terrestre des forfaits	(102)	(99)	(3)	(574)	(543)	(31)
Coûts liés aux avions-cargos (compte non tenu du carburant)	(40)	(41)	1	(113)	(111)	(2)
Provision pour obligations découlant de contrats de location	(34)	-	(34)	(34)	-	(34)
Charges d'exploitation, compte tenu de l'incidence des éléments ci-dessus	3 513 \$	3 424 \$	89 \$	10 649 \$	9 877 \$	772 \$
SMO (en millions)	28 892	28 060	3,0 %	79 432	74 573	6,5 %
CESMO ajustées (en cents)	12,15 ¢	12,20 ¢	(0,05) ¢	13,41 ¢	13,24 ¢	0,17 ¢

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)	Troisièmes trimestres			Neuf premiers mois		
	2024	2023	Variation	2024	2023	Variation
Bénéfice d'exploitation selon les PCGR	1 040 \$	1 415 \$	(375) \$	1 517 \$	2 200 \$	(683) \$
Rajouter :						
Dotation aux amortissements	449	415	34	1 339	1 261	78
BAIIDA	1 489	1 830	(341)	2 856	3 461	(605)
Rajouter :						
Provision pour obligations découlant de contrats de location	34	-	34	34	-	34
BAIIDA ajusté	1 523 \$	1 830 \$	(307) \$	2 890 \$	3 461 \$	(571) \$
Produits d'exploitation	6 106 \$	6 344 \$	(238) \$	16 851 \$	16 658 \$	193 \$
Marge d'exploitation (en %)	17,0	22,3	(5,3) pp	9,0	13,2	(4,2) pp
Marge du BAIIDA ajusté (en %)	24,9	28,8	(3,9) pp	17,2	20,8	(3,6) 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)	Troisièmes trimestres			Neuf premiers mois		
	2024	2023	Variation (\$)	2024	2023	Variation (\$)
Bénéfice avant impôts sur le résultat selon les PCGR	897 \$	1 317 \$	(420) \$	1 236 \$	2 090 \$	(854) \$
Compte tenu des éléments suivants :						
Provision pour obligations contractuelles découlant de contrats de location	34	-	34	34	-	34
(Profit) perte de change	85	61	24	28	(317)	345
Intérêts nets au titre des régimes d'avantages du personnel	(5)	(6)	1	(16)	(18)	2
Profit sur instruments financiers comptabilisés à la juste valeur	(26)	(101)	75	(66)	(24)	(42)
Perte aux règlements de dette	-	7	(7)	46	9	37
Bénéfice ajusté avant impôts	985 \$	1 278 \$	(293) \$	1 262 \$	1 740 \$	(478) \$

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)	Troisièmes trimestres			Neuf premiers mois		
	2024	2023	Variation (\$)	2024	2023	Variation (\$)
Bénéfice net selon les PCGR	2 035 \$	1 250 \$	785 \$	2 364 \$	2 092 \$	272 \$
Compte tenu des éléments suivants :						
Provision pour obligations découlant de contrats de location	34	-	34	34	-	34
(Profit) perte de change	85	61	24	28	(317)	345
Intérêts nets au titre des régimes d'avantages du personnel	(5)	(6)	1	(16)	(18)	2
Profit sur instruments financiers comptabilisés à la juste valeur	(26)	(101)	75	(66)	(24)	(42)
Perte aux règlements de dette	-	7	(7)	46	9	37
Impôt sur le résultat, y compris pour les éléments de rapprochement ci-dessus ¹⁾	(1 154)	70	(1 224)	(1 148)	15	(1 163)
Bénéfice net ajusté	969 \$	1 281 \$	(312) \$	1 242 \$	1 757 \$	(515) \$
Nombre moyen pondéré d'actions en circulation utilisé dans le calcul du résultat net dilué par action (en millions)	376	376	-	376	376	-
Bénéfice ajusté par action – résultat dilué	2,57 \$	3,41 \$	(0,84) \$	3,30 \$	4,67 \$	(1,37) \$

1) Au troisième trimestre de 2024, les actifs d'impôts différés non comptabilisés antérieurement ont été comptabilisés. Ils comprenaient un recouvrement d'impôts sur le résultat différés de 1 154 M\$ comptabilisé dans l'état consolidé des résultats, qui a été déduit du bénéfice net ajusté. 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 a été contrebalancé par une charge d'impôts sur le résultat différés comptabilisée par le biais de l'état consolidé des résultats d'Air Canada. Cette charge a été déduite du bénéfice net ajusté.

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

(en millions)	Troisièmes trimestres		Neuf premiers mois	
	2024	2023	2024	2023
Nombre moyen pondéré d'actions en circulation – de base	358	358	358	358
Effet dilutif	18	18	18	18
Nombre moyen pondéré d'actions en circulation – dilué	376	376	376	376

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 – 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 net ajusté (la perte nette 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 BAIIA ajusté – BAIIA 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 effectués entre le Canada et les 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-BAIIA ajusté) – Ratio dette nette-BAIIA ajusté des 12 derniers mois (obtenu en divisant la dette nette par le BAIIA 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.