



Air Canada – Aperçu à l'intention des investisseurs

Quatrième trimestre et exercice 2024

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, 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 à l’égard des technologies, les risques liés à la cybersécurité, les interruptions de service, les changements climatiques et les facteurs liés à l’environnement (dont les systèmes météorologiques et autres phénomènes naturels, et des facteurs anthropiques), la dépendance d’Air Canada à l’égard des fournisseurs clés (y compris des organismes gouvernementaux et d’autres intervenants soutenant les activités aéroportuaires et de l’exploitation aérienne), les relations de travail et les coûts connexes, la capacité d’Air Canada à mettre en œuvre efficacement des initiatives stratégiques opportunes et d’autres initiatives importantes (notamment sa faculté à gérer les charges d’exploitation), les cours de l’énergie, la capacité d’Air Canada à rembourser ses dettes et à conserver ou à accroître la liquidité, la dépendance d’Air Canada à l’égard des transporteurs régionaux et autres, la capacité d’Air Canada à recruter et à conserver du personnel qualifié, les épidémies, l’évolution de la législation, de la réglementation ou des procédures judiciaires, les attentats terroristes, les conflits armés, la capacité d’Air Canada à exploiter avec succès son programme de fidélité, les pertes par sinistre, la dépendance d’Air Canada à l’égard des partenaires Star AllianceMD et des coentreprises, la capacité d’Air Canada à préserver et à faire croître sa marque, les litiges actuels et éventuels avec des tiers, les fluctuations des taux de change, les limites imposées aux termes de clauses restrictives, les questions d’assurance et les coûts qui y sont associés, les obligations au titre des régimes de retraite, ainsi que les facteurs dont il est fait mention dans le dossier d’information publique d’Air Canada, qui peut être consulté à l’adresse www.sedarplus.com, notamment à la rubrique 18, *Facteurs de risque*, du rapport de gestion de 2024 d’Air Canada, daté du 13 février 2025.

Air Canada a fixé et continue de fixer des objectifs, de prendre des engagements et d’évaluer l’incidence eu égard aux changements climatiques, ainsi que les initiatives, plans et propositions connexes que la Société et d’autres parties prenantes (dont les organismes publics, les autorités de réglementation et autres organismes) mettent en œuvre en matière de changements climatiques et d’émissions de carbone. La réalisation de nos engagements et de nos objectifs dépend de nombreux facteurs, notamment des mesures combinées des gouvernements, du secteur, des fournisseurs et des autres intervenants et parties prenantes, ainsi que du développement et de la mise en œuvre de nouvelles technologies. En particulier, les cibles d’émissions de carbone 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 zéro émission nette 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, ainsi que de pressions potentielles de la part d’investisseurs, de groupes d’activistes ou d’autres parties prenantes. Si nous ne sommes pas en mesure de respecter nos objectifs et nos engagements relativement aux changements climatiques ou d’en rendre compte de façon appropriée, nous pourrions faire l’objet d’une publicité et de réactions négatives de la part d’investisseurs, de clients, de groupes de défense ou d’autres parties prenantes, ce qui pourrait nuire à la réputation d’Air Canada ou avoir d’autres effets négatifs sur la Société.

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





T4 2024

Faits saillants de nos résultats financiers

Voir nos résultats financiers complets sur le site des Relations avec les investisseurs d'Air Canada : aircanada.com/investisseurs

Passagers payants transportés

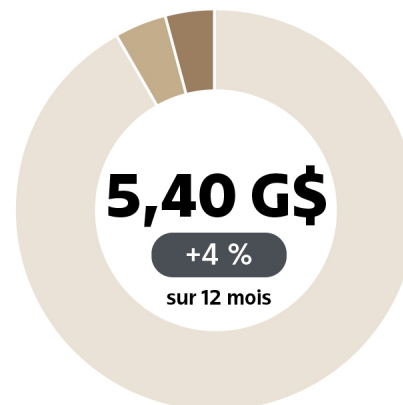
10,9 M

+0,3 %
sur 12 mois



2,1 %
Capacité - SMO
(sièges-milles offerts)
sur 12 mois

Total des produits d'exploitation



4,73 G\$

Passages

293 M\$

Fret

385 M\$

Autres

PESMO (produits d'exploitation par SMO) 21,1 cents

CESMO (charges d'exploitation par SMO) 22,7 cents

CESMO ajustées* 15,1 cents

-254 M\$

Bénéfice d'exploitation

-333 M\$

sur 12 mois

696 M\$

BAIIDA ajusté*

+175 M\$

sur 12 mois

-1,81 \$

Bénéfice par action -
résultat dilué

-2,11 \$

sur 12 mois

0,25 ¢

Bénéfice ajusté par action -
résultat dilué*

+0,37 ¢

sur 12 mois

1,4

Ratio de levier financier* au 31 déc. 2024

* Le BAIIDA ajusté (à savoir le bénéfice avant intérêts, impôts et dotation aux amortissements) est une mesure financière hors PCGR. Les CESMO ajustées, le bénéfice ajusté (la perte ajustée) par action - résultat dilué et le ratio de levier financier ne sont pas des ratios financiers reconnus par les PCGR. 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 section intitulée Mesures financières hors PCGR de cette présentation pour en savoir plus et pour un rapprochement quantitatif des mesures financières hors PCGR d'Air Canada avec la mesure financière conforme aux PCGR la plus comparable.



AIR CANADA



Exercice 2024

Faits saillants de nos résultats financiers

Voir nos résultats financiers complets sur le site des Relations avec les investisseurs d'Air Canada : aircanada.com/investisseurs

Passagers payants transportés

45,9 M

+2,4 %

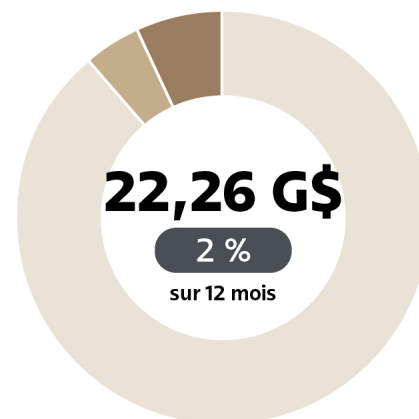
sur 12 mois



+5,4 % sur 12 mois

Capacité - SMO
(sièges-milles offerts)

Total des produits d'exploitation



19,76 G\$

Passages

991 M\$

Fret

1,5 G\$

Autres

PESMO (produits d'exploitation par SMO) 21,3 cents

CESMO (charges d'exploitation par SMO) 20,1 cents

CESMO ajustées* 13,8 cents

1,26 G\$

Bénéfice d'exploitation

-1,02 G\$

sur 12 mois

3,59 G\$

BAIIDA ajusté*

-396 M\$

sur 12 mois

4,72 \$

Bénéfice par action -
résultat dilué

-1,24 \$

sur 12 mois

3,55 \$

Bénéfice ajusté par action -
résultat dilué*

-1,01 \$

sur 12 mois

1,4

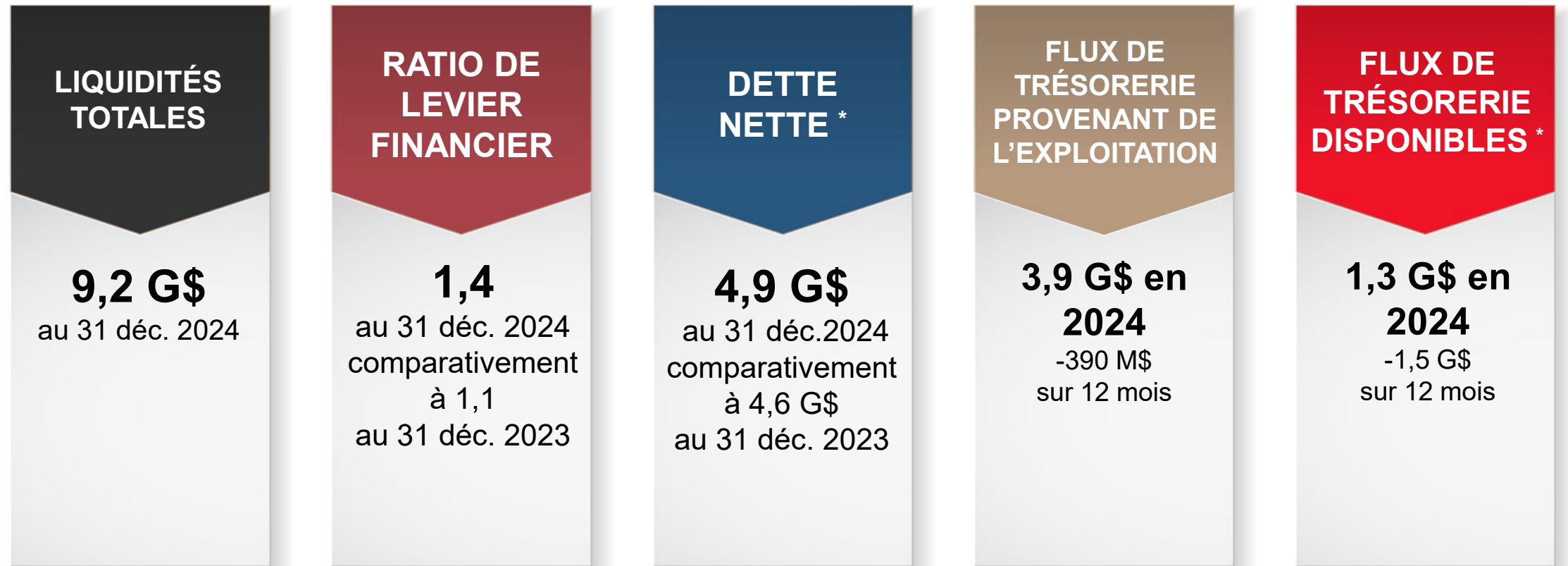
Ratio de levier financier* au 31 déc. 2024

* Le BAIIDA ajusté (à savoir le bénéfice avant intérêts, impôts et dotation aux amortissements) est une mesure financière hors PCGR. Les CESMO ajustées, le bénéfice ajusté (la perte ajustée) par action - résultat dilué et le ratio de levier financier ne sont pas des ratios financiers reconnus par les PCGR. 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 section intitulée Mesures financières hors PCGR de cette présentation pour en savoir plus et pour un rapprochement quantitatif des mesures financières hors PCGR d'Air Canada avec la mesure financière conforme aux PCGR la plus comparable.



AIR CANADA

Maintenir un bilan solide et résilient



* 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. 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 ces activités, compte tenu des dépenses d'investissement. 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 section intitulée Mesures financières hors PCGR de cette présentation pour en savoir plus et pour un rapprochement quantitatif des mesures financières hors PCGR d'Air Canada avec la mesure financière conforme aux PCGR la plus comparable.



Principales réalisations en 2024

Réseau diversifié

Capacité d'adaptation et souplesse

Main-d'œuvre

Nouvelle convention collective conclue avec les pilotes

Exploitation

Hausse de 8 points de pourcentage de la ponctualité par rapport à 2023

Affectation du capital

Rachat de 35 783 842 actions et annulation 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



Équipe de direction d'Air Canada

L'expérience et l'engagement au service de la valeur à long terme



Michael Rousseau
Président et chef de
la direction



Marc Barbeau
Vice-président général,
chef des Affaires juridiques
et secrétaire général



John Di Bert
Vice-président général
et chef des Affaires
financières



Mark Galardo
Vice-président général – Chiffre
d'affaires et Planification du
réseau, et président – Fret



Craig Landry
Vice-président
général et chef des
opérations



Arielle Meloul-Wechsler
Vice-présidente générale et chef
des Ressources humaines et des
Affaires publiques



Mark Nasr
Vice-président général – Marketing
et Solutions numériques, et
président d'Aéroplan



Kevin O'Connor
Premier vice-président – Gestion
mondiale des Aéroports et Contrôle
de l'exploitation



Murray Strom
Premier vice-président – Opérations
aériennes et Maintenance



Principaux prix de l'industrie

Prix 2025 de l'Airline Passenger Experience Association

- ✓ Cote cinq étoiles dans la catégorie sociétés aériennes internationales

Prix World Airline Awards 2024 de Skytrax

- ✓ Meilleur service de restauration dans un salon de classe affaires de société aérienne au monde (Suite Signature Air Canada de Toronto)
- ✓ Meilleur personnel de cabine au Canada
- ✓ Meilleur transporteur familial en Amérique du Nord
- ✓ Meilleur service de restauration à bord en classe économique supérieure en Amérique du Nord
- ✓ Meilleur transporteur pour la propreté des cabines en Amérique du Nord

World Travel Awards 2024

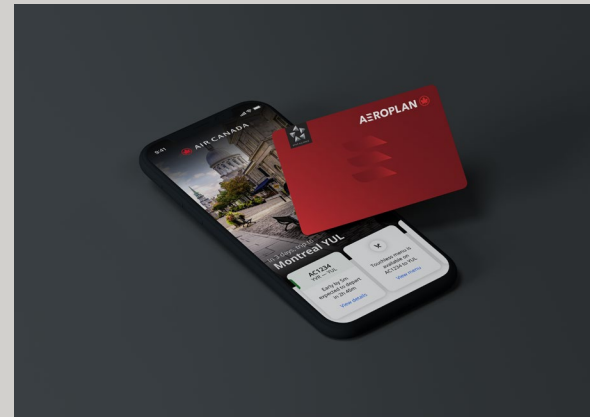
- ✓ Meilleur transporteur aérien au monde desservant l'Amérique du Nord

Prix Choix des lecteurs 2024 de TravelPulse Canada

- ✓ Meilleure brochure numérique (Vacances Air Canada)
- ✓ Voyagiste de l'année (Vacances Air Canada)
- ✓ Transporteur aérien de l'année

Douzièmes prix Leisure Lifestyle du magazine *Global Traveler*

- ✓ Meilleur transporteur aérien pour les divertissements à bord
- ✓ Meilleure classe économique supérieure
- ✓ Initiatives environnementales exceptionnelles



Prévisions 2025*



Capacité

Augmentation de l'ordre de 3 % à 5 % par rapport à 2024



CESMO ajustées

De 14,25 ¢ à 14,50 ¢



BAIIA ajusté

De 3,4 G\$ à 3,8 G\$



Flux de trésorerie disponibles *

Seuil de rentabilité +/- 200 M\$

* 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. Dans le cadre de ses hypothèses, Air Canada prévoit 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* plus haut.



Mise à jour commerciale

Environnement des revenus

Une lancée qui se poursuit en 2025

- Tendances en matière de réservations en janvier conformes à nos attentes.
- Tendances en matière de réservations et signes de rendement encourageants pour les T2 et T3.

Capacité

Approche disciplinée

- À compter de mars, ajustement d'une partie de la capacité du marché loisirs aux États-Unis.
- Déplacement d'une partie de la capacité des marchés transpacifiques.

Demande

Capacité d'adaptation qui repose sur la diversité du réseau

- Signaux favorables pour la demande liée à la sixième liberté de l'air, et rebond significatif pour le marché transatlantique.
- Demande pour les marchés soleil qui continue de surpasser les attentes, avec des courbes de réservation qui se rapprochent de la date de départ.



Parcours vers la réalisation de notre vision pour 2030

Cibles pour 2028 et aspirations pour 2030*

	Cibles pour 2028	Aspirations pour 2030
Produits d'exploitation	Environ 30 G\$	Plus de 30 G\$
Marge du BAIIA ajusté**	Supérieur ou égal 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*	Au plus 12 %	Moins de 12 %
Marge des flux de trésorerie disponibles**	Environ 5 %	Environ 5 %
Rendement du capital investi**	Pas indiqué	Supérieur ou égal à 12 %
Nombres d'actions après dilution	Moins de 300 millions d'actions	Moins de 300 millions d'actions

* Comme indiqué dans le communiqué d'Air Canada daté du 13 février 2025.

** Les flux de trésorerie 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 PCG ou des mesures financières supplémentaires. 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 section intitulée *Mesures financières hors PCGR* de cette présentation pour en savoir plus et pour un rapprochement quantitatif des mesures financières hors PCGR d'Air Canada avec la mesure financière conforme aux PCGR la plus comparable.



Des bases solides



Bilan et gestion des liquidités



Parc aérien



Réseau mondial



Marque



Produits et services à l'avant-garde



Air Canada Rouge et Vacances Air Canada



Air Canada Cargo



Technologie



Employés



Aéroplan



Bien outillée pour favoriser la croissance

Principaux facteurs de rendement financier

Réseau

Le choix de destinations privilégié du Canada sur six continents



Plaques tournantes

Dans les villes stratégiques, avec une conception optimisée pour alimenter la croissance



Parc aérien

Adapté aux besoins avec trois marques



Ensemble d'outils conçus pour stimuler la croissance du chiffre d'affaires

Partenariats



Fret



Vacances



Innovation en matière de gestion du chiffre d'affaires



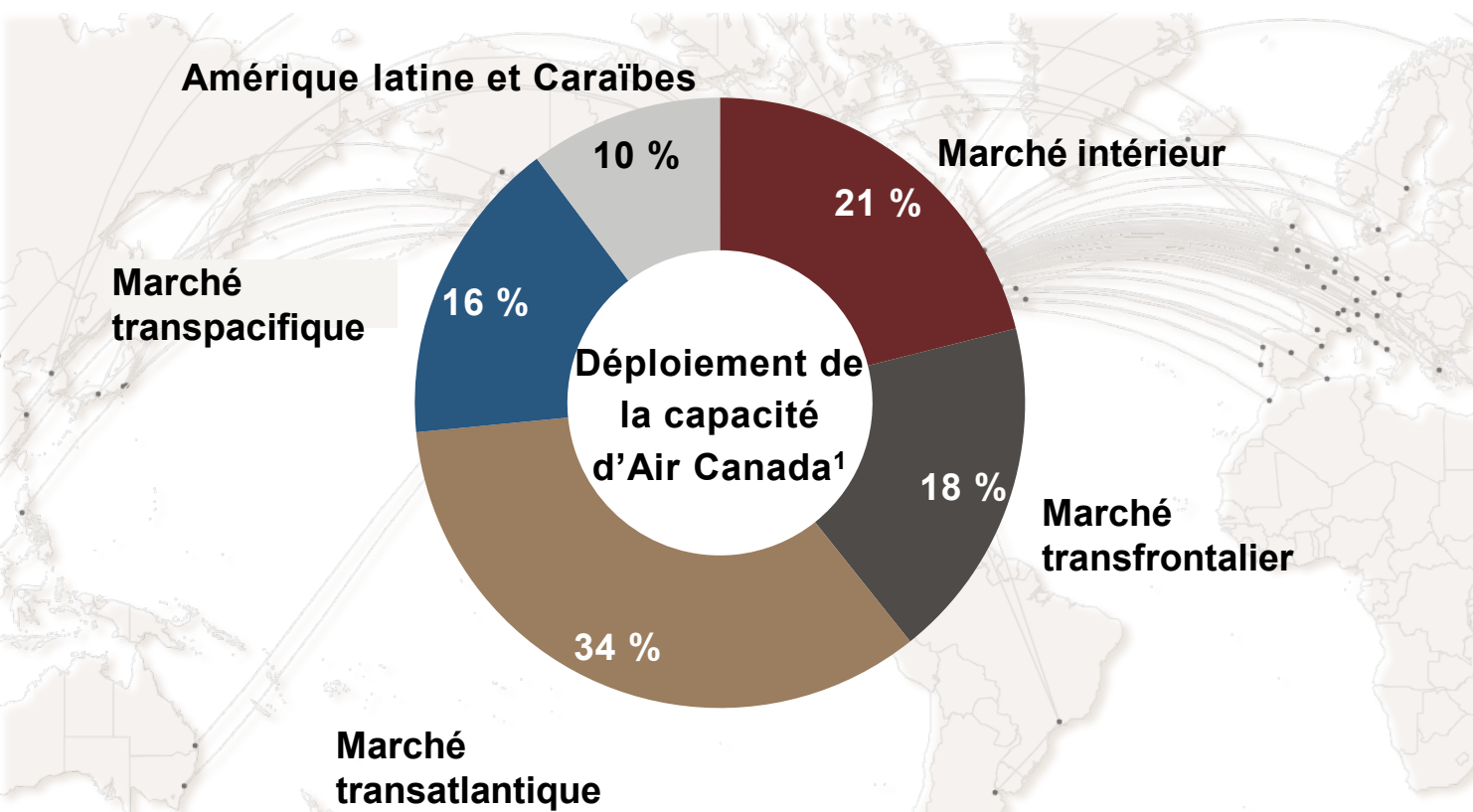
Aéroplan



Produits



Réseau diversifié et complet

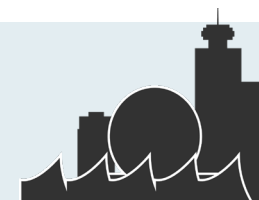


Grâce à la diversité de ses produits d'exploitation, Air Canada peut s'adapter avec souplesse à l'évolution de la conjoncture

YYZ – Toronto
Plaque tournante mondiale



YVR – Vancouver
Plaque tournante transpacifique



YUL – Montreal
Plaque tournante transatlantique



1. Selon le nombre de SMO sur les produits passages réguliers entre le 1^{er} janvier et 31 décembre 2024



Air Canada offre les trajectoires de vol les plus courtes pour les clients de la sixième liberté de l'air

Avantage géographique d'Air Canada Exemples concrets

80 % du marché accessible
États-Unis-réseau
international peut passer
efficacement par nos
plaques tournantes¹

Ambitions d'Air Canada pour la sixième liberté de l'air

 **2,0 %**
de part de marché de la
sixième liberté de l'air

 **~900 M\$**
supplémentaires
possibles²

1. Se définit comme faisant partie des 7 % des trajets de l'option sans escale; 2. En dollars de 2024 | Source : Système DDS de l'IATA, analyse d'Air Canada



Transformation réalisée : croissance du volume structurel et expansion des marges

2024 par rapport à 2019

1,9X

Rémunération des tiers

2,0X

Contribution à la marge bénéficiaire

2028 par rapport à 2024

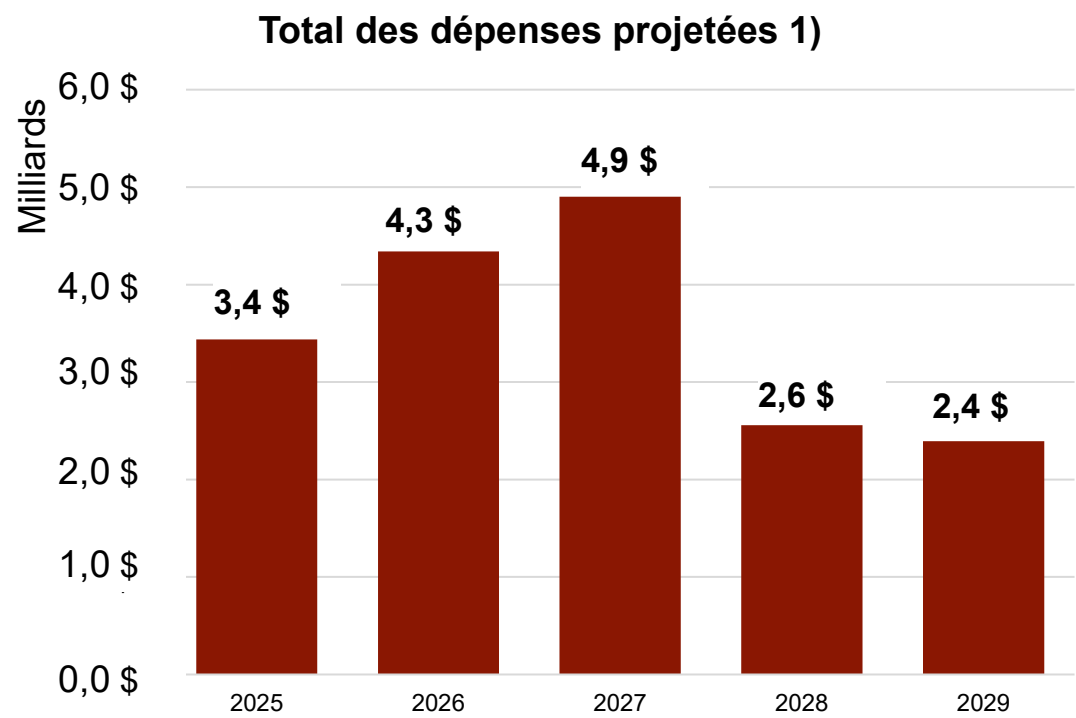
1,5X

Prévision de la croissance de la
rémunération des tiers

Rémunération des tiers basée sur la facturation brute, les frais des privilèges
associés aux cartes de crédit et les autres frais d'accès au programme



Investir dans un parc aérien moderne



1) Conformément au rapport de gestion 2024 d’Air Canada. Comprend les dépenses faisant l’objet d’un engagement et les dépenses prévues, mais ne faisant pas l’objet d’un engagement, de même que les activités de maintenance.



Livraisons 2)				
	2025	2026	2027-2030	Total
787-9 de Boeing	1	0	0	1
787-10 de Boeing	0	3	15	18
767-300ER de Boeing	2	0	0	2
737 MAX de Boeing ³⁾	6	5	0	11
A321XLR d’Airbus	2	11	17	30
A220 d’Airbus	10	16	5	31
Total	21	35	37	93

- +90 appareils attendus dans les cinq prochaines années
- Investissements stratégiques dans des gros-porteurs et dans des monocouloirs plus efficaces

2) Plan pour le parc aérien selon le rapport de gestion 2024.
3) En juin 2024, Air Canada a conclu des accords de location visant huit appareils 737 MAX 8 de Boeing supplémentaires dont le premier a été livré en juin 2024 et deux ont été livrés à ce jour en 2025. En février 2025, Air Canada a réduit à sept le nombre total des appareils qui doivent encore être intégrés à son parc au cours de l’exercice 2025.



Stratégie relative au bilan

- Résilience exceptionnelle et liquidités rapidement accessibles
- Génération fiable de flux de trésorerie disponibles
- Dette nette stable
- Faible levier, et qualité et coût des titres de créance de premier ordre

Cibles pour 2028 à l'égard des liquidités, des flux de trésorerie disponibles, de la gestion de la dette et de la répartition du capital*

Résilience des liquidités

Plus de 15 % du chiffre d'affaires disponible
Plus de 10 G\$ accessible

Génération fiable de flux de trésorerie disponibles

Environ 5 % de la marge des flux de trésorerie disponibles

Gestion responsable de la dette

< 2x la cible du ratio de levier financier

Répartition des capitaux rigoureuse

Moins de 300 M d'actions entièrement diluées d'ici 2028
Rendement du capital investi $\geq 12\%$

* Comme indiqué dans le communiqué d'Air Canada daté du 13 février 2025. Se reporter aux informations comprises dans la rubrique intitulée *Mise en garde concernant les énoncés prospectifs* plus haut.



Robuste création de valeur*

Une occasion unique de créer de la valeur : aspirations pour 2030

- ✓ Produits >30 G\$ d'ici 2030, croissance annuelle accélérée des produits de 7 à 8 %
- ✓ Marge du BAIIA ajusté de 18 à 20 %. Accroissement de la marge de 300 points de base + retours aux résultats supérieurs pré-pandémiques
- ✓ Marge FTD ~5 %. Niveau des dépenses d'investissement <12 %. Marge FTD structurelle ~5 %
- ✓ Rendement des actionnaires < 300 M d'actions en circulation après dilution. Mobilisation > 2 G\$ aux fins du rendement des actionnaires.

Une culture fondée sur le rendement, une gestion disciplinée et un excellent bilan améliore la proposition de risque / rendement

* Comme indiqué dans le communiqué d'Air Canada daté du 13 février 2025. Se reporter aux informations comprises dans la rubrique intitulée *Mise en garde concernant les énoncés prospectifs* plus haut.





Merci

aircanada.com



Annexe

aircanada.com

Glossaire

Aéropian – Aéropian inc. ou programme Aéropian.

CESMO – Charges d'exploitation par SMO.

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

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.

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

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.



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 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 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 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 du calcul des CESMO ajustées, du BAIIA 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 des modifications apportées aux régimes dans le cadre de la convention collective. Air Canada a exclu cette charge du calcul des CESMO ajustées, du BAIIA ajusté, du bénéfice ajusté avant impôts et du bénéfice net ajusté.



Mesures financières hors PCGR (suite)

Charges d'exploitation par siège-mille offert 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, des coûts liés aux avions-cargos et d'autres éléments dont il a été question précédemment. Ces éléments peuvent fausser l'analyse de certaines tendances commerciales et rendre toute analyse comparative moins pertinente en regard d'autres périodes. Exclure ces éléments permet de manière générale d'analyser plus justement la performance d'Air Canada au chapitre des charges d'exploitation et pourrait permettre de la comparer de façon plus pertinente à celle d'autres sociétés aériennes.

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

De plus, Air Canada engage des coûts relativement à l'exploitation d'avions-cargos, coûts que n'engagent pas certaines sociétés aériennes qui n'exercent pas d'activités de fret comparables. Au 31 décembre 2024, Air Canada comptait six avions-cargos 767 de Boeing en service, contre sept appareils 767 de Boeing 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			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 ¢



Mesures financières hors PCGR (suite)

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 (à savoir le 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 correspondante, avant intérêts, impôts, dotation aux amortissements, et d'autres éléments dont il a été question précédemment. 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			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



Mesures financières hors PCGR (suite)

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)	Quatrièmes trimestres			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 :						
Provisions pour obligations découlant de contrats de location	-	-	-	34	-	34
Modifications des régimes de retraite	490	-	490	490	-	490
(Profit) perte de change	372	(72)	444	400	(389)	789
Intérêts nets au titre des 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)
Impôts sur le résultat, y compris pour les éléments de rapprochement ci-dessus¹⁾	(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 (perte ajustée) par action – résultat dilué	0,25 \$	(0,12) \$	0,37 \$	3,55 \$	4,56 \$	(1,01) \$

1) Au troisième trimestre de 2024, des 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, 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 par le biais de l'état consolidé des résultats d'Air Canada. Ce recouvrement a été déduit du bénéfice net ajusté.



Mesures financières hors PCGR (*suite*)

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 le calcul des flux de trésorerie disponibles provenant des (affectés aux) activités d'exploitation pour les périodes indiquées.

(en millions de dollars canadiens)	Quatrièmes trimestres			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 disponibles¹⁾	(495) \$	669 \$	(1 164) \$	1 294 \$	2 756 \$	(1 462) \$



Mesures financières hors PCGR (*suite*)

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 dette nette-BAIIDA ajusté ¹⁾	1,4	1,1	0,3

