



Air Canada – Aperçu à l'intention des investisseurs

Premier trimestre 2025

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, qui sont amplifiés dans le contexte actuel. 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 droits de douane sur les exportations ou les importations canadiennes, de même que l’incertitude qui en découle et leurs répercussions sur les économies du Canada, de l’Amérique du Nord et du monde, et sur la demande de voyages, le contexte géopolitique, comme les conflits militaires au Moyen Orient et entre la Russie et l’Ukraine, la capacité d’Air Canada de dégager ou de maintenir une rentabilité nette, l’état du secteur et du marché et le contexte influant sur la demande, la concurrence, la dépendance d’Air Canada à l’égard des technologies, les risques liés à la cybersécurité, les interruptions de service, les changements climatiques et les facteurs liés à l’environnement (dont les systèmes météorologiques et autres phénomènes naturels, et des facteurs anthropiques), sa dépendance envers les fournisseurs clés (y compris des organismes gouvernementaux et d’autres parties prenantes soutenant les activités aéroportuaires et l’exploitation aérienne), les relations de travail et les coûts connexes, sa capacité de mettre en œuvre efficacement des initiatives stratégiques opportunes et d’autres initiatives importantes (notamment sa faculté de gérer les charges d’exploitation), les cours de l’énergie, sa capacité de rembourser ses dettes et de conserver ou d’accroître la liquidité, sa dépendance envers les transporteurs régionaux et autres, sa capacité de recruter et de conserver le personnel qualifié, les épidémies, l’évolution de la législation, de la réglementation ou des procédures judiciaires, les attentats terroristes, les conflits armés, la capacité d’Air Canada d’exploiter avec succès son programme de fidélité, les pertes par sinistre, sa dépendance à l’égard des partenaires Star Alliance^{MD} et des coentreprises, sa capacité de préserver et de faire croître sa marque, les litiges actuels et éventuels avec des tiers, les fluctuations des taux de change, les limites imposées aux termes de clauses restrictives, les questions d’assurance et les coûts qui y sont associés, les obligations au titre des régimes de retraite, ainsi que les facteurs dont il est fait mention dans le dossier d’information publique d’Air Canada, qui peut être consulté à l’adresse www.sedarplus.ca, notamment à la rubrique 18, *Facteurs de risque*, du rapport de gestion de 2024 d’Air Canada, et à la rubrique 14, *Facteurs de risque*, du rapport de gestion du premier trimestre 2025 d’Air Canada.

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

Les énoncés prospectifs contenus ou intégrés par renvoi dans cette présentation 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.





T1 2025

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

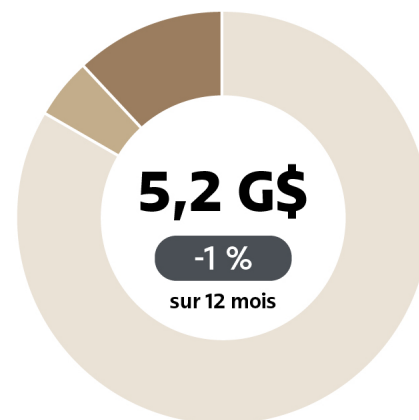
10,4 M

-3,4 %
sur 12 mois



-0,4 % sur 12 mois
Capacité – SMO
(sièges-milles offerts)

Total des produits d'exploitation



4,3 G\$

Passages

250 M\$

Fret

615 M\$

Autres

PESMO (produits d'exploitation par SMO) **21,4 cents**

CESMO (charges d'exploitation par SMO) **21,9 cents**

CESMO ajustées* **15,3 cents**

-108 M\$

Perte d'exploitation

-119 M\$

sur 12 mois

387 M\$

BAIIDA ajusté*

-66 M\$

sur 12 mois

-0,40 \$

Perte par action –
résultat dilué

-0,18 \$

sur 12 mois

-0,45 \$

Perte ajustée par action –
résultat dilué*

-0,18 \$

sur 12 mois

1,3

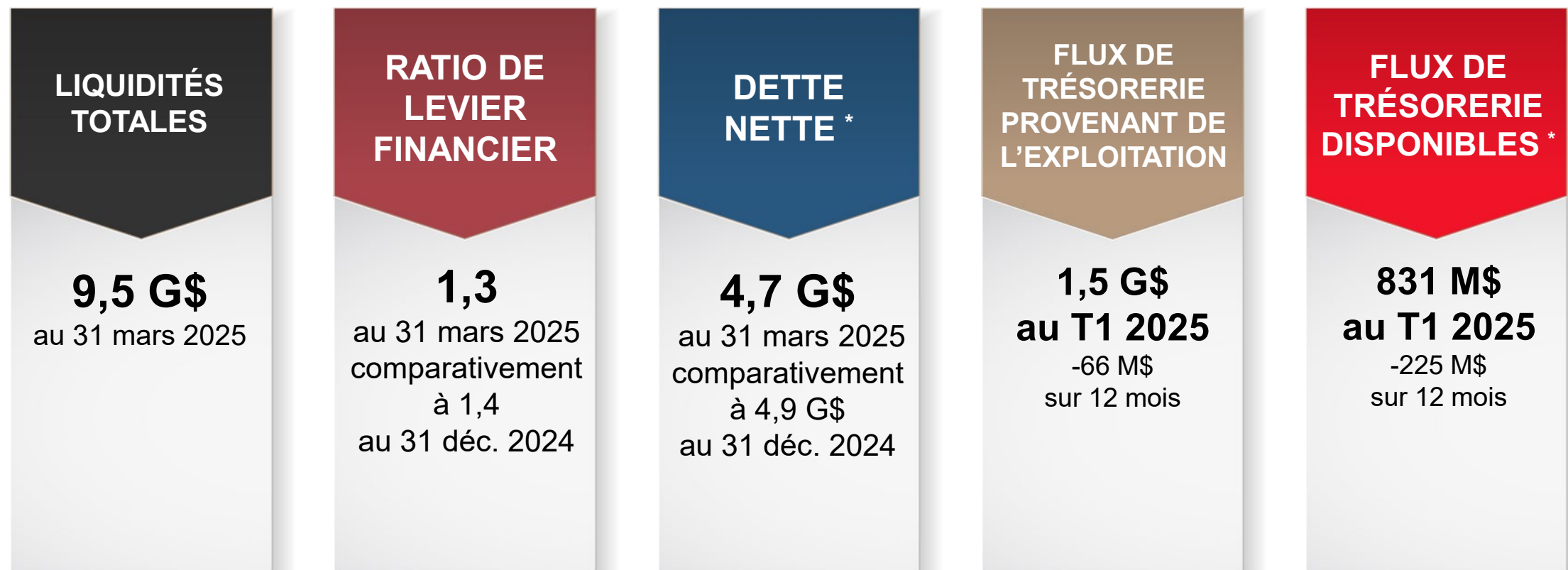
Ratio de levier financier* au 31 mars 2025

* 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.



Faits saillants du T1 2025

Réseau et offre diversifiés

Produits issus du trafic de sixième liberté et des cabines haut de gamme en hausse de 12 % et de 2 %, respectivement, sur 12 mois.

Gestion proactive de la capacité sur les lignes transfrontalières.

Produits passages perçus d'avance

Conformément à nos attentes, augmentation de 1 G\$ comparativement à la fin de 2024, surpassant les ventes habituelles de la haute saison.

Rendement opérationnel

Poursuite de notre lancée sur le plan des améliorations à la ponctualité, du taux de livraison des bagages et de la satisfaction clientèle.

Répartition disciplinée du capital

Rachat et annulation de plus de 15 millions d'actions au cours du trimestre, ce qui achève l'offre publique de rachat dans le cours normal des activités annoncée en novembre 2024.



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



Principaux prix de l'industrie

Prix Freddie 2025

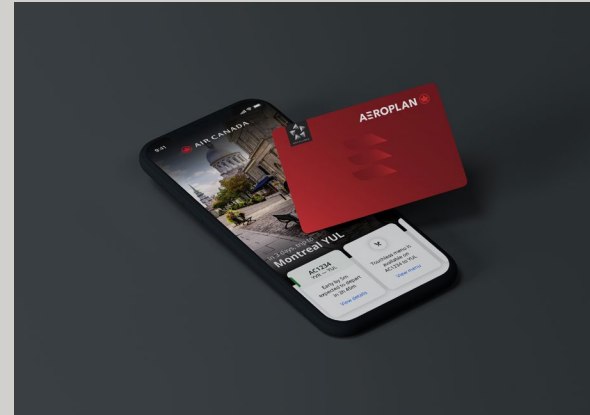
- ✓ Meilleur programme de société aérienne de l'année
- ✓ Meilleur programme Élite de société aérienne
- ✓ Meilleure promotion d'une société aérienne

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



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 et chef
des Affaires commerciales, et
président – Fret



Craig Landry
Vice-président
général et chef de
l'Innovation, et
président d'Aéroplan



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



Mark Nasr
Vice-président général et chef des
opérations



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



Murray Strom
Premier vice-président – Opérations
aériennes et Maintenance



Réalisations importantes de la haute direction en 2025

Réseau et offre diversifiés

Gestion de la capacité disciplinée et agile.

Horaire accru pour l'Amérique latine pour tirer profit de la demande locale, transatlantique, de la 6^e liberté de l'air ainsi que des occasions de transport de fret.

Gestion des coûts

Réalisation des objectifs du programme de réduction des coûts de 150 M\$ en 2025 sur la bonne voie.

Bilan solide

Efforts soutenus pour maintenir la solidité du bilan.

Répartition disciplinée du capital

Remboursement prévu des billets convertibles en espèces arrivant à maturité.

Annnonce de l'obtention d'autorisation du rachat de 500 M\$ d'actions dans le cadre d'une offre publique de rachat importante, dont l'achèvement est prévu d'ici juin 2025.



Prévisions mises à jour pour 2025*



Capacité

Augmentation de l'ordre de 1 à 3 % par rapport à 2024

Auparavant : +3 à 5 % par rapport à 2024



CESMO ajustées

De 14,25 à 14,50 ¢
Inchangé



BAIIA ajusté

De 3,2 G\$ à 3,6 G\$
Auparavant : de 3,4 G\$ à 3,8 G\$



Flux de trésorerie disponibles

Seuil de rentabilité +/- 200 M\$
Inchangé

* Renseignements publiés dans le communiqué d'Air Canada du 8 mai 2025. Air Canada a formulé des hypothèses pour l'élaboration de ses prévisions, à savoir que la croissance du PIB du Canada serait marginale pour 2025 (auparavant, une croissance modérée). 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 (prévision maintenue) et que le prix du carburant d'aviation s'établira en moyenne à 0,88 \$ CA le litre sur l'ensemble de l'exercice 2025 (auparavant, 0,95 \$ CA le litre).

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.



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 8 mai 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 d'exploitation totaux par siège-mille offert (PESMO) – Moyenne des produits d'exploitation par SMO.

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, possiblement, 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.



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 moins pertinente toute analyse comparative en regard d'autres périodes. Exclure ces éléments permet de manière générale d'analyser plus justement la performance d'Air Canada au chapitre des charges d'exploitation et, possiblement, de la comparer de façon plus pertinente à celle d'autres sociétés aériennes.

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

De plus, Air Canada engage des coûts relativement à l'exploitation d'avions-cargos, coûts que n'engagent pas certaines sociétés aériennes qui n'exercent pas d'activités de fret comparables. Au 31 mars 2025, Air Canada comptait six avions cargos 767 de Boeing en service, contre huit au 31 mars 2024. Ces coûts n'engendrant pas de SMO, le fait de les exclure des charges d'exploitation permet d'établir une comparaison plus pertinente d'une période à l'autre pour les activités de transport de passagers.

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

(en millions de dollars canadiens, sauf indication contraire)	Premiers trimestres		
	2025	2024	Variation (\$)
Charges d'exploitation selon les PCGR	5 304 \$	5 215 \$	89 \$
Compte tenu des éléments suivants :			
Carburant d'aviation	(1 186)	(1 254)	68
Coûts liés à la portion terrestre des forfaits	(373)	(335)	(38)
Coûts liés aux avions-cargos (compte non tenu du carburant)	(42)	(35)	(7)
Charges d'exploitation, compte tenu de l'incidence des éléments ci-dessus	3 703 \$	3 591 \$	112 \$
SMO (en millions)	24 240	24 337	(0,4) %
CESMO ajustées (en cents)	15,27 ¢	14,76 ¢	0,51 ¢



Mesures financières hors PCGR (*suite*)

BAIIDA ajusté et marge du BAIIDA ajusté

Le BAIIDA ajusté (à savoir le bénéfice avant intérêts, impôts et dotations 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 dépréciation 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 :

	Premiers trimestres					
(en millions de dollars canadiens, sauf indication contraire)	2025		2024		Variation (\$)	
Bénéfice (perte) d'exploitation selon les PCGR	(108) \$		11 \$		(119) \$	
Rajouter :						
Dotation aux amortissements et dépréciation	495		442		53	
BAIIDA ajusté	387 \$		453 \$		(66) \$	
Produits d'exploitation	5 196 \$		5 226 \$		(30) \$	
Marge d'exploitation (en %)	(2,1)		0,2		(2,3) pp	
Marge du BAIIDA ajusté (en %)	7,4		8,7		(1,3) 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 et d'autres éléments mentionnés précédemment. 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)	Premiers trimestres					
	2025		2024		Variation (\$)	
Perte nette selon les PCGR	(102) \$		(81) \$		(21) \$	
Compte tenu des éléments suivants :						
(Profit) perte de change	11		(59)		70	
Intérêts nets au titre des régimes d'avantages du personnel	(5)		(5)		-	
Profit sur instruments financiers comptabilisés à la juste valeur	(54)		(11)		(43)	
Perte aux règlements de dette	-		46		(46)	
Impôt sur le résultat, y compris pour les éléments de rapprochement ci-dessus	-		14		(14)	
Perte nette ajustée	(150) \$		(96) \$		(54) \$	
Nombre moyen pondéré d'actions en circulation utilisé dans le calcul du résultat net dilué par action (en millions)	330		358		(28)	
Perte ajustée par action – résultat dilué	(0,45) \$		(0,27) \$		(0,18) \$	



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)	Premiers trimestres			
	2025		2024	Variation (\$)
Flux de trésorerie nets provenant des activités d'exploitation	1 526 \$		1 592 \$	(66) \$
Achats d'immobilisations corporelles et incorporelles	(695)		(536)	(159)
Flux de trésorerie disponibles	831 \$		1 056 \$	(225) \$



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 mars 2025	31 décembre 2024	Variation (\$)
Total de la dette à long terme et des obligations locatives	10 710 \$	10 915 \$	(205) \$
Partie courante de la dette à long terme et des obligations locatives	2 016	1 755	261
Total de la dette à long terme et des obligations locatives (y compris la partie courante)	12 726	12 670	56
Moins la trésorerie et les équivalents de trésorerie, les placements à court terme et les placements à long terme	(8 061)	(7 752)	(309)
Dette nette	4 665 \$	4 918 \$	(253) \$
BAIIDA ajusté (période de 12 mois)	3 520 \$	3 586 \$	(66) \$
Ratio dette nette-BAIIDA ajusté	1,3	1,4	(0,1)

