

Communiqué

Air Canada annonce ses résultats financiers pour le quatrième trimestre et l'exercice 2024

- Produits d'exploitation records de 5,404 milliards de dollars pour le quatrième trimestre, en hausse de 4 % sur 12 mois
- Produits d'exploitation records de 22,255 milliards de dollars pour l'exercice 2024, en hausse de 2 % sur 12 mois
- Rachat de 35 783 842 actions et annulation de la totalité de celles-ci, incluant plus de 20 millions d'actions en 2024, disponibles dans le cadre de l'offre publique de rachat dans le cours normal des activités
- Bénéfice d'exploitation de 1,263 milliard de dollars et BAIIA ajusté* de 3,586 milliards de dollars pour l'exercice, en baisse respectivement de 1,016 milliard de dollars et de 396 millions de dollars sur 12 mois
- Flux de trésorerie provenant des activités d'exploitation de 3,930 milliards de dollars et flux de trésorerie disponibles* de 1,294 milliard de dollars pour l'exercice, en baisse respectivement de 390 millions de dollars et de 1,462 milliard de dollars sur 12 mois
- Ratio de levier financier* de 1,4 au 31 décembre 2024, comparativement à 1,1 à la fin de 2023

MONTREAL, le 13 février 2025 – Air Canada a présenté aujourd'hui ses résultats financiers du quatrième trimestre et de l'exercice 2024.

« Air Canada a enregistré des produits d'exploitation records de 22,3 milliards de dollars en 2024 grâce à une augmentation de sa capacité de 5 % par rapport à 2023, a annoncé Michael Rousseau, président et chef de la direction d'Air Canada. Nous avons réalisé notre plan, en apportant au besoin des ajustements, ce qui nous a permis d'enregistrer un BAIIA annuel ajusté de près de 3,6 milliards de dollars et des flux de trésorerie disponibles de 1,3 milliard de dollars. Nous avons racheté aux fins d'annulation plus de 20 millions d'actions en 2024 et plus de 15 millions d'actions supplémentaires au début de 2025, de sorte que nous avons achevé le programme d'offre publique de rachat dans le cours normal des activités annoncé en novembre.



Le seul transporteur exploitant
un réseau international quatre
étoiles en Amérique du Nord

Nous avons transporté en toute sécurité environ 47 millions de passagers au cours de l'exercice, et je remercie tous les employés d'Air Canada pour le dévouement dont ils ont fait preuve afin d'offrir un service et un accueil chaleureux à nos clients.

« L'exercice 2024 nous a permis de démontrer l'étendue de nos forces et notre capacité d'adaptation. Nous nous sommes ajustés aux conditions du marché et avons fait preuve d'agilité pour transformer notre réseau au cours de l'année. De plus, nous sommes heureux d'avoir conclu un nouveau contrat de travail avec nos pilotes tout en limitant les perturbations. Enfin, nous avons amélioré l'expérience client grâce à l'efficacité accrue de nos activités d'exploitation, ce qui comprend une hausse de huit points de pourcentage de la ponctualité par rapport à 2023 et des investissements continus dans le parc aérien, les produits, la technologie et les aéroports.

« Avec une autre solide année derrière nous, nous sommes bien placés pour tirer parti de nos avantages concurrentiels, y compris notre marque emblématique, nos produits haut de gamme et notre réseau mondial, et pour continuer à réaliser nos plans, a conclu monsieur Rousseau. Notre équipe, qui a toujours fait preuve de discipline, poursuivra ses efforts en vue de composer avec l'incertitude et les pressions externes avec prudence et détermination. La demande demeure favorable. Nous demeurons agiles et efficaces dans le secteur dynamique de l'aviation et nous sommes prêts à nous adapter rapidement aux changements ou aux défis qui pourraient se présenter. »

** Les CESMO ajustées, le BAIIA ajusté (bénéfice avant intérêts, impôts et dotation aux amortissements), la marge du BAIIA ajusté, le ratio de levier financier, la dette nette, le bénéfice ajusté (la perte ajustée) avant impôts, le bénéfice net ajusté (la perte nette ajustée), le bénéfice ajusté (la perte ajustée) par action et les flux de trésorerie disponibles dont il est fait mention dans le présent communiqué sont des mesures financières hors PCGR, des ratios hors PCGR ou des mesures financières complémentaires. Comme il s'agit de mesures qui ne sont pas conformes aux PCGR pour la présentation d'états financiers et qui 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 Mesures financières hors PCGR du présent communiqué pour la description de ces mesures, ainsi que pour le rapprochement des mesures hors PCGR d'Air Canada mentionnées dans le présent communiqué avec la mesure financière conforme aux PCGR la plus comparable.*

Voici un aperçu des résultats d'exploitation et de la situation financière d'Air Canada pour le quatrième trimestre et l'exercice 2024 par rapport aux périodes correspondantes de 2023.

Résultats financiers du quatrième trimestre de 2024

- Produits d'exploitation records de 5,404 milliards de dollars au quatrième trimestre, en hausse de 229 millions de dollars ou de 4 %, et augmentation de la capacité de 2 %.
- Charges d'exploitation de 5,658 milliards de dollars, soit une hausse de 562 millions de dollars ou de 11 %. Cette hausse est attribuable dans une large mesure au coût des services passés unique de 490 millions de dollars comptabilisé au quatrième trimestre de 2024 en raison des modifications apportées aux régimes de retraite dans le cadre de la nouvelle convention collective avec l'Air Line Pilots Association (« ALPA »). L'augmentation des charges au titre du personnel et de la maintenance a également contribué à cette hausse.
- Perte d'exploitation de 254 millions de dollars, qui comprend un coût des services passés unique de 490 millions de dollars, comparativement à un bénéfice d'exploitation de 79 millions de dollars au quatrième trimestre de 2023.
- BAIIA ajusté de 696 millions de dollars et marge du BAIIA ajusté* de 12,9 %, soit une amélioration de 175 millions de dollars et de 2,8 points de pourcentage, respectivement.



Le seul transporteur exploitant
un réseau international quatre
étoiles en Amérique du Nord

- Bénéfice* ajusté avant impôt de 135 millions de dollars, soit une hausse de 182 millions de dollars.
- Perte nette de 644 millions de dollars et perte par action – résultat dilué de 1,81 \$, comparativement à un bénéfice net de 184 millions de dollars et à un bénéfice par action – résultat dilué de 0,41 \$.
- Bénéfice net ajusté* de 93 millions de dollars et bénéfice ajusté par action – résultat dilué de 0,25 \$, comparativement à une perte nette ajustée de 44 millions de dollars et à une perte ajustée par action – résultat dilué de 0,12 \$.
- CESMO ajustées* de 15,05 cents, comparativement à 14,25 cents, soit une hausse de 5,7 %.
- Flux de trésorerie nets provenant des activités d'exploitation de 677 millions de dollars, en baisse de 308 millions de dollars.
- Flux de trésorerie disponibles négatifs de 495 millions de dollars, comparativement à des flux de trésorerie disponibles de 669 millions de dollars au quatrième trimestre de 2023.

Récapitulatif financier de l'exercice 2024

- Produits d'exploitation de 22,255 milliards de dollars, en hausse de 422 millions de dollars ou de 2 %, et augmentation de 5 % de la capacité exploitée d'une année sur l'autre. L'augmentation de la capacité correspond aux attentes énoncées dans le communiqué de presse d'Air Canada daté du 17 décembre 2024.
- Charges d'exploitation de 20,992 milliards de dollars, en hausse de 1,438 milliard de dollars ou de 7 %. Cette hausse attribuable principalement à l'augmentation des coûts pour la plupart des postes, ce qui reflète l'accroissement de la capacité exploitée, une augmentation des charges au titre du personnel, de la maintenance et des technologies d'information ainsi que le coût des services passés unique de 490 millions de dollars comptabilisé au quatrième trimestre de 2024.
- Bénéfice d'exploitation de 1,263 milliard de dollars et marge d'exploitation de 5,7 %, soit un recul de 1,016 milliard de dollars et de 4,7 points de pourcentage, respectivement.
- BAIDA ajusté de 3,586 milliards de dollars, et marge du BAIDA ajusté de 16,1 %, soit un repli de 396 millions de dollars et de 2,1 points de pourcentage, respectivement, ce qui est quelque peu supérieur au BAIDA ajusté d'environ 3,5 milliards de dollars prévu dans le communiqué d'Air Canada daté du 17 décembre 2024.
- Bénéfice ajusté avant impôt de 1,397 milliard de dollars, soit une baisse de 296 millions de dollars.
- Bénéfice net de 1,720 milliard de dollars et bénéfice par action – résultat dilué de 4,72 \$, contre un bénéfice net de 2,276 milliards de dollars et un bénéfice net par action – résultat dilué de 5,96 \$ en 2023. Le bénéfice net de 2024 tient compte de la comptabilisation d'actifs d'impôts différés non comptabilisés antérieurement de 1,154 milliard de dollars.
- Bénéfice net ajusté de 1,335 milliard de dollars et bénéfice ajusté par action – résultat dilué de 3,55 \$, contre un bénéfice net ajusté de 1,713 milliard de dollars et un bénéfice ajusté par action – résultat dilué de 4,56 \$.



Le seul transporteur exploitant
un réseau international quatre
étoiles en Amérique du Nord

- CESMO ajustées de 13,80 cents, contre 13,49 cents, soit une hausse de 2,3 %, ce qui correspond aux attentes énoncées dans le communiqué d’Air Canada daté du 17 décembre 2024.
- Flux de trésorerie nets provenant des activités d’exploitation de 3,930 milliards de dollars, soit une baisse de 390 millions de dollars.
- Flux de trésorerie disponibles de 1,294 milliard de dollars, soit une baisse de 1,462 milliard de dollars.
- Ratio dette nette-BAIIDA ajusté de 1,4 au 31 décembre 2024, contre 1,1 au 31 décembre 2023.

Perspectives

Pour l’exercice 2025, Air Canada maintient ses prévisions et ses principales hypothèses. Les prévisions pour l’ensemble de l’exercice 2025 sont les suivantes :

Indicateur	Prévisions pour l’exercice 2025
BAIIDA ajusté	De 3,4 G\$ à 3,8 G\$
Capacité en SMO	Augmentation de 3 % à 5 % par rapport à 2024
CESMO ajustées	De 14,25 cents à 14,50 cents
Flux de trésorerie disponibles	Équilibre de +/- 200 M\$

Principales hypothèses

Air Canada a formulé des hypothèses pour l’élaboration de ses prévisions, à savoir que la croissance du PIB du Canada sera modérée pour 2025, que le dollar canadien s’échangera en moyenne à 1,40 \$ CA contre 1,00 \$ US tout au long de l’exercice 2025 et que le prix du carburant d’aviation s’établira en moyenne à 0,95 \$ CA le litre sur l’ensemble de l’exercice 2025.

Les prévisions d’Air Canada constituent des énoncés prospectifs au sens de la législation en valeurs mobilières applicable et sont soumises à des incertitudes et à des risques importants, notamment en ce qui a trait à l’incidence potentielle des déclarations faites (p. ex., des menaces) ou des mesures prises par des États en matière d’imposition de tarifs douaniers sur les exportations et les importations, et aux conséquences qui en découlent. Se reporter aux informations comprises dans la rubrique intitulée *Mise en garde concernant les énoncés prospectifs* ci-après.

Cibles pour 2028

Le 17 décembre 2024, Air Canada a annoncé ses cibles financières à long terme pour 2028 et ses aspirations pour 2030, présentées dans le tableau qui suit.

Indicateur	Cibles pour 2028	Aspirations pour 2030
------------	------------------	-----------------------



Le seul transporteur exploitant
un réseau international quatre
étoiles en Amérique du Nord

Produits d'exploitation	Environ 30 G\$	Plus de 30 G\$
Marge du BAIIA ajusté*	Supérieure ou égale à 17 %	Entre 18 % et 20 %
Flux de trésorerie nets provenant des activités d'exploitation en pourcentage du BAIIA ajusté*	Environ 90 %	Environ 90 %
Achats d'immobilisations corporelles et incorporelles en pourcentage des produits d'exploitation*	Inférieurs ou égaux à 12 %	Inférieurs à 12 %
Marge des flux de trésorerie disponibles*	Environ 5 %	Environ 5 %
Rendement du capital investi*	Non indiqué	Supérieur ou égal à 12 %
Nombre d'actions après dilution	Inférieur à 300 millions d'actions	Inférieur à 300 millions d'actions

** Le BAIIA ajusté (bénéfice avant intérêts, impôts et dotation aux amortissements), la marge du BAIIA ajusté, les flux de trésorerie nets provenant des activités d'exploitation en pourcentage du BAIIA ajusté, les achats d'immobilisations corporelles et incorporelles en pourcentage des produits d'exploitation, la marge des flux de trésorerie disponibles et le rendement sur le capital investi sont des mesures financières hors PCGR ou des ratios hors PCGR dont il est fait mention dans le présent communiqué sont des mesures financières hors PCGR, des ratios hors PCGR ou des mesures financières complémentaires. Comme il s'agit de mesures qui ne sont pas conformes aux PCGR pour la présentation d'états financiers et qui 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 cibles à long terme pour 2028 et les aspirations pour 2030 mentionnées dans le présent communiqué ne représentent pas des prévisions ou des perspectives, mais ont plutôt pour but d'aider le lecteur à évaluer les progrès accomplis dans la réalisation des objectifs d'Air Canada. Le lecteur est averti que ces renseignements pourraient ne pas convenir à d'autres fins. Air Canada peut revoir et réviser ces cibles et ces aspirations en fonction de l'évolution de l'économie, des facteurs géopolitiques, du marché et de la réglementation. Ces cibles et ces aspirations servent d'objectifs à Air Canada dans l'exécution de ses priorités stratégiques, et elles supposent un environnement commercial normal. La capacité d'Air Canada à atteindre ces cibles et ces aspirations dépend également de sa capacité à réaliser les initiatives et les objectifs commerciaux exposés durant les présentations de la journée des investisseurs 2024 d'Air Canada, lesquelles seront publiées à l'adresse aircanada.com/investisseurs peu après l'événement. Ils comprennent notamment l'augmentation des produits d'exploitation, l'accroissement du parc et des capacités du réseau, la réussite d'autres investissements et initiatives clés ainsi que d'autres hypothèses importantes, notamment celles qui figurent dans le présent communiqué, et cette capacité est soumise à un certain nombre de risques et d'incertitudes.



Le seul transporteur exploitant
un réseau international quatre
étoiles en Amérique du Nord

Mesures financières hors PCGR

Sont présentés ci-après certaines mesures financières 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 d'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 de la comparer de façon plus pertinente à celle d'autres sociétés aériennes.

Air Canada exclut l'incidence de la dépréciation d'actifs, le cas échéant, dans le calcul des CESMO ajustées, du BAIIDA ajusté, de la marge du BAIIDA 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 comptabilisé de charges au titre de la dépréciation d'actifs, tant pour 2024 que pour 2023.

Au troisième trimestre de 2024, une charge de 34 millions de dollars 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 BAIIDA ajusté, du bénéfice ajusté avant impôts et du bénéfice net ajusté.

Étant donné la ratification de la convention collective avec l'ALPA au quatrième trimestre de 2024, Air Canada a comptabilisé un coût des services passés unique de 490 M\$ au quatrième trimestre de 2024 en raison de certaines modifications apportées aux régimes dans le cadre de la convention collective. Air Canada a exclu cette charge du calcul des CESMO ajustées, du BAIIDA ajusté, du bénéfice ajusté avant impôts et du bénéfice net ajusté.



**Le seul transporteur exploitant
un réseau international quatre
étoiles en Amérique du Nord**

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. Elle exclut toutefois de cette mesure l'incidence de la charge de carburant d'aviation, les coûts liés à la portion terrestre des forfaits de Vacances Air Canada, les coûts liés aux avions-cargos et d'autres éléments susmentionnés. 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 qui se rapportent à la portion terrestre des forfaits de Vacances Air Canada que n'engagent pas certaines sociétés aériennes qui n'exercent pas d'activités de voyageur comparables. En outre, ces coûts ne génèrent pas de SMO. Par conséquent, le fait d'exclure ces coûts des charges d'exploitation permet d'établir une comparaison plus pertinente d'une période à l'autre lorsque ces coûts peuvent varier.

De plus, Air Canada engage des coûts relativement à l'exploitation d'avions-cargos, coûts que n'engagent pas certaines sociétés aériennes qui n'exercent pas d'activités de fret comparables. Au 31 décembre 2024, Air Canada comptait six avions-cargos 767 de Boeing en service, contre sept au 31 décembre 2023. Ces coûts ne génèrent pas de SMO et, par conséquent, le fait de les exclure des charges d'exploitation permet d'établir une comparaison plus pertinente d'une période à l'autre pour les activités de transport de passagers.

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

(en millions de dollars canadiens, sauf indication contraire)	Quatrièmes trimestres			Ensemble des exercices		
	2024	2023	Variation	2024	2023	Variation
Charges d'exploitation selon les PCGR	5 658 \$	5 096 \$	562 \$	20 992 \$	19 554 \$	1 438 \$
Compte tenu des éléments suivants :						
Carburant d'aviation	(1 154)	(1 391)	237	(5 118)	(5 318)	200
Coûts liés à la portion terrestre des forfaits	(208)	(177)	(31)	(782)	(720)	(62)
Coûts liés aux avions-cargos (compte non tenu du carburant)	(50)	(46)	(4)	(163)	(157)	(6)
Provision pour obligations découlant de contrats de location	-	-	-	(34)	-	(34)
Modifications des régimes de retraite	(490)	-	(490)	(490)	-	(490)
Charges d'exploitation, compte tenu de l'incidence des éléments ci-dessus	3 756 \$	3 482 \$	274	14 405	13 359	1 046
SMO (en millions)	24 949	24 439	2,1 %	104 381	99 012	5,4 %
CESMO ajustées (en cents)	15,05 ¢	14,25 ¢	0,80 ¢	13,80 ¢	13,49 ¢	0,31 ¢



Le seul transporteur exploitant
un réseau international quatre
étoiles en Amérique du Nord

BAIIDA ajusté et marge du BAIIDA ajusté

Le BAIIDA ajusté (à savoir le bénéfice avant intérêts, impôts et dotation aux amortissements) et la marge du BAIIDA ajusté (BAIIDA ajusté exprimé en pourcentage des produits d'exploitation) sont couramment utilisés dans le secteur du transport aérien et Air Canada s'en sert afin d'avoir un aperçu du résultat d'exploitation, de la marge qui y est liée avant intérêts, impôts et dotation aux amortissements et d'autres éléments susmentionnés. Ces éléments 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)	Quatrièmes trimestres			Ensemble des exercices		
	2024	2023	Variation	2024	2023	Variation
Bénéfice (perte) d'exploitation selon les PCGR	(254) \$	79 \$	(333) \$	1 263 \$	2 279 \$	(1 016) \$
Rajouter :						
Dotation aux amortissements	460	442	18	1 799	1 703	96
BAIIDA	206	521	(315)	3 062	3 982	(920)
Rajouter :						
Provision pour obligations découlant de contrats de location	-	-	-	34	-	34
Modifications des régimes de retraite	490	-	490	490	-	490
BAIIDA ajusté	696 \$	521 \$	175 \$	3 586 \$	3 982 \$	(396) \$
Produits d'exploitation	5 404 \$	5 175 \$	229 \$	22 255 \$	21 833 \$	422 \$
Marge d'exploitation (en %)	(4,7)	1,5	(6,2) pp	5,7	10,4	(4,7) pp
Marge du BAIIDA ajusté (en %)	12,9	10,1	2,8 pp	16,1	18,2	(2,1) pp

Bénéfice ajusté (perte ajustée) avant impôts

Air Canada se sert du bénéfice ajusté (de la perte ajustée) avant impôts pour mesurer le rendement financier avant impôts global de ses activités, à l'exclusion de l'incidence du profit ou de la perte de change, des intérêts nets au titre des régimes d'avantages du personnel, du profit ou de la perte sur les instruments financiers comptabilisés à la juste valeur, du profit ou de la perte à la cession-bail d'actifs, du profit ou de la perte à la cession d'actifs, du profit ou de la perte aux règlements et modifications de dette et d'autres éléments susmentionnés. 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 seul transporteur exploitant
un réseau international quatre
étoiles en Amérique du Nord

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

(en millions de dollars canadiens)	Quatrièmes trimestres			Exercices		
	2024	2023	Variation (\$)	2024	2023	Variation (\$)
Bénéfice (perte) avant impôts selon les PCGR	(721) \$	122 \$	(843) \$	515 \$	2 212 \$	(1 697) \$
Compte tenu des éléments suivants :						
Provision pour obligations découlant de contrats de location	-	-	-	34	-	34
Modifications aux régimes de retraite	490	-	490	490	-	490
(Profit) perte de change	372	(72)	444	400	(389)	789
Intérêts nets au titre des régimes d'avantages du personnel	(6)	(7)	1	(22)	(25)	3
(Profit) perte sur instruments financiers comptabilisés à la juste valeur	38	(91)	129	(28)	(115)	87
(Profit) perte aux règlements et modifications de dette	(38)	1	(39)	8	10	(2)
Bénéfice ajusté (perte ajustée) avant impôts	135 \$	(47) \$	182 \$	1 397 \$	1 693 \$	(296) \$

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, du profit ou de la perte à la cession d'actifs et d'autres éléments susmentionnés. Ces éléments peuvent fausser l'analyse de certaines tendances commerciales et rendre moins pertinente toute analyse comparative en regard d'autres sociétés aériennes.



**Le seul transporteur exploitant
un réseau international quatre
étoiles en Amérique du Nord**

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)	Quatrièmes trimestres			Ensemble des exercices		
	2024	2023	Variation (\$)	2024	2023	Variation (\$)
Bénéfice net selon les PCGR	(644) \$	184 \$	(828) \$	1 720 \$	2 276 \$	(556) \$
Compte tenu des éléments suivants :						
Provision pour obligations découlant de contrats de location	-	-	-	34	-	34
Modifications apportées aux régimes de retraite	490	-	490	490	-	490
(Profit) perte de change	372	(72)	444	400	(389)	789
Intérêts nets au titre des régimes d'avantages du personnel	(6)	(7)	1	(22)	(25)	3
(Profit) perte sur instruments financiers comptabilisés à la juste valeur	38	(91)	129	(28)	(115)	87
(Profit) perte aux règlements et modifications de dette	(38)	1	(39)	8	10	(2)
Impôt sur le résultat, y compris les éléments de rapprochement ci-dessus ¹⁾	(119)	(59)	(60)	(1 267)	(44)	(1 223)
Bénéfice net ajusté (perte nette ajustée)	93 \$	(44) \$	137 \$	1 335 \$	1 713 \$	(378) \$
Nombre moyen pondéré d'actions en circulation utilisé dans le calcul du résultat net dilué par action (en millions)	374	358	16	376	376	-
Bénéfice ajusté par action – résultat dilué	0,25 \$	(0,12) \$	0,37 \$	3,55 \$	4,56 \$	(1,01) \$

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 millions de dollars comptabilisé dans l'état consolidé des résultats, qui a été déduit du bénéfice net ajusté. En 2023, la charge d'impôts sur le résultat différés comptabilisée dans les autres éléments du résultat global relativement à des réévaluations du passif des régimes d'avantages du personnel a été contrebalancée par un recouvrement d'impôts sur le résultat différés comptabilisé au moyen de l'état consolidé des résultats d'Air Canada. Ce recouvrement a été déduit du bénéfice net ajusté.

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

(en millions)	Quatrièmes trimestres		Ensemble des exercices	
	2024	2023	2024	2023
Nombre moyen pondéré d'actions en circulation – de base	355	358	358	358
Effet dilutif	19	-	18	18
Nombre moyen pondéré d'actions en circulation – dilué	374	358	376	376



Le seul transporteur exploitant
un réseau international quatre
étoiles en Amérique du Nord

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.

Le tableau ci-après présente un rapprochement des flux de trésorerie disponibles avec les flux de trésorerie nets provenant des (affectés aux) activités d'exploitation pour les périodes indiquées :

(en millions de dollars canadiens)	Quatrièmes trimestres			Ensemble des exercices		
	2024	2023	Variation (\$)	2024	2023	Variation (\$)
Flux de trésorerie nets provenant des activités d'exploitation	677 \$	985 \$	(308) \$	3 930 \$	4 320 \$	(390) \$
Achats d'immobilisations corporelles et incorporelles	(1 172)	(316)	(856)	(2 636)	(1 564)	(1 072)
Flux de trésorerie disponibles	(495) \$	669 \$	(1 164) \$	1 294 \$	2 756 \$	(1 462) \$

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.

Ratio dette nette-BAIIDA ajusté des 12 derniers mois (ratio de levier financier)

Le ratio dette nette-BAIIDA ajusté des 12 derniers mois (également désigné « ratio de levier financier ») est couramment utilisé dans l'industrie du transport aérien et Air Canada s'en sert pour évaluer le levier financier. Le ratio de levier financier correspond à la dette nette divisée par le BAIIDA ajusté des 12 derniers mois.

Le tableau ci-après présente un rapprochement du ratio de levier financier avec les soldes de la dette nette d'Air Canada aux dates indiquées :

(en millions de dollars canadiens)	31 décembre 2024	31 décembre 2023	Variation
Total de la dette à long terme et des obligations locatives	10 915 \$	12 996 \$	(2 081) \$
Partie courante de la dette à long terme et des obligations locatives	1 755	866	889
Total de la dette à long terme et des obligations locatives (y compris la partie courante)	12 670	13 862	(1 192)
Moins la trésorerie et les équivalents de trésorerie, les placements à court terme et les placements à long terme	(7 752)	(9 295)	1 543
Dette nette	4 918 \$	4 567 \$	351 \$
BAIIDA ajusté (période de 12 mois)	3 586	3 982	(396)
Ratio de la dette nette sur le BAIIDA ajusté	1,4	1,1	0,3

Pour un complément d'information sur les documents publics d'Air Canada, dont sa dernière Notice annuelle, veuillez consulter le site de SEDAR+ à l'adresse www.sedarplus.ca.



Le seul transporteur exploitant
un réseau international quatre
étoiles en Amérique du Nord

Avis concernant la téléconférence du quatrième trimestre de 2024

Air Canada invite les analystes à sa téléconférence trimestrielle qui se tiendra le vendredi 14 février 2025, à 7 h 30 (HE). Michael Rousseau, président et chef de la direction, John Di Bert, vice-président général et chef des Affaires financières, et Mark Galardo, vice-président général – Chiffre d'affaires et Planification du réseau, et président – Fret, présenteront les résultats et répondront aux questions des analystes. Immédiatement après la période de questions des analystes, John Di Bert et Pierre Houle, vice-président et trésorier, répondront aux questions des prêteurs à terme de type B et des porteurs d'obligations d'Air Canada.

Les membres des médias et du public peuvent écouter cette téléconférence audio. En voici les renseignements détaillés :

Webémission : <https://edge.media-server.com/mmc/p/p6qoynt/lan/fr/>

Par téléphone : 647 932-3411 ou 1 800 715-9871 (sans frais)

Code d'accès 9102477

Veuillez prévoir 10 minutes pour la connexion à la téléconférence.

MISE EN GARDE CONCERNANT LES ÉNONCÉS PROSPECTIFS

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

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

Les facteurs qui pourraient faire en sorte que les résultats diffèrent sensiblement de ceux indiqués dans les énoncés prospectifs comprennent la conjoncture économique, les déclarations faites (p. ex., des menaces) ou les mesures prises par des États en matière d'imposition de tarifs douaniers sur les exportations et les importations canadiennes, et les conséquences qui en découlent, le contexte géopolitique, comme les conflits militaires au Moyen-Orient et entre la Russie et l'Ukraine, la capacité d'Air Canada à dégager ou à maintenir une rentabilité nette, l'état du secteur et du marché et le contexte influant sur la demande, la concurrence, la dépendance d'Air Canada



Le seul transporteur exploitant
un réseau international quatre
étoiles en Amérique du Nord

à l'égard des technologies, les risques liés à la cybersécurité, les interruptions de service, les changements climatiques et les facteurs liés à l'environnement (dont les systèmes météorologiques et autres phénomènes naturels, et des facteurs anthropiques), la dépendance d'Air Canada à l'égard des fournisseurs clés (y compris des organismes gouvernementaux et d'autres parties prenantes soutenant les activités aéroportuaires et de l'exploitation aérienne), les relations de travail et les coûts connexes, la capacité d'Air Canada à mettre en œuvre efficacement des initiatives stratégiques opportunes et d'autres initiatives importantes (notamment sa faculté à gérer les charges d'exploitation), les cours de l'énergie, la capacité d'Air Canada à rembourser ses dettes et à conserver ou à accroître la liquidité, sa dépendance à l'égard des transporteurs régionaux et autres, sa capacité à recruter et à conserver le personnel nécessaire, les épidémies, l'évolution de la législation, de la réglementation ou des procédures judiciaires, les attentats terroristes, les conflits armés, la capacité d'Air Canada à exploiter avec succès son programme de fidélité, les pertes par sinistre, la dépendance d'Air Canada à l'égard des partenaires Star Alliance^{MD} et des coentreprises, sa capacité à préserver et à faire croître sa marque, les litiges actuels et éventuels avec des tiers, les fluctuations des taux de change, les limites imposées aux termes de clauses restrictives, les questions d'assurance et les coûts qui y sont associés, les obligations au titre des régimes de retraite, ainsi que les facteurs dont il est fait mention dans le dossier d'information publique d'Air Canada qui peut être consulté à l'adresse www.sedarplus.ca, notamment à la rubrique 18, Facteurs de risque, du rapport de gestion de 2024.

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 pour 2030 et 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



Le seul transporteur exploitant
un réseau international quatre
étoiles en Amérique du Nord

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 communiqué représentent les attentes d'Air Canada en date de ce communiqué (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.

– 30 –

INFORMATION

Relations avec les investisseurs : 514 422-7849

investors.investisseurs@aircanada.ca

Internet : **aircanada.com/investisseurs**



Le seul transporteur exploitant
un réseau international quatre
étoiles en Amérique du Nord

Principales mesures financières et statistiques

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

(en millions de dollars canadiens, sauf les montants par action ou indication contraire)	Quatrièmes trimestres			Ensemble des exercices		
	2024	2023	Variation (\$)	2024	2023	Variation (\$)
Mesures de performance financière						
Produits d'exploitation	5 404	5 175	229	22 255	21 833	422
Bénéfice (perte) d'exploitation	(254)	79	(333)	1 263	2 279	(1 016)
Marge d'exploitation ¹⁾ (en %)	(4,7)	1,5	(6,2) pp ⁸⁾	5,7	10,4	(4,7) pp
BAIIDA ajusté ²⁾	696	521	175	3 586	3 982	(396)
Marge du BAIIDA ajusté ²⁾ (en %)	12,9	10,1	2,8 pp	16,1	18,2	(2,1) pp
Bénéfice (perte) avant impôts sur le résultat	(721)	122	(843)	515	2 212	(1 697)
Bénéfice net (perte nette)	(644)	184	(828)	1 720	2 276	(556)
Bénéfice ajusté (perte ajustée) avant impôts ²⁾	135	(47)	182	1 397	1 693	(296)
Bénéfice net ajusté (perte nette ajustée) ²⁾	93	(44)	137	1 335	1 713	(378)
Liquidités totales ³⁾	9 154	10 290	(1 136)	9 154	10 290	(1 136)
Flux de trésorerie nets provenant des activités d'exploitation	677	985	(308)	3 930	4 320	(390)
Flux de trésorerie disponibles ²⁾	(495)	669	(1 164)	1 294	2 756	(1 462)
Dettes nettes ²⁾	4 918	4 567	351	4 918	4 567	351
Bénéfice (perte) par action – résultat dilué	(1,81)	0,41	(2,22)	4,72	5,96	(1,24)
Bénéfice ajusté (perte ajustée) par action ²⁾	0,25	(0,12)	0,37	3,55	4,56	(1,01)
Statistiques d'exploitation⁴⁾	2024	2023	Variation (%)	2024	2023	Variation (%)
Passagers-milles payants (« PMP ») (en millions)	20 573	20 405	0,8	88 643	85 802	3,3
Sièges-milles offerts (« SMO ») (en millions)	24 949	24 439	2,1	104 381	99 012	5,4
Coefficient d'occupation (en %)	82,5 %	83,5 %	(1,0) pp	85,0 %	86,7 %	(1,7) pp
Produits passages par PMP (« rendement unitaire ») (en cents)	23,0	22,3	3,0	22,3	22,6	(1,0)
Produits passages par SMO (« PPSMO ») (en cents)	18,9	18,6	1,7	18,9	19,6	(3,4)
Produits d'exploitation par SMO (« PESMO ») (en cents)	21,7	21,2	2,3	21,3	22,1	(3,3)
Charges d'exploitation par SMO (« CESMO ») (en cents)	22,7	20,9	8,8	20,1	19,8	1,8
CESMO ajustées (en cents) ²⁾	15,1	14,2	5,7	13,8	13,5	2,3
Effectif moyen en équivalents temps plein (« ETP ») (en milliers) ⁵⁾	37,1	36,4	1,9	37,1	35,7	4,0
Avions composant le parc en exploitation à la clôture de la période	354	361	(1,9)	354	361	(1,9)
Sièges routés (en milliers)	13 796	13 636	1,2	56 745	54 026	5,0
Mouvements des appareils (en milliers)	94,5	93,4	1,2	387,9	373,1	4,0
Longueur d'étape moyenne (en milles) ⁶⁾	1 808	1 792	0,9	1 839	1 833	0,4
Coût du litre de carburant (en cents)	94,6	117,6	(19,6)	100,6	111,6	(9,9)
Consommation de carburant (en milliers de litres)	1 225 281	1 178 926	3,9	5 082 636	4 751 692	7,0
Passagers payants transportés (en milliers) ⁷⁾	10 929	10 899	0,3	45 886	44 790	2,4

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.



Le seul transporteur exploitant
un réseau international quatre
étoiles en Amérique du Nord

- 2) *Le bénéfice ajusté (la perte ajustée) avant impôts, le bénéfice net ajusté (la perte nette ajustée), le BAIIA ajusté (à savoir le bénéfice avant intérêts, impôts et dotation aux amortissements), la marge du BAIIA ajusté, les flux de trésorerie disponibles, la dette nette et les CESMO ajustées sont des mesures financières hors PCGR, des mesures de la gestion du capital, des ratios hors PCGR ou des mesures financières complémentaires. Comme ces mesures ne sont pas conformes aux PCGR pour la présentation d'états financiers et qu'elles n'ont pas de sens normalisé, elles ne sauraient être comparées à des mesures similaires présentées par d'autres entités et ne doivent pas être considérées comme pouvant se substituer à des résultats établis selon les PCGR ou comme ayant préséance sur ceux-ci. Se reporter à la rubrique intitulée Mesures financières hors PCGR du présent communiqué 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 terme et à long terme et des fonds disponibles aux termes de facilités de crédit d'Air Canada. Au 31 décembre 2024, les liquidités totales s'élevaient à 9 154 millions de dollars et étaient composées de trésorerie et d'équivalents de trésorerie et de placements à court terme et à long terme totalisant 7 752 millions de dollars et d'un montant de 1 402 millions de dollars pouvant être prélevé sur les facilités de crédit. Au 31 décembre 2023, les liquidités totales s'élevaient à 10 290 millions de dollars et étaient composées de trésorerie et d'équivalents de trésorerie et de placements à court terme et à long terme totalisant 9 295 millions de dollars et d'un montant de 995 millions de dollars pouvant être prélevé sur les facilités de crédit. Les liquidités totales comprennent également des fonds (346 millions de dollars au 31 décembre 2024 et 393 millions de dollars au 31 décembre 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 équivalents temps plein (« ETP »), les statistiques d'exploitation dans le présent tableau tiennent compte des données pour des transporteurs tiers exerçant leurs activités aux termes du contrat d'achat de capacité avec Air Canada.*
- 5) *Rend compte de l'effectif en ETP à Air Canada et aux filiales de celle-ci. Exclut l'effectif en ETP à des transporteurs tiers qui exercent leurs activités aux termes d'un contrat d'achat de capacité conclu avec Air Canada.*
- 6) *La longueur d'étape moyenne correspond au total de sièges-milles offerts divisé par le total de sièges routés.*
- 7) *Les passagers payants sont dénombrés en fonction des indicatifs de vol (et non en fonction du voyage, de l'itinéraire ou du segment de trajet), conformément à la définition établie par l'IATA.*
- 8) *« pp » indique des points de pourcentage et désigne la mesure de l'écart arithmétique entre deux pourcentages.*



**Le seul transporteur exploitant
un réseau international quatre
étoiles en Amérique du Nord**