



Air Canada – Aperçu à l'intention des investisseurs

Troisième trimestre de 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 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.com, 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 rapport de gestion du T3 2024 d’Air Canada, daté du 1^{er} novembre 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 liées à nos objectifs pour 2030, de même que nos aspirations à cet égard pour 2050 sont ambitieuses, en plus d’être 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 au présent rapport de gestion représentent les attentes d’Air Canada en date du présent rapport (ou à la date à laquelle ils sont censés avoir été formulés) et ils peuvent changer par la suite. Toutefois, Air Canada n’a ni l’intention ni l’obligation d’actualiser ou de réviser ces déclarations 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.





T3 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 transportés

12,6 M

-0.1 %

sur 12 mois

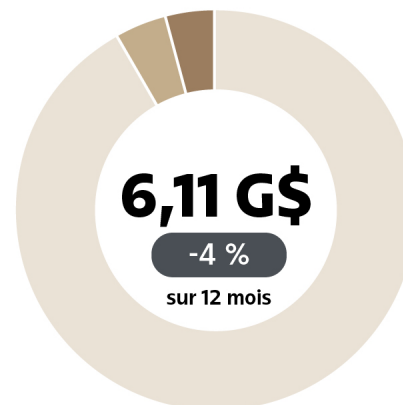


+3 %

sur 12 mois

Capacité – SMO
(sièges-milles offerts)

Total des produits d'exploitation



5,60 G\$

Passages

253 M\$

Fret

252 M\$

Autres

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

CESMO (charges d'exploitation par SMO) 17,5 cents

CESMO ajustées* 12,2 cents

1,04 G\$

Bénéfice d'exploitation

-375 M\$

sur 12 mois

1,52 G\$

BAIIDA ajusté*

-307 M\$

sur 12 mois

5,38 \$

**Bénéfice par action –
résultat dilué**

+2,30 \$

sur 12 mois

2,57 \$

**Bénéfice ajusté par action –
résultat dilué***

-0,84 ¢

sur 12 mois

1,0

Ratio de levier financier* au 30 sept. 2024

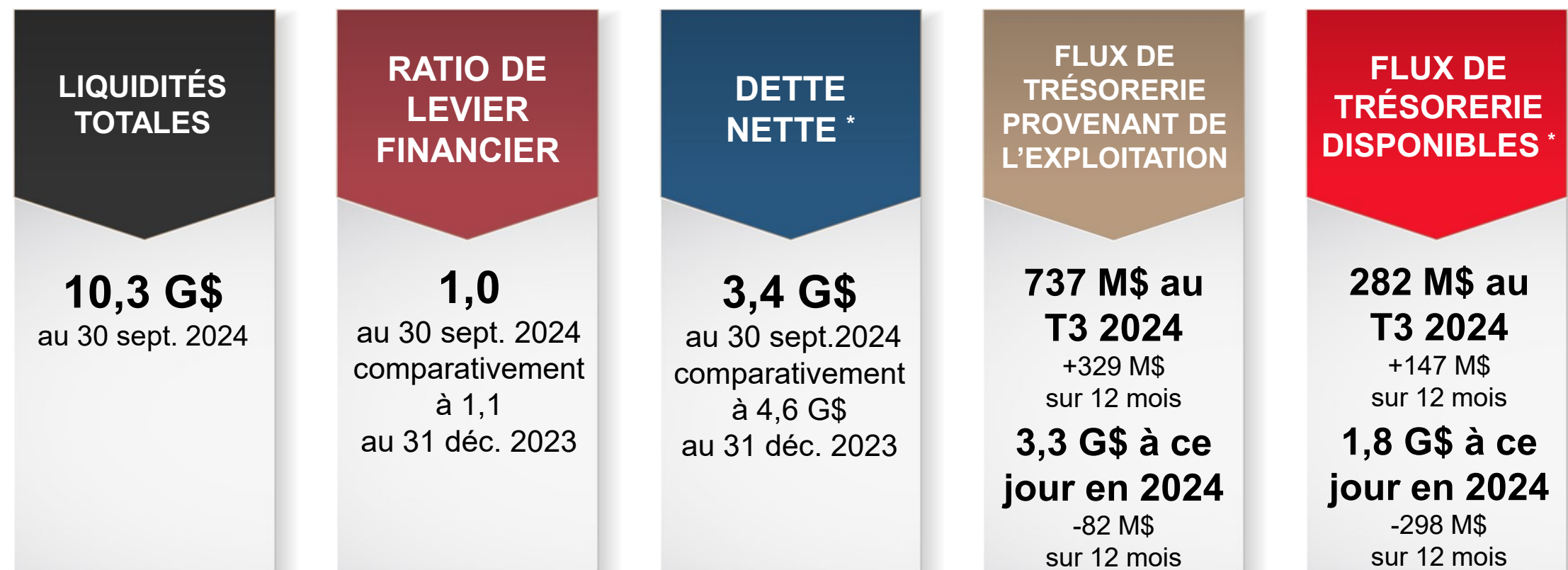
* Le BAIIDA ajusté (à savoir le bénéfice avant intérêts, impôts et dotation aux amortissements) est une mesure financière hors PCGR. Les CESMO ajustées, le bénéfice ajusté (la perte ajustée) par action – résultat dilué et le ratio de levier financier ne sont pas des ratios financiers reconnus par les 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

Un bilan solide et résilient

Réduction de la dette nette de plus de la moitié depuis la fin de 2022



* 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.



Prévisions 2024*



Capacité

Hausse d'environ
5 % par rapport
à 2023



CESMO ajustées

Hausse d'environ
2 % par rapport
à 2023



**BAIIDA
ajusté**

Environ 3,5 G\$

* Renseignements publiés dans le communiqué d'Air Canada du 1^{er} novembre 2024. Air Canada a formulé des hypothèses pour l'élaboration de ses prévisions, à savoir que la croissance du PIB du Canada sera modérée pour 2024. Dans le cadre de ses hypothèses, Air Canada prévoit que le dollar canadien s'échangera en moyenne à 1,36 \$ CA contre 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.



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'Aéropian



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



Murray Strom
Premier vice-président – Opérations
aériennes et Maintenance



Cadre de la stratégie d'entreprise d'Air Canada



Assurer notre avenir.

Nous progressons en bâtissant une Société plus rentable et durable.



Atteindre de nouveaux horizons.

Nous progressons en étendant notre réseau et en générant de nouveaux revenus.



Rehausser l'expérience de notre clientèle.

Nous progressons en devenant le transporteur favori de nos clients.



S'entraider.

Nous progressons en veillant les uns sur les autres tout en jouant un rôle social important.

Assurer notre avenir



Maintenir une **gestion financière** prudente, le **contrôle des coûts** et une **position financière solide**

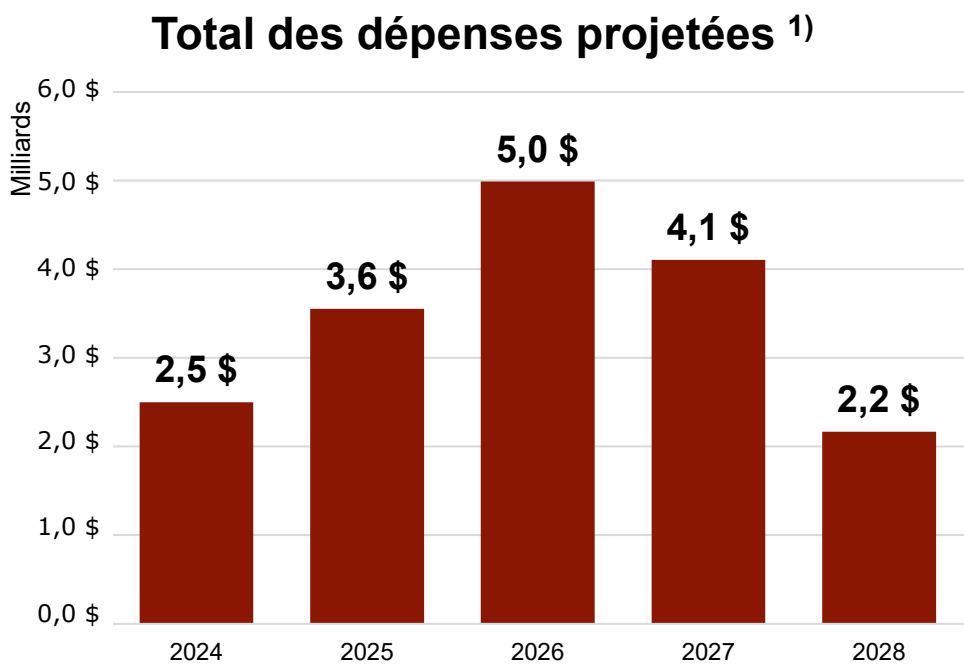


Favoriser les avantages concurrentiels et la croissance de l'entreprise grâce à **l'innovation et à la mise à exécution**



Assurer la cohérence entre les **investissements stratégiques** et la mission et les priorités d'Air Canada

Investir dans un parc aérien moderne



¹⁾ Au 30 septembre 2024. 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⁾				
	2024	2025	2026-2029	Total
787-9 de Boeing	0	1	0	1
787-10 de Boeing	0	0	18	18
767-300ER de Boeing	0	2	0	2
737 MAX de Boeing ²⁾	5	7	0	12
A321XLR d'Airbus	0	2	28	30
A220 d'Airbus	2	9	16	27
Total	7	21	62	90

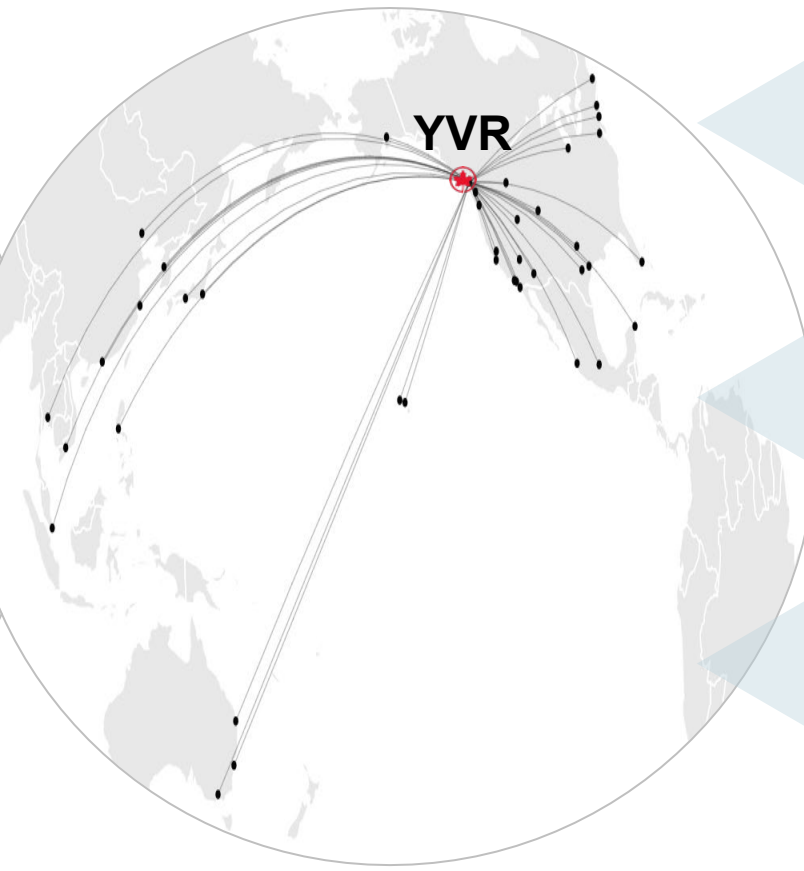
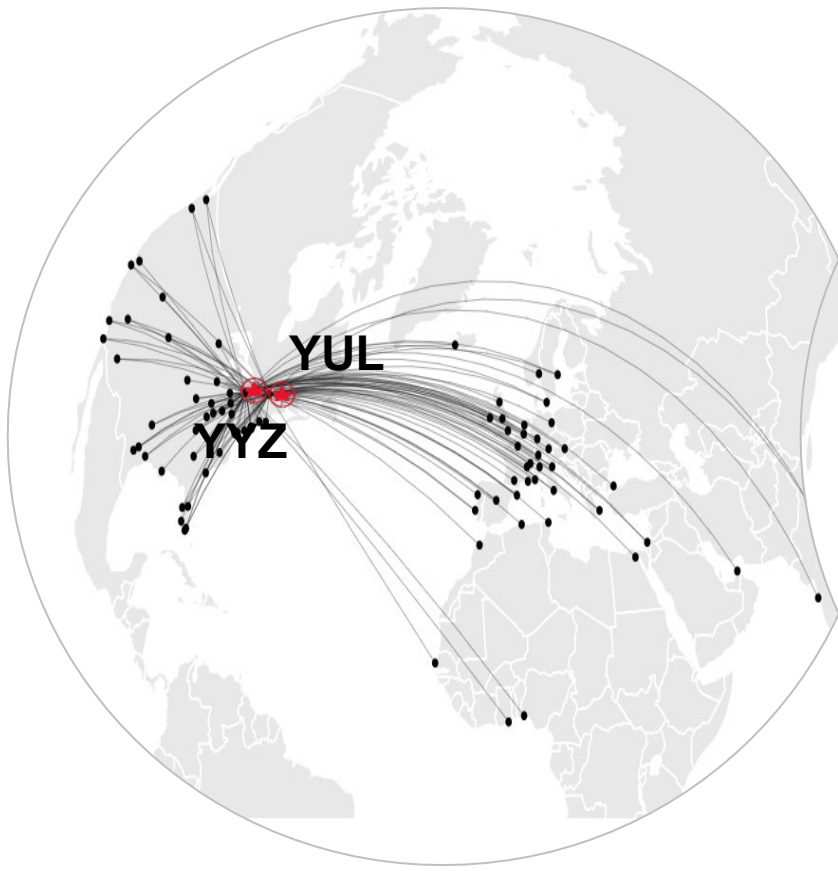
- 90 appareils attendus dans les cinq prochaines années
- Investissements stratégiques dans des gros-porteurs et dans des monocouloirs plus efficaces

²⁾ Plan pour le parc aérien en date du 30 septembre 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. Cinq de ces appareils ont une livraison prévue plus tard en 2024 et les deux derniers sont planifiés pour 2025. Ces huit appareils doivent entrer en service en 2025, après avoir subi la reconfiguration et les modifications requises. Les dates de livraison prévues des appareils 737 MAX 8 de Boeing présentées dans le tableau pourraient être modifiées en raison des interruptions de travail chez Boeing.



Atteindre de nouveaux horizons

Grâce à la situation géographique avantageuse de ses trois plaques tournantes, Air Canada est dans une position unique pour favoriser sa croissance



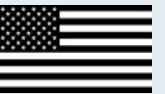
**Population locale croissante
présentant une forte
propension à voyager**



**Immigration
et pays multiculturel**

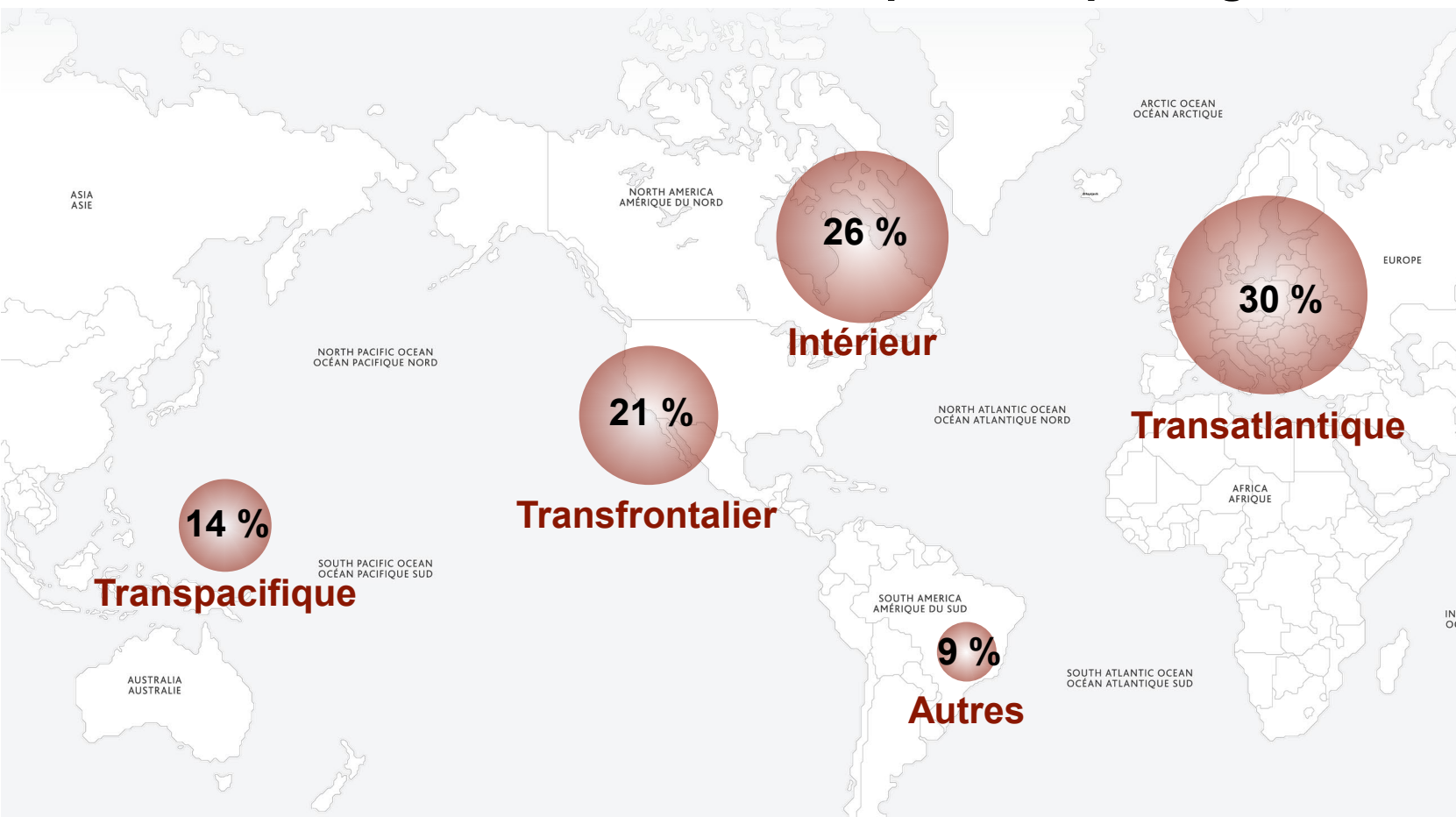


Trafic de sixième liberté



Notre avantage concurrentiel : un réseau mondial et diversifié

En date du 3^e trimestre de 2024 – produits passages en fonction des marchés



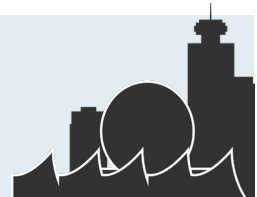
YYZ – Toronto

Plaque tournante principale
Marché mondial



YVR – Vancouver

Plaque tournante
Marché transpacifique



YUL – Montréal

Plaque tournante
Marché transatlantique



Les meilleures bases commerciales de notre histoire



**Plaques tournantes
mondiales au Canada**



**Solide réseau
mondial**



**Trafic de la
sixième liberté**



**Outil efficace
pour les loisirs**



AC Cargo



**Augmentation des
marges en interne**



**Excellence du
Service clientèle**



**Parc aérien moderne
et efficient**



**Partenariats
solides**



AC Express



**Pratiques de gestion
du chiffre d'affaires
hors pair**



**Programme de
fidélité inégalé**



**Canaux numériques
transformés**



**Produits concurrentiels
pour les passagers**



**Accent mis sur le
développement durable**

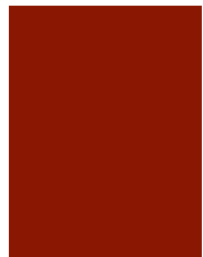


Aéropian : plus important programme de fidélité du Canada en matière de voyages

On compte deux fois plus de membres Aéropian actifs qu'en 2020, soit plus de 8 millions.

Membres actifs

>2x



2020



T3 2024

- 40^e anniversaire marqué en 2024
- Nombre de membres actifs plus élevé que jamais
- Lancement d'un partenariat élargi avec Marriott BonVoy



- Les détenteurs de cartes comarquées TD et CIBC peuvent maintenant payer à l'aide de points chez des marchands participants



ECX Rehausser l'expérience client

Rehausser l'expérience de notre clientèle

Améliorer tous les aspects de l'expérience client

- Soutien technologique
- Culture fondée sur les employés
- Changement des processus
- Formation
- Approche du leadership



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

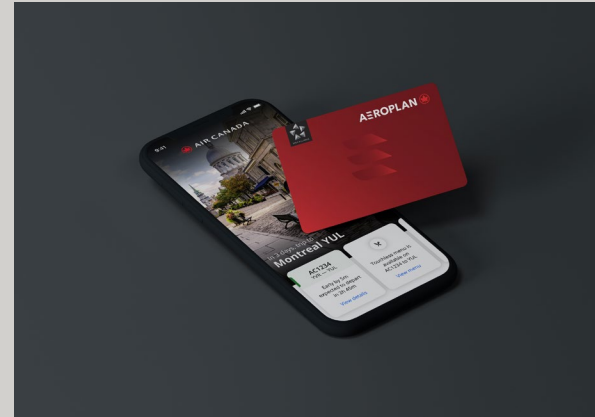
- ✓ Meilleur service de restauration dans un salon de classe affaires de société aérienne au monde (Suite Signature Air Canada de Toronto)
- ✓ Meilleur personnel de cabine au Canada
- ✓ Meilleur transporteur familial en Amérique du Nord
- ✓ Meilleur service de restauration à bord en classe économique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

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



S'entraider – Favoriser la coopération au travail

Vastes systèmes de soutien aux employés

- ✓ Libre accès à des plans de soins de santé mentale personnalisés.
- ✓ Certification de niveau Or d'Excellence Canada pour la santé mentale au travail
- ✓ Programme des champions DEI à participation volontaire qui équipe les participants avec des ressources pour soutenir les démarches visant la diversité, l'équité et l'inclusion dans le lieu de travail.

Prix d'excellence

- ✓ Ce programme de prix à nomination par les pairs reconnaît les employés qui démontrent constamment les comportements qui les démarquent comme modèles pour leurs collègues.
- ✓ Cette année, les 34^{es} Prix d'excellence ont reconnu 65 lauréats.



La responsabilité d'entreprise à Air Canada

Faits saillants en 2024 en matière d'ESG

- ✓ Lancement du [Rapport d'impact 2023](#) de la Fondation Air Canada
- ✓ [Campagne de sensibilisation](#) sur le commerce illégal des espèces menacées en partenariat avec l'Institut Jane Goodall du Canada
- ✓ Publication de notre [Rapport sur l'esclavage moderne, le travail forcé et la traite des personnes 2023](#)
- ✓ Publication de notre premier [Rapport d'étape sur l'accessibilité](#), s'appuyant sur notre Plan d'accessibilité 2023-2026
- ✓ Lancement d'aviACTION, notre nouveau programme de bénévolat et d'engagement communautaire des employés



Forte création de valeur

Stratégie à long terme soutenue par les interventions suivantes :

- ✓ Construire un parc moderne, efficace et prêt à l'emploi comme fondement de notre stratégie réseau à long terme
- ✓ Investir dans notre personnel, nos produits haut de gamme et l'excellence de notre service clientèle
- ✓ Maintenir un bilan solide et un profil de risque responsable
- Se concentrer sur la création de valeur pour l'actionnaire en
- ✓ renouant avec l'expansion des marges et en générant un flux de trésorerie disponible fiable et cohérent

Air Canada est une marque canadienne exceptionnelle dotée d'une solide culture et d'atouts exceptionnels





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.

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.

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.

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.



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 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 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.



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 et des coûts liés aux avions-cargos, car ces éléments peuvent fausser l'analyse de certaines tendances commerciales et rendre moins pertinente toute analyse comparative en regard d'autres périodes. Exclure ces éléments permet de manière générale d'analyser plus justement la performance d'Air Canada au chapitre des charges d'exploitation et de la comparer de façon plus pertinente à celle d'autres sociétés aériennes.

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

De plus, Air Canada engage des coûts relativement à l'exploitation d'avions-cargos, coûts que n'engagent pas certaines sociétés aériennes qui n'exercent pas d'activités de fret comparables. Au 30 septembre 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, sauf indication contraire)	Troisième trimestre de 2024		Troisième trimestre de 2023		Variation	
Charges d'exploitation selon les PCGR	5 066	\$	4 929	\$	137	\$
Compte tenu des éléments suivants :						
Carburant d'aviation	(1 377)		(1 365)		(12)	
Coûts liés à la portion terrestre des forfaits	(102)		(99)		(3)	
Coûts liés aux avions-cargos (compte non tenu du carburant)	(40)		(41)		1	
Provision pour obligations découlant de contrats de location	(34)		-		(34)	
Charges d'exploitation, compte tenu de l'incidence des éléments ci-dessus	3 513	\$	3 424	\$	89	\$
SMO (en millions)	28 892		28 060		3,0 %	
CESMO ajustées (en cents)	12,15	¢	12,20	¢	(0,05)	¢



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) 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, sauf indication contraire)	Troisième trimestre de 2024		Troisième trimestre de 2023		Variation	
Bénéfice (perte) d'exploitation selon les PCGR	1 040	\$	1 415	\$	(375)	\$
Rajouter :						
Dotation aux amortissements	449		415		34	
BAIIDA	1 489		1 830		(341)	
Rajouter						
Provision pour obligations découlant de contrats de location	34		-		34	
BAIIDA ajusté	1 523	\$	1 830	\$	(307)	\$
Produits d'exploitation	6 106	\$	6 344	\$	(238)	\$
Marge d'exploitation (en %)	17,0		22,3		(5,3) pp	
Marge du BAIIDA ajusté (en %)	24,9		28,8		(3,9) 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, sauf indication contraire)	Troisième trimestre de 2024		Troisième trimestre de 2023		Variation	
Bénéfice net selon les PCGR	2 035	\$	1 250	\$	785	\$
Compte tenu des éléments suivants :						
Provision pour obligations découlant de contrats de location	34		-		34	
(Profit) perte de change	85		61		24	
Intérêts nets au titre des régimes d'avantages du personnel	(5)		(6)		1	
((Profit) perte sur instruments financiers comptabilisés à la juste valeur	(26)		(101)		75	
Perte aux règlements de dette	-		7		(7)	
Impôt sur le résultat, y compris pour les éléments de rapprochement ci dessus ¹⁾	(1 154)		70		(1 224)	
Bénéfice net ajusté	969	\$	1 281	\$	(312)	\$
Nombre moyen pondéré d'actions en circulation utilisé dans le calcul du résultat net dilué par action (en millions)	376		376		-	
Bénéfice ajusté par action – résultat dilué	2,57	\$	3,41	\$	(0,84)	\$

- 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 au moyen de l'état consolidé des résultats d'Air Canada. Cette charge a été déduite 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)	Troisième trimestre de 2024		Troisième trimestre de 2023		Variation (\$)	
Flux de trésorerie nets provenant des activités d'exploitation	737	\$	408	\$	329	\$
Achats d'immobilisations corporelles et incorporelles	(455)		(273)		(182)	
Flux de trésorerie disponibles	282	\$	135	\$	147	\$



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, sauf indication contraire)	30 septembre 2024		31 décembre 2023		Variation	
Total de la dette à long terme et des 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	
Dette nette	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 ajusté	1,0		1,1		(0,1)	

