



Deuxième trimestre de 2023

Rapport de gestion

Le 11 août 2023



MEMBRE DU RÉSEAU STAR ALLIANCE 

TABLE DES MATIÈRES

1. PRINCIPALES MESURES FINANCIÈRES ET STATISTIQUES	1
2. INTRODUCTION ET PRINCIPALES HYPOTHÈSES	3
3. À PROPOS D’AIR CANADA.....	6
4. APERÇU.....	7
5. RÉSULTATS DES ACTIVITÉS	9
6. PARC AÉRIEN	18
7. GESTION FINANCIÈRE ET GESTION DU CAPITAL.....	20
7.1 LIQUIDITÉ.....	20
7.2 DETTE NETTE.....	21
7.3 FONDS DE ROULEMENT	21
7.4 VARIATIONS DES FLUX DE TRÉSORERIE	22
7.5 DÉPENSES D’INVESTISSEMENT ET ACCORDS DE FINANCEMENT CONNEXES.....	23
7.6 OBLIGATIONS DE CAPITALISATION DES RÉGIMES DE RETRAITE.....	24
7.7 OBLIGATIONS CONTRACTUELLES	25
7.8 CAPITAL-ACTIONS.....	25
8. RÉSULTATS FINANCIERS TRIMESTRIELS	26
9. INSTRUMENTS FINANCIERS ET GESTION DU RISQUE.....	26
10. MÉTHODES COMPTABLES	26
11. JUGEMENTS ET ESTIMATIONS COMPTABLES CRITIQUES	27
12. ACCORDS HORS BILAN	27
13. TRANSACTIONS ENTRE PARTIES LIÉES	27
14. FACTEURS DE RISQUE.....	27
15. CONTRÔLES ET PROCÉDURES.....	27
16. MESURES FINANCIÈRES HORS PCGR.....	27
17. GLOSSAIRE.....	33

1. PRINCIPALES MESURES FINANCIÈRES ET STATISTIQUES

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

(en millions de dollars canadiens, sauf les montants par action ou indication contraire)	Deuxièmes trimestres			Premiers semestres		
Mesures de performance financière	2023	2022	Variation (\$)	2023	2022	Variation (\$)
Produits d'exploitation	5 427	3 981	1 446	10 314	6 554	3 760
Bénéfice (perte) d'exploitation	802	(253)	1 055	785	(803)	1 588
Marge d'exploitation ¹⁾ (en %)	14,8	(6,4)	21,2 pp ⁸⁾	7,6	(12,3)	19,9 pp
BAIIDA ajusté ²⁾	1 220	154	1 066	1 631	11	1 620
Marge du BAIIDA ajusté ²⁾ (en %)	22,5	3,9	18,6 pp	15,8	0,2	15,6 pp
Bénéfice (perte) avant impôts sur le résultat	796	(352)	1 148	773	(1 166)	1 939
Bénéfice net (perte nette)	838	(386)	1 224	842	(1 360)	2 202
Résultat avant impôts ajusté ²⁾	656	(447)	1 103	462	(1 187)	1 649
Bénéfice net ajusté (perte nette ajustée) ²⁾	664	(455)	1 119	476	(1 202)	1 678
Liquidités totales ³⁾	10 551	10 694	(143)	10 551	10 694	(143)
Flux de trésorerie nets provenant des activités d'exploitation	1 490	1 064	426	2 927	1 431	1 496
Flux de trésorerie disponibles ²⁾	965	428	537	1 952	519	1 433
Dette nette ²⁾	5 330	6 842	(1 512)	5 330	6 842	(1 512)
Bénéfice (perte) par action – résultat dilué	2,34	(1,60)	3,94	2,35	(3,80)	6,15
Bénéfice ajusté (perte ajustée) par action – résultat dilué ²⁾	1,85	(1,12)	2,97	1,33	(3,36)	4,69
Statistiques d'exploitation ⁴⁾	2023	2022	Variation (%)	2023	2022	Variation (%)
Passagers-milles payants (« PMP ») (en millions)	21 617	16 371	32,0	40 195	25 852	55,5
Sièges-milles offerts (« SMO ») (en millions)	24 606	20 331	21,0	46 513	34 628	34,3
Coefficient d'occupation (en %)	87,9 %	80,5 %	7,3 pp	86,4 %	74,7 %	11,8 pp
Produits passages par PMP (« rendement unitaire ») (en cents)	22,7	21,0	7,9	22,4	20,7	8,0
Produits passages par SMO (PPSMO) (en cents)	19,9	16,9	17,7	19,3	15,5	24,9
Produits d'exploitation par SMO (« PESMO ») (en cents)	22,1	19,6	12,7	22,2	18,9	17,2
Charges d'exploitation par SMO (« CESMO ») (en cents)	18,8	20,8	(9,7)	20,5	21,2	(3,6)
CESMO ajustées (en cents) ²⁾	13,3	13,1	1,6	13,9	14,1	(1,7)
Effectif moyen en équivalents temps plein (« ETP ») (en milliers) ⁵⁾	35,9	29,5	21,7	35,2	28,4	23,8
Avions composant le parc en exploitation à la clôture de la période	354	342	4	354	342	4
Sièges routés (en milliers)	13 390	11 744	14,0	25 683	20 397	25,9
Mouvements des appareils (en milliers)	93,5	86,0	8,8	178,7	151,0	18,3
Longueur d'étape moyenne (en milles) ⁶⁾	1 838	1 731	6,1	1 811	1 698	6,7
Coût du litre de carburant (en cents)	101,1	147,3	(31,4)	114,2	126,1	(9,4)
Consommation de carburant (en milliers de litres)	1 162 714	983 688	18,2	2 229 799	1 744 550	27,8
Passagers payants transportés (en milliers) ⁷⁾	11 287	9 145	23,4	21 256	14 580	45,8

1) La marge d'exploitation est une mesure financière complémentaire définie comme le bénéfice d'exploitation (la perte d'exploitation) exprimé en pourcentage des produits d'exploitation.

- 2) Le BAIIA ajusté (à savoir le bénéfice avant intérêts, impôts et dotation aux amortissements), la marge du BAIIA ajusté, le résultat avant impôts ajusté, le bénéfice net ajusté (la perte nette ajustée), les flux de trésorerie disponibles, la dette nette, le bénéfice ajusté (la perte ajustée) par action et les CESMO ajustées sont des mesures financières hors PCGR, des mesures de la gestion du capital, des ratios hors PCGR ou des mesures financières complémentaires. Comme ces mesures ne sont pas conformes aux PCGR pour la présentation d'états financiers et qu'elles n'ont pas de sens normalisé, elles ne sauraient être comparées à des mesures similaires présentées par d'autres entités et ne doivent pas être considérées comme pouvant se substituer à des résultats établis selon les PCGR ou comme ayant préséance sur ceux-ci. Se reporter à la rubrique 16, Mesures financières hors PCGR, du présent rapport de gestion pour la description des mesures financières hors PCGR d'Air Canada et pour un rapprochement quantitatif des mesures financières hors PCGR d'Air Canada avec la mesure financière conforme aux PCGR la plus comparable.
- 3) Les liquidités totales s'entendent de la somme de la trésorerie, des équivalents de trésorerie, des placements à court et à long terme et des fonds disponibles aux termes de facilités de crédit d'Air Canada. Au 30 juin 2023, les liquidités totales s'élevaient à 10 551 M\$ et étaient composées de trésorerie et d'équivalents de trésorerie et de placements à court terme et à long terme totalisant 9 556 M\$ et d'un montant de 995 M\$ pouvant être prélevé sur les facilités de crédit. Au 30 juin 2022, les liquidités totales s'élevaient à 10 694 M\$ et étaient composées de trésorerie et d'équivalents de trésorerie et de placements à court terme et à long terme totalisant 9 722 M\$ et d'un montant de 972 M\$ pouvant être prélevé sur les facilités de crédit. La trésorerie et les équivalents de trésorerie comprennent également des fonds (189 M\$ au 30 juin 2023 et 186 M\$ au 30 juin 2022) détenus en fiducie par Vacances Air Canada en conformité avec les prescriptions réglementaires régissant les produits perçus d'avance pour les voyageurs.
- 4) À l'exception de l'effectif moyen en ETP, les statistiques d'exploitation dans le présent tableau tiennent compte des données pour Jazz exerçant ses activités aux termes du contrat d'achat de capacité conclu avec Air Canada.
- 5) Rend compte de l'effectif moyen en ETP à Air Canada et aux filiales de celle-ci. Exclut l'effectif en ETP à Jazz qui exerce ses activités aux termes d'un contrat d'achat de capacité conclu avec Air Canada.
- 6) La longueur d'étape moyenne correspond au total de sièges-milles offerts divisé par le total de sièges routés.
- 7) Les passagers payants sont dénombrés en fonction des indicatifs de vol (et non en fonction du voyage, de l'itinéraire ou du segment de trajet), conformément à la définition établie par l'IATA.
- 8) « pp » indique des points de pourcentage et désigne la mesure de l'écart arithmétique entre deux pourcentages.

2. INTRODUCTION ET PRINCIPALES HYPOTHÈSES

Aux fins du présent rapport de gestion, « Société » renvoie, selon le contexte, à Air Canada et à une ou plusieurs de ses filiales, notamment ses filiales actives lui appartenant en propre, soit Aéroplan inc. (« Aéroplan »), Société en commandite Touram Limitée faisant affaire sous le nom de marque « Vacances Air Canada^{MD} » (« Vacances Air Canada ») et Air Canada Rouge S.E.C. faisant affaire sous le nom de marque « Air Canada Rouge^{MD} » (« Air Canada Rouge »). Le présent rapport de gestion fournit une présentation et une analyse des résultats financiers d'Air Canada pour le deuxième trimestre de 2023, selon le point de vue de la direction. Ce rapport doit être lu en parallèle avec les états financiers consolidés résumés non audités intermédiaires du deuxième trimestre 2023 et les notes complémentaires d'Air Canada datés du 11 août 2023, ainsi qu'avec les états financiers consolidés et notes complémentaires audités annuels de 2022 d'Air Canada et le rapport de gestion de 2022 d'Air Canada, tous deux datés du 17 février 2023. Toute l'information financière est conforme aux principes comptables généralement reconnus (« PCGR ») du Canada tels qu'ils sont énoncés dans le *Manuel de CPA Canada – Comptabilité* (le « Manuel de CPA »), qui intègre les *Normes internationales d'information financière* (« IFRS ») publiées par l'International Accounting Standards Board (l'« IASB »), sauf indication contraire visant toute mesure hors PCGR ou information financière expressément désignée.

Sauf indication contraire, tous les montants sont exprimés en dollars canadiens. La rubrique 17, *Glossaire*, du présent rapport de gestion donne l'explication des principaux termes qui y sont utilisés. À moins de mention contraire ou à moins que le contexte ne s'y oppose, le présent rapport de gestion était à jour au 10 août 2023.

Le présent rapport de gestion comprend des énoncés prospectifs. Se reporter à la *Mise en garde concernant les énoncés prospectifs* ci-après pour une analyse des risques, incertitudes et hypothèses liés à ces énoncés. Pour une description des risques visant Air Canada, se reporter à la rubrique 18, *Facteurs de risque*, du rapport de gestion de 2022 d'Air Canada daté du 17 février 2023, et à la rubrique 14, *Facteurs de risque*, du présent rapport de gestion. Le 11 août 2023, Air Canada a publié dans un communiqué ses résultats du deuxième trimestre de 2023. Ce communiqué peut être consulté sur le site Web d'Air Canada au aircanada.com, ainsi que sur le site de SEDAR au www.sedar.com. Pour un complément d'information sur les documents publics d'Air Canada, dont sa notice annuelle, consulter le site de SEDAR au www.sedar.com.

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 le conflit militaire 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, les effets rémanents de la pandémie de COVID-19, sa dépendance à l'égard des technologies, les risques liés à la cybersécurité, 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, 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), de même qu'envers les transporteurs régionaux et autres, sa capacité de recruter et de conserver du personnel qualifié, la disponibilité et l'intégration de la main-d'œuvre d'Air Canada, les autres épidémies, l'évolution de la législation, de la réglementation ou des procédures judiciaires, les relations de travail et les coûts connexes, 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.sedar.com, notamment à la rubrique 18, *Facteurs de risque*, du rapport de gestion de 2022 d'Air Canada, daté du 17 février 2023, et à la rubrique 14, *Facteurs de risque*, du présent rapport de gestion.

Air Canada a fixé et continue de fixer des objectifs, de prendre des engagements et d'évaluer l'incidence eu égard aux changements climatiques, ainsi que les initiatives, plans et propositions connexes qu'Air Canada et d'autres parties prenantes (dont les organismes publics, les autorités de réglementation et autres organismes) mettent en œuvre en matière de changements climatiques et d'émissions de carbone. La réalisation de nos engagements et de nos objectifs dépend de nombreux facteurs, notamment des actions et des efforts combinés des gouvernements, du secteur, des fournisseurs et des autres intervenants et parties prenantes, ainsi que du développement et de la mise en œuvre de nouvelles technologies. 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 multiples 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, 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 Air Canada.

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 dans leur formulation) et ils peuvent changer par la suite. Toutefois, Air Canada n'a ni l'intention ni l'obligation d'actualiser ou de réviser ces énoncés à la lumière de nouveaux éléments d'information ou d'événements futurs ou pour quelque autre motif, sauf si elle y est tenue par la réglementation en valeurs mobilières applicable.

Principales hypothèses

Air Canada a formulé des hypothèses pour l'élaboration de ses prévisions mises à jour, presumant notamment que la croissance du PIB du Canada sera modérée en 2023, que le dollar canadien se négociera en moyenne à 1,34 \$ CA pour 1,00 \$ US pendant l'ensemble de l'exercice 2023 et que le cours du carburant d'aviation s'établira en moyenne à 1,08 \$ CA le litre pendant l'ensemble de l'exercice 2023.

Propriété intellectuelle

Air Canada est propriétaire de marques de commerce, de marques de service ou de dénominations commerciales utilisées dans le cadre de ses activités ou est titulaire de droits à leur égard. En outre, les noms et logos d'Air Canada ainsi que les noms et adresses de ses sites Web sont sa propriété ou font l'objet de licences d'utilisation qu'elle a octroyées. Par ailleurs, Air Canada est propriétaire ou titulaire de droits d'auteur qui protègent également le contenu de ses produits ou de ses services. Pour des raisons pratiques uniquement, les marques de commerce, les marques de service, les dénominations commerciales et les droits d'auteur mentionnés dans le présent rapport de gestion peuvent être indiqués sans être suivis des symboles ©, ®, ^{MD} ou ^{MC}. En revanche, Air Canada se réserve le droit de faire valoir ses droits ou ceux des donneurs de licence concernés à l'égard de ces marques de commerce, marques de service, dénominations commerciales et droits d'auteur en vertu de toute loi applicable. Le présent rapport de gestion peut également inclure des marques de commerce, marques de service et dénominations commerciales de tiers. Leur utilisation par Air Canada ne sous-entend pas que celle-ci a des liens avec leurs propriétaires ou titulaires de licence, ni que ceux-ci recommandent ou commanditent Air Canada ou entretiennent des liens avec elle.

Autre information intégrée par renvoi

Aucune information figurant ou accessible sur les sites Web d'Air Canada (ou sur tout autre site Web mentionné dans le présent rapport de gestion) et aucun document mentionné dans le présent rapport de gestion ne sont intégrés par renvoi au présent rapport de gestion ni n'en font partie intégrante, à moins d'une indication expresse à l'effet contraire.

3. À PROPOS D'AIR CANADA

Air Canada est le plus grand fournisseur de services passagers réguliers au départ et à destination du Canada, tant sur les marchés intérieurs et transfrontaliers (Canada–États-Unis) qu'internationaux. Sa mission consiste à relier le Canada et le monde.

Air Canada donne plus d'envergure à son réseau intérieur et transfrontalier au moyen d'accords commerciaux avec des transporteurs régionaux, notamment un contrat d'achat de capacité (« CAC ») conclu avec Jazz Aviation S.E.C. (« Jazz »), filiale en propriété exclusive de Chorus Aviation Inc., qui exploite des vols pour le compte d'Air Canada sous la dénomination Air Canada Express. Les vols régionaux font partie intégrante de la stratégie en matière de réseau à l'échelle internationale et procurent un précieux trafic d'apport au réseau d'Air Canada et à celui d'Air Canada Rouge.

Air Canada est membre cofondateur du réseau Star Alliance^{MD}. Grâce à ce réseau de 26 sociétés aériennes, Air Canada propose à sa clientèle un vaste réseau mondial, ainsi que la réciprocité des programmes de fidélité, une expérience de voyage harmonieuse et un service à la clientèle amélioré, notamment par un accès aux salons et autres installations communes dans les aéroports.

Le programme Aéroplan d'Air Canada est le principal programme de fidélité du Canada en matière de voyages. L'adhésion permet d'accumuler des points Aéroplan au moyen de voyages par Air Canada et certains partenaires, et de l'achat de produits et services auprès de fournisseurs et partenaires participants. Les membres peuvent échanger leurs points contre un vaste éventail de voyages, marchandises, cartes-cadeaux et autres primes offertes directement par les partenaires participants ou par l'entremise de fournisseurs d'Aéroplan. Le statut Aéroplan Élite reconnaît la fidélité des grands voyageurs d'Air Canada ainsi que des membres les plus actifs d'Aéroplan en leur offrant une gamme de services prioritaires associés aux voyages et de privilèges réservés aux membres.

Air Canada Cargo, division d'Air Canada, est un fournisseur de services de fret aérien d'envergure mondiale qui assure des services de transport de fret par l'intermédiaire de vols de passagers et d'avions-cargos 767 de Boeing.

Vacances Air Canada, l'un des principaux voyagistes au Canada, élabore, commercialise et distribue des forfaits vacances dans le secteur des voyages d'agrément à destination de l'étranger (Antilles, Mexique, États-Unis, Europe, Amérique centrale et Amérique du Sud, Pacifique Sud, Australie et Asie), et dans le secteur des voyages d'agrément à destination du Canada. La filiale offre des forfaits croisières en Amérique du Nord, en Europe et dans les Antilles. Air Canada Rouge est le transporteur loisirs de la Société.

4. APERÇU

Air Canada entend miser sur la solide assise qu'elle a bâtie au cours des dernières années afin d'amorcer une reconstruction qui la mènera à réaliser cette ambition de devenir un champion mondial, tout en tirant parti d'occasions inédites et en poursuivant son engagement inébranlable envers la sécurité, l'excellence du service et l'expérience client.

Air Canada refaçonne ses activités afin de se préparer pour l'avenir. L'impératif commercial d'Air Canada, « Toujours plus haut », vise à rehausser toutes les facettes de ses activités. Cette stratégie d'Air Canada s'appuie sur ce qui suit :

- assurer son avenir en faisant preuve de vigilance à l'égard des coûts, en saisissant les occasions et en réalisant des investissements stratégiques judicieux;
- atteindre de nouveaux horizons, en s'appuyant sur ses forces concurrentielles pour développer ses activités, en rétablissant et en élargissant sa portée internationale et en explorant sans cesse de nouvelles possibilités;
- rehausser l'expérience de sa clientèle et soutenir la création de moments inoubliables et de liens authentiques avec sa clientèle en optimisant son programme de fidélité, ses technologies et ses produits innovants;
- favoriser la collaboration au travail, dans le respect des diverses cultures et langues, tout en posant des gestes concrets pour la société.

Récapitulatif financier du deuxième trimestre de 2023

Au deuxième trimestre de 2023, les résultats financiers d'Air Canada ont continué de s'améliorer et de se raffermir comparativement à la situation au deuxième trimestre de 2022, au cours duquel ils subissaient encore les effets de la pandémie de COVID-19 et des restrictions de déplacements alors en place.

Air Canada a enrichi son offre de vols pour l'été 2023 en comparaison de l'horaire de 2022. Sur le marché intérieur, Air Canada a rétabli plusieurs liaisons saisonnières, augmenté la fréquence de certains vols intérieurs et inauguré une nouvelle liaison. Sur le marché transfrontalier, Air Canada a établi de nouvelles dessertes de l'aéroport New York JFK au départ de Toronto et Montréal et de Sacramento au départ de Toronto, a rétabli 13 liaisons transfrontalières et augmenté la fréquence de plus d'une douzaine de liaisons avec les États-Unis. Sur le marché international, Air Canada a ajouté de nouvelles dessertes pour l'Europe, à savoir Bruxelles, Amsterdam, Toulouse et Copenhague. Air Canada a aussi rétabli les services clés en Asie de Tokyo-Haneda et d'Osaka, et augmenté la fréquence de différentes liaisons transatlantiques, transpacifiques et sud-américaines.

Voici un aperçu des résultats d'exploitation et de la situation financière d'Air Canada pour le deuxième trimestre de 2023 par rapport au deuxième trimestre de 2022.

- Produits d'exploitation de 5 427 M\$ au deuxième trimestre, en hausse de 1 446 M\$ par rapport au même trimestre de 2022 grâce à une augmentation de 42 %, d'une année sur l'autre, des produits passages. La capacité exploitée a augmenté de 21 % par rapport au deuxième trimestre de 2022, soit un point de pourcentage de moins que les projections publiées dans le communiqué d'Air Canada daté du 12 mai 2023.
- Charges d'exploitation de 4 625 M\$, en hausse de 391 M\$ ou de 9 % par rapport au deuxième trimestre de 2022. Cette hausse est attribuable principalement à l'augmentation de pratiquement tous les postes rendant compte de l'augmentation de la capacité exploitée et du trafic sur 12 mois, partiellement contrebalancée par une baisse de 31 % des prix du carburant d'aviation.
- Bénéfice d'exploitation de 802 M\$ et marge d'exploitation de 14,8 %, soit une amélioration par rapport à une perte d'exploitation de 253 M\$ au deuxième trimestre de 2022.

- BAIIDA ajusté de 1 220 M\$, et marge du BAIIDA ajusté de 22,5 %, soit une augmentation de 1 066 M\$ par rapport au deuxième trimestre de 2022.
- Bénéfice net de 838 M\$, en hausse de 1 224 M\$ par rapport au deuxième trimestre de 2022. Bénéfice par action – résultat dilué de 2,34 \$, comparativement à une perte par action – résultat dilué de 1,60 \$ au deuxième trimestre de 2022.
- Bénéfice net ajusté de 664 M\$, soit une amélioration de 1 119 M\$ par rapport au deuxième trimestre de 2022. Bénéfice ajusté par action – résultat dilué de 1,85 \$, comparativement à une perte ajustée par action de 1,12 \$ au deuxième trimestre de 2022.
- CESMO ajustées de 13,30 cents, en progression d'environ 1,6 % par rapport au deuxième trimestre de 2022. Le coût unitaire a été influencé par une hausse des coûts des services passagers attribuable à l'augmentation du trafic et des frais de vente, qui sont largement tributaires des produits, de même que par une augmentation de 24 % des salaires et charges sociales. Au deuxième trimestre de 2023, les CESMO ont atteint 18,80 cents, en baisse de 9,7 % par rapport au deuxième trimestre de 2022 attribuable principalement à la diminution des prix du carburant et à l'accroissement de la capacité sur 12 mois.
- Flux de trésorerie nets provenant des activités d'exploitation de 1 490 M\$, en hausse de 426 M\$ par rapport au deuxième trimestre de 2022.
- Flux de trésorerie disponibles de 965 M\$, en hausse de 537 M\$ par rapport au deuxième trimestre de 2022.
- Ratio de la dette nette sur le BAIIDA ajusté de 1,7 au 30 juin 2023, soit une amélioration par rapport à un ratio de 5,1 au 31 décembre 2022, attribuable à la croissance du BAIIDA ajusté et à la réduction de la dette nette.

5. RÉSULTATS DES ACTIVITÉS

Le tableau et l'analyse ci-après comparent les résultats d'Air Canada pour les périodes indiquées.

(en millions de dollars canadiens, sauf indication contraire)	Deuxièmes trimestres				Premiers semestres			
	2023	2022 ¹⁾ (après retraitement)	Variation (\$)	Variation (%)	2023	2022 ¹⁾ (après retraitement)	Variation (\$)	Variation (%)
Produits d'exploitation								
Passages	4 901 \$	3 441 \$	1 460 \$	42	8 989 \$	5 358 \$	3 631 \$	68
Fret	227	299	(72)	(24)	465	697	(232)	(33)
Autres	299	241	58	24	860	499	361	72
Total des produits d'exploitation	5 427	3 981	1 446	36	10 314	6 554	3 760	57
Charges d'exploitation								
Carburant d'aviation	1 187	1 450	(263)	(18)	2 562	2 200	362	16
Salaires et charges sociales	971	781	190	24	1 885	1 518	367	24
Dotation aux amortissements et perte de valeur	418	407	11	3	846	814	32	4
Redevances aéroportuaires et de navigation	364	299	65	22	676	527	149	28
Frais de vente et de distribution	264	197	67	34	537	319	218	68
Frais d'achat de capacité	201	188	13	7	417	355	62	17
Maintenance avions	275	209	66	32	536	253	283	112
Coûts liés à la portion terrestre des forfaits	126	102	24	24	444	231	213	92
Communications et technologies de l'information	128	107	21	20	274	226	48	21
Restauration et services à bord	158	101	57	56	286	171	115	67
Autres	533	393	140	36	1 066	743	323	43
Total des charges d'exploitation	4 625	4 234	391	9	9 529	7 357	2 172	30
Bénéfice (perte) d'exploitation	802	(253)	1 055		785	(803)	1 588	
Produits (charges) autres que d'exploitation								
Profit (perte) de change	251	(196)	447		378	(97)	475	
Produits d'intérêts	106	31	75		189	51	138	
Charges d'intérêts	(241)	(216)	(25)		(486)	(425)	(61)	
Intérêts incorporés	6	2	4		11	5	6	
Instruments financiers comptabilisés à la juste valeur	(115)	287	(402)		(77)	114	(191)	
Perte aux règlements de dette	(2)	-	(2)		(2)	-	(2)	
Autres	(11)	(7)	(4)		(25)	(11)	(14)	
Total des charges autres que d'exploitation	(6)	(99)	93		(12)	(363)	351	
Bénéfice (perte) avant impôts sur le résultat	796	(352)	1 148		773	(1 166)	1 939	
Recouvrement (charge) d'impôts sur le résultat	42	(34)	76		69	(194)	263	
Bénéfice net (perte nette)	838 \$	(386) \$	1 224 \$		842 \$	(1 360) \$	2 202 \$	
Bénéfice (perte) par action – résultat de base	2,34 \$	(1,08) \$	3,42 \$		2,35 \$	(3,80) \$	6,15 \$	
Bénéfice (perte) par action – résultat dilué	2,34 \$	(1,60) \$	3,94 \$		2,35 \$	(3,80) \$	6,15 \$	
BAIIDA ajusté²⁾	1 220 \$	154 \$	1 066 \$		1 631 \$	11 \$	1 620 \$	
Résultat avant impôts ajusté²⁾	656 \$	(447) \$	1 103 \$		462 \$	(1 187) \$	1 649 \$	
Bénéfice net ajusté (perte nette ajustée)²⁾	664 \$	(455) \$	1 119 \$		476 \$	(1 202) \$	1 678 \$	
Bénéfice ajusté (perte ajustée) par action²⁾	1,85 \$	(1,12) \$	2,97 \$		1,33 \$	(3,36) \$	4,69 \$	

1) Les chiffres comparatifs du deuxième trimestre de 2022 ont été reclassés pour être conformes à la présentation des états financiers adoptée pour l'exercice clos le 31 décembre 2022. Se reporter à la note 2 des états financiers consolidés résumés non audités intermédiaires d'Air Canada pour le deuxième trimestre de 2023 et à la rubrique 12, Méthodes comptables, du rapport de gestion de 2022 d'Air Canada pour un complément d'information sur les reclassements à l'état consolidé des résultats.

2) Le BAIIDA ajusté, le résultat avant impôts ajusté, le bénéfice net ajusté (la perte nette ajustée) et le bénéfice ajusté (la perte ajustée) par action sont des mesures financières hors PCGR ou des ratios financiers hors PCGR. Se reporter à la rubrique 16, Mesures financières hors PCGR, du présent rapport de gestion pour un complément d'information à cet égard.

Produits passages

Au deuxième trimestre de 2023, les produits passages ont augmenté de 42 % par rapport au deuxième trimestre de 2022, près de 70 % de l'augmentation par rapport à il y a un an étant attribuable aux marchés internationaux. Ces résultats s'expliquent principalement par la vigueur soutenue de la demande de transport aérien. Au deuxième trimestre de 2023, le coefficient d'occupation réseau d'environ 88 % a affiché une hausse de plus de sept points de pourcentage du fait que la croissance du trafic a surpassé celle de la capacité.

Au premier semestre de 2023, les produits passages ont augmenté de 68 % par rapport au premier semestre de 2022. Sur fond d'augmentation de 34 % de la capacité, les produits passages par siège mille offert (PPSMO) ont crû de 25 %, le trafic et le coefficient d'occupation se hissant respectivement de 56 % et 8 %. Ces résultats reflètent l'amélioration du contexte d'exploitation (certaines restrictions de déplacements étaient toujours en vigueur au Canada au cours du premier semestre de 2022) et de la demande de services de transport aérien, en particulier sur les marchés internationaux et transfrontaliers.

La demande à l'égard de produits à haut rapport est demeurée forte au deuxième trimestre de 2023, ce qui s'est traduit par une augmentation de 42 % sur 12 mois des revenus tirés de cette catégorie de produits, ce qui représente environ 29 % de l'augmentation totale des produits passages. Pour le premier semestre de 2023, les revenus tirés des produits à haut rapport ont augmenté de 72 % par rapport à la même période de 2022, ce qui représente environ 30 % de l'augmentation totale des produits passages.

La vigueur de la demande de transport aérien de passagers au deuxième trimestre de 2023, conjuguée aux contractions de la capacité dans le secteur de l'aviation commerciale à l'échelle mondiale, a été favorable à la tarification sur tous les marchés où Air Canada exerce ses activités.

Ces résultats découlent de la vigueur de la demande ville à ville (voyages sans escale), de la demande de produits à haut rapport (de la part des clients d'affaires et d'agrément) et du trafic de correspondance à nos plaques tournantes, y compris le trafic issu de la sixième liberté, ainsi que des avantages procurés par les partenariats et le programme Aéroplan.

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

(en millions de dollars canadiens)	Deuxièmes trimestres				Premiers semestres			
	2023	2022	Variation (\$)	Variation (%)	2023	2022	Variation (\$)	Variation (%)
Lignes intérieures	1 282 \$	1 115 \$	167 \$	14,9	2 346 \$	1 763 \$	583 \$	33,0
Lignes transfrontalières	1 037	761	276	36,3	2 003	1 186	817	68,9
Lignes transatlantiques	1 665	1 051	614	58,4	2 589	1 515	1 074	70,8
Lignes transpacifiques	573	226	347	154,0	1 065	324	741	229,2
Autres	344	288	56	19,5	986	570	416	73,1
Réseau	4 901 \$	3 441 \$	1 460 \$	42,4	8 989 \$	5 358 \$	3 631 \$	67,8

Les tableaux ci-dessous présentent les variations en pourcentage et en glissement annuel en ce qui concerne les produits passages et les statistiques d'exploitation pour les périodes indiquées.

Deuxième trimestre de 2023 par rapport au deuxième trimestre de 2022						
	Produits passages Variation (%)	Capacité (SMO) Variation (%)	Trafic (PMP) Variation (%)	Coefficient d'occupation Variation (pp)	Rendement unitaire Variation (%)	PPSMO Variation (%)
Lignes intérieures	14,9	4,6	9,9	4,1	4,6	9,9
Lignes transfrontalières	36,3	20,5	29,7	6,1	5,1	13,1
Lignes transatlantiques	58,4	18,5	32,2	9,2	19,9	33,6
Lignes transpacifiques	154,0	107,4	143,4	13,7	4,4	22,5
Autres	19,5	8,3	10,8	1,9	7,9	10,4
Réseau	42,4	21,0	32,0	7,3	7,9	17,7

Premier semestre de 2023 par rapport au premier semestre de 2022						
	Produits passages Variation (%)	Capacité (SMO) Variation (%)	Trafic (PMP) Variation (%)	Coefficient d'occupation Variation (pp)	Rendement unitaire Variation (%)	PPSMO Variation (%)
Lignes intérieures	33,0	13,5	25,3	7,9	6,2	17,2
Lignes transfrontalières	68,9	34,5	59,7	13,3	5,8	25,6
Lignes transatlantiques	70,8	26,7	44,9	11,0	17,9	34,8
Lignes transpacifiques	229,2	157,9	221,4	18,0	2,4	27,6
Autres	73,1	28,5	51,0	12,6	14,7	34,7
Réseau	67,8	34,3	55,5	11,8	8,0	24,9

Lignes intérieures

Les produits passages tirés des lignes intérieures ont progressé de 15 % par rapport au deuxième trimestre de 2022, les PPSMO et le rendement unitaire ayant augmenté dans pratiquement tous les grands groupes de liaisons. La progression est aussi attribuable à des changements dans la composition du trafic, la croissance du trafic à haut rapport en glissement annuel surpassant la croissance du trafic lié à la classe économique.

Au premier semestre de 2023, les produits passages tirés des lignes intérieures ont augmenté de 33 % par rapport à la même période de 2022 en raison de la vigueur soutenue de la demande de services aériens sur le marché des lignes intérieures. En regard d'une augmentation de 14 % de la capacité, le coefficient d'occupation a progressé d'environ 8 points de pourcentage, les PPSMO et le rendement unitaire ayant augmenté dans tous les grands groupes de liaisons.

Lignes transfrontalières

Les produits passages tirés des lignes transfrontalières ont augmenté de 36 % par rapport au deuxième trimestre de 2022, tandis que la capacité a augmenté de 21 %. Cette augmentation s'explique principalement par la hausse de la demande de services transfrontaliers, ce qui a entraîné une hausse des PPSMO et du rendement unitaire dans presque tous les grands groupes de liaisons.

Au premier semestre de 2023, les produits passages tirés des lignes transfrontalières ont augmenté de 69 % par rapport à la même période de 2022. Ces résultats rendent compte du contexte d'exploitation plus favorable étant donné la levée de toutes les restrictions de déplacements au Canada et aux États-Unis au deuxième semestre de 2022 et la vigueur soutenue de la demande de services transfrontaliers.

Lignes transatlantiques

Les produits passages tirés des lignes transatlantiques ont augmenté de 58 % par rapport au deuxième trimestre de 2022 et de 71 % par rapport au premier semestre de 2022. Ces résultats s'expliquent par une forte demande de services transatlantiques, découlant principalement de l'amélioration du contexte d'exploitation et de la levée au cours du deuxième semestre de 2022 de toutes les restrictions de déplacements qui demeuraient en vigueur au Canada. La forte demande s'est traduite par une augmentation en glissement annuel des PPSMO et du rendement unitaire dans tous les marchés transatlantiques importants, en dépit d'une capacité accrue au deuxième trimestre et au premier semestre de 2023. Pour les deux périodes, l'accroissement de la capacité s'explique par les vols transatlantiques nouveaux ou rétablis et par l'augmentation des fréquences vers certaines destinations européennes.

Lignes transpacifiques

Les produits passages tirés des lignes transpacifiques ont progressé de 2,5 fois par rapport au deuxième trimestre de 2022 et ont plus que triplé par rapport au premier semestre de 2022. Ce résultat est attribuable à un contexte d'exploitation plus favorable du fait du rétablissement des services à destination de pays d'Asie-Pacifique (à l'exception de la Chine), notamment le Japon, dans la foulée de l'assouplissement des restrictions de déplacements au Canada et dans ces pays.

Autres lignes

Les produits passages tirés des autres lignes ont augmenté de 20 % par rapport au deuxième trimestre de 2022, et de 73 % par rapport au premier semestre de 2022, en raison de la forte demande pour les destinations dans les Antilles, en Amérique centrale et en Amérique du Sud, principalement attribuable à la levée au cours du deuxième semestre de 2022 de toutes les restrictions de déplacements qui demeuraient en vigueur au Canada. En janvier 2022, du fait de l'apparition du variant Omicron et de son incidence, Air Canada a suspendu ses vols pour certaines destinations des Antilles entre le 24 janvier et le 30 avril 2022.

Le tableau ci-après présente, pour chaque marché, les passagers-milles payants (PMP) et les sièges-milles offerts (« SMO ») d’Air Canada pour les périodes indiquées.

(en millions)	Deuxièmes trimestres				Premiers semestres			
	2023		2022		2023		2022	
	PMP	SMO	PMP	SMO	PMP	SMO	PMP	SMO
Lignes intérieures	4 673	5 455	4 252	5 217	8 465	10 061	6 754	8 864
Lignes transfrontalières	3 793	4 436	2 924	3 682	7 536	8 976	4 717	6 674
Lignes transatlantiques	8 345	9 291	6 314	7 838	13 366	15 193	9 226	11 991
Lignes transpacifiques	2 966	3 202	1 218	1 544	5 747	6 302	1 788	2 444
Autres	1 840	2 222	1 663	2 050	5 081	5 981	3 367	4 655
Réseau	21 617	24 606	16 371	20 331	40 195	46 513	25 852	34 628

Produits fret

Au deuxième trimestre de 2023, les produits fret ont baissé de 72 M\$ ou de 24 % par rapport au deuxième trimestre de 2022 en raison d'une baisse du volume et du rendement unitaire. Le repli d'un exercice à l'autre rend compte du fait que les appareils de transport de passagers temporairement convertis ont été ramenés à leur configuration passagers à la fin du deuxième trimestre de 2022. La baisse a été partiellement contrebalancée par une augmentation des activités de transport de fret à destination de l'Amérique centrale, de l'Amérique du Sud et de l'Europe. À la fin du deuxième trimestre de 2023, Air Canada Cargo comptait six avions-cargos 767 de Boeing en service, comparativement à deux avions-cargos 767 de Boeing en service à la fin du deuxième trimestre de 2022.

Au premier semestre de 2023, les produits fret ont reculé de 232 M\$ ou de 33 % par rapport à la même période de 2022. Ce recul est principalement attribuable au fait que les appareils de transport de passagers temporairement convertis ont été ramenés à leur configuration passagers à la fin du deuxième trimestre de 2022, le marché transpacifique ayant été le plus touché à cet égard. L'augmentation des activités de transport de fret à destination de l'Amérique centrale, de l'Amérique du Sud et de l'Europe a partiellement contrebalancé le repli d'un exercice à l'autre.

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

(en millions de dollars canadiens)	Deuxièmes trimestres				Premiers semestres			
	2023	2022	Variation (\$)	Variation (%)	2023	2022	Variation (\$)	Variation (%)
Lignes intérieures	23 \$	28 \$	(5) \$	(16,2)	47 \$	58 \$	(11) \$	(18,3)
Lignes transfrontalières	11	10	1	14,5	22	23	(1)	(6,0)
Lignes transatlantiques	109	146	(37)	(25,0)	228	270	(42)	(15,7)
Lignes transpacifiques	54	79	(25)	(32,2)	103	273	(170)	(62,3)
Autres	30	36	(6)	(16,0)	65	73	(8)	(10,0)
Réseau	227 \$	299 \$	(72) \$	(23,7)	465 \$	697 \$	(232) \$	(33,3)

Autres produits

Au deuxième trimestre de 2023, les autres produits ont augmenté de 58 M\$ ou de 24 % par rapport au deuxième trimestre de 2022. Cette augmentation s'explique par les produits tirés d'un volume plus élevé de vente de forfaits terrestres par Vacances Air Canada, des produits plus élevés tirés de services non aériens liés au programme Aéroplan, l'accroissement des achats à bord et l'augmentation de divers services passagers résultant d'une hausse du trafic.

Au premier semestre de 2023, les autres produits ont augmenté de 361 M\$ ou de 72 % par rapport au premier semestre de 2022. Cette augmentation s'explique essentiellement par les produits tirés d'un volume plus élevé de vente de forfaits terrestres par Vacances Air Canada. Les produits plus élevés tirés de services non aériens liés au programme Aéroplan, l'accroissement des achats à bord et l'augmentation de divers services passagers résultant d'une hausse du trafic ont aussi contribué, dans une moindre mesure, à l'augmentation.

Charges d'exploitation

Au deuxième trimestre de 2023, en regard d'une augmentation de 21 % de la capacité exploitée, le total des charges d'exploitation a augmenté de 9 % par rapport au deuxième trimestre de 2022. Cette augmentation s'explique principalement par des hausses dans pratiquement tous les postes, qui reflètent l'accroissement de la capacité exploitée et du trafic sur 12 mois, notamment l'augmentation des salaires et charges sociales qui rend compte d'une augmentation de 22 % sur 12 mois de l'effectif en équivalents temps plein. L'augmentation des charges d'exploitation a été en partie compensée par une diminution de 18 % de la charge de carburant d'aviation, attribuable principalement à une baisse de 31 % des prix du carburant d'aviation par rapport à la même période de 2022.

Au premier semestre de 2023, en regard d'une augmentation de 34 % de la capacité exploitée, le total des charges d'exploitation a augmenté de 30 % par rapport à la même période de 2022 en raison, principalement, de hausses dans pratiquement tous les postes, qui reflètent l'accroissement de la capacité exploitée et du trafic sur 12 mois. L'augmentation rend compte aussi d'une hausse de 16 % de la charge de carburant d'aviation attribuable à une hausse de 28 % de la consommation de carburant sur 12 mois et d'un ajustement favorable de la charge de maintenance avions de 159 M\$ comptabilisé au premier trimestre de 2022.

La variation des principaux éléments des charges d'exploitation sur 12 mois est présentée ci-après.

Carburant d'aviation

La charge de carburant d'aviation s'est repliée de 18 % par rapport au deuxième trimestre de 2022 en raison d'une baisse de 31 % en glissement annuel des prix du carburant d'aviation. Ce repli a été en partie compensé par une hausse de 18 % de la consommation de carburant découlant du plus grand nombre de vols par rapport au même trimestre de 2022 et par une variation défavorable des taux de change.

Au premier semestre de 2023, la charge de carburant d'aviation a augmenté de 16 % par rapport à la même période de 2022 surtout en raison d'une hausse de 28 % de la consommation de carburant découlant du plus grand nombre de vols sur 12 mois et, dans une moindre mesure, d'une variation défavorable des taux de change. La baisse de 9 % des prix du carburant d'aviation par rapport au premier semestre de 2022 a compensé en partie l'augmentation de la charge de carburant.

Salaires et charges sociales

Les salaires et les charges sociales ont augmenté de 24 % par rapport au deuxième trimestre de 2022 et au premier semestre de 2022. Ces augmentations sont attribuables à l'accroissement de l'effectif nécessaire pour soutenir les activités prévues, ce qui est conforme aux augmentations de la capacité d'un exercice à l'autre.

Frais de vente et de distribution

Les frais de vente et de distribution ont crû de 34 % par rapport au deuxième trimestre de 2022 et de 68 % par rapport au premier semestre de 2022. Les augmentations s'expliquent par la hausse des frais de cartes de crédit et des frais de paiements, des commissions et des frais de distribution, ce qui est conforme à l'augmentation des produits passages en glissement annuel pour le deuxième trimestre et le premier semestre de 2023.

Maintenance avions

La charge de maintenance avions a augmenté de 32 %, en raison surtout des activités de maintenance accrues découlant de l'accroissement du nombre de vols par rapport à la même période de 2022. L'écart de change défavorable, explique également, mais dans une moindre mesure, l'augmentation de ces frais.

Au premier semestre de 2023, la charge de maintenance avions a augmenté de 112 % par rapport à la même période de 2022. L'augmentation s'explique surtout par un ajustement favorable du coût de la maintenance de 159 M\$ comptabilisé au premier trimestre de 2022, qui découlait de la modification d'un accord conclu avec un tiers fournisseur de services de maintenance. L'accroissement des activités de maintenance en raison de la hausse du nombre de vols par rapport à la même période de 2022 a également contribué à l'augmentation.

Coûts liés à la portion terrestre des forfaits

Les coûts liés à la portion terrestre des forfaits ont enregistré une augmentation de 24 % par rapport au deuxième trimestre de 2022, ce qui s'explique par la hausse des tarifs des forfaits terrestres de Vacances Air Canada et le plus grand nombre de passagers par rapport à la même période de 2022.

Au premier semestre de 2023, les coûts liés à la portion terrestre des forfaits ont enregistré une augmentation de 92 % par rapport à la même période de 2022, ce qui s'explique en grande partie par les produits tirés de la vente d'un volume plus élevé de forfaits terrestres par Vacances Air Canada. En janvier 2022, du fait de l'apparition du variant Omicron et de la baisse à court terme de la demande qui s'en est suivie, Air Canada avait suspendu ses vols pour certaines destinations des Antilles pendant la période allant du 24 janvier au 30 avril 2022.

Autres charges d'exploitation

Les autres charges d'exploitation ont augmenté de 36 % par rapport au deuxième trimestre de 2022 et de 43 % par rapport au premier semestre de 2022. Les augmentations sont principalement attribuables au nombre plus élevé de vols sur 12 mois.

Le tableau ci-après présente une ventilation des autres charges pour les périodes indiquées.

(en millions de dollars canadiens)	Deuxièmes trimestres				Premiers semestres			
	2023	2022	Variation (\$)	Variation (%)	2023	2022	Variation (\$)	Variation (%)
Services d'escale	121 \$	84 \$	37 \$	44	233 \$	156 \$	77 \$	49
Frais d'équipage	63	51	12	24	123	90	33	37
Location et entretien d'immeubles	72	53	19	36	141	101	40	40
Frais et services divers	53	40	13	33	108	89	19	21
Autres frais résiduels	224	165	59	36	461	307	154	50
Total des autres charges	533 \$	393 \$	140 \$	36	1 066 \$	743 \$	323 \$	43

CESMO et CESMO ajustées

Au deuxième trimestre de 2023, les CESMO ajustées se sont établies à 13,30 cents, en hausse d'environ 1,6 % par rapport au deuxième trimestre de 2022. Le coût unitaire a été influencé par une hausse des coûts des services passagers attribuable à l'augmentation du trafic et des frais de vente, qui sont largement tributaires des produits, de même que par une augmentation de 24 % des salaires et charges sociales. Les CESMO ont atteint 18,80 cents, en baisse de 9,7 % par rapport au deuxième trimestre de 2022, en raison surtout de la diminution des prix du carburant et de l'accroissement de la capacité sur 12 mois.

Au premier semestre de 2023, les CESMO ajustées se sont établies à 13,87 cents et les CESMO à 20,49 cents, en baisse respectivement de 1,7 % et de 3,6 % par rapport à la même période de 2022. L'amélioration des CESMO ajustées et des CESMO, principalement attribuable à l'augmentation de la capacité exploitée, a été partiellement contrebalancée par un ajustement favorable du coût de la maintenance de 159 M\$ enregistré au premier trimestre de 2022 et par la hausse des coûts des services passagers découlant de l'augmentation du trafic ainsi que des frais de vente, qui sont largement tributaires des produits.

Le tableau ci-après présente un rapprochement des CESMO et des CESMO ajustées pour les périodes indiquées.

(en cents par SMO)	Deuxièmes trimestres				Premiers semestres			
	2023	2022	Variation (¢)	Variation (%)	2023	2022	Variation (¢)	Variation (%)
CESMO	18,80 ¢	20,82 ¢	(2,02) ¢	(9,7)	20,49 ¢	21,24 ¢	(0,75) ¢	(3,6)
Retrancher :								
Charge de carburant d'aviation, coûts liés à la portion terrestre des forfaits, dépréciation d'actifs et coûts liés aux avions-cargos	(5,50)	(7,73)	2,23	(28,9)	(6,62)	(7,12)	0,50	(7,3)
CESMO ajustées	13,30 ¢	13,09 ¢	0,21 ¢	1,6	13,87 ¢	14,12 ¢	(0,25) ¢	(1,7)

Charges autres que d'exploitation

Au deuxième trimestre de 2023, les charges autres que d'exploitation ont totalisé 6 M\$, contre des charges de 99 M\$ au deuxième trimestre de 2022. Au premier semestre de 2023, les charges autres que d'exploitation ont totalisé 12 M\$, contre des charges de 363 M\$ au premier semestre de 2022.

Les profits de change se sont chiffrés à 251 M\$ au deuxième trimestre de 2023, contre des pertes de change de 196 M\$ au deuxième trimestre de 2022. Pour 1 \$ US, le cours du change de clôture le 30 juin 2023 était de 1,3242 \$ alors qu'il était de 1,3516 \$ le 31 mars 2023 et de 1,3554 \$ le 31 décembre 2022. Les profits de change se sont chiffrés à 378 M\$ au premier semestre de 2023, contre des pertes de change de 97 M\$ à la même période de 2022.

Les charges d'intérêts ont atteint 241 M\$ au deuxième trimestre de 2023, comparativement à 216 M\$ au deuxième trimestre de 2022, et 486 M\$ au premier semestre de 2023, comparativement à 425 M\$ au premier semestre de 2022. Ces hausses s'expliquent principalement par des taux d'intérêt plus élevés en glissement annuel sur la dette à taux variable et ont été en partie annulées par les remboursements d'emprunts effectués depuis la clôture du deuxième trimestre de 2022.

Les pertes sur les instruments financiers comptabilisés à la juste valeur se sont élevées à 115 M\$ au deuxième trimestre de 2023, comparativement à des profits de 287 M\$ au deuxième trimestre de 2022. La fluctuation de la juste valeur du dérivé intégré sur billets convertibles d'Air Canada, du fait principalement de l'augmentation du cours des actions d'Air Canada durant la période, a donné lieu à une perte de 100 M\$. La variation de la juste valeur liée aux placements à court terme s'est traduite par une perte de 15 M\$. Les pertes sur les instruments financiers comptabilisés à la juste valeur se sont élevées à 77 M\$ au premier semestre de 2023, comparativement à des profits de 114 M\$ à la même période de 2022. La fluctuation de la juste valeur du dérivé intégré sur billets convertibles d'Air Canada a donné lieu à une perte de 76 M\$ au premier semestre de 2023.

6. PARC AÉRIEN

Exploitation principale et Air Canada Rouge

Les tableaux ci-après présentent le nombre d'appareils composant le parc en exploitation d'Air Canada et d'Air Canada Rouge aux dates indiquées, ainsi que le parc en exploitation projeté pour les périodes ultérieures indiquées. Se reporter à la rubrique *Air Canada Express* ci-dessous pour un complément d'information sur le parc aérien exploité par les transporteurs régionaux aux termes d'un contrat d'achat sous la marque Air Canada Express.

	Réal			Projeté			
	31 déc. 2022	Modifications apportées au parc aérien au premier semestre de 2023	30 juin 2023	Modifications apportées au parc aérien au cours du reste de 2023	31 déc. 2023	Modifications apportées au parc aérien en 2024	31 déc. 2024
Gros-porteurs							
777-300ER de Boeing	18	1	19	-	19	-	19
777-200LR de Boeing	6	-	6	-	6	-	6
777 de Boeing (avions-cargos)	-	-	-	-	-	2	2
787-8 de Boeing	8	-	8	-	8	-	8
787-9 de Boeing	29	1	30	1	31	1	32
767-300 de Boeing (avions-cargos)	5	1	6	1	7	2	9
A330-300 d'Airbus	16	2	18	-	18	-	18
Total – gros-porteurs	82	5	87	2	89	5	94
Appareils monocouloirs							
737 MAX 8 de Boeing	40	-	40	-	40	-	40
A321 d'Airbus	15	-	15	-	15	-	15
A320 d'Airbus	18	-	18	(2)	16	-	16
A319 d'Airbus	5	2	7	(2)	5	-	5
A220-300 d'Airbus	32	1	33	-	33	3	36
Total – appareils monocouloirs	110	3	113	(4)	109	3	112
Total – parc aérien principal	192	8	200	(2)	198	8	206

	Réal			Projeté			
	31 déc. 2022	Modifications apportées au parc aérien au premier semestre de 2023	30 juin 2023	Modifications apportées au parc aérien au cours du reste de 2023	31 déc. 2023	Modifications apportées au parc aérien en 2024	31 déc. 2024
Appareils monocouloirs							
A321 d'Airbus	14	3	17	-	17	-	17
A320 d'Airbus	5	-	5	-	5	-	5
A319 d'Airbus	20	(2)	18	-	18	-	18
Total – Air Canada Rouge	39	1	40	-	40	-	40

Total – Exploitation principale et Air Canada Rouge	231	9	240	(2)	238	8	246
--	------------	----------	------------	------------	------------	----------	------------

Air Canada Express

Le tableau ci-après présente, aux dates indiquées, le nombre d'appareils exploités par les transporteurs régionaux pour le compte d'Air Canada sous le nom de marque Air Canada Express. Le tableau présente également le parc projeté pour les périodes ultérieures indiquées.

	Réal			Projeté			
	31 déc. 2022	Modifications apportées au parc aérien au premier semestre de 2023	30 juin 2023	Modifications apportées au parc aérien au cours du reste de 2023	31 déc. 2023	Modifications apportées au parc aérien en 2024	31 déc. 2024
E175 d'Embraer	25	-	25	-	25	-	25
CRJ-200 de Mitsubishi	15	-	15	-	15	(8)	7
CRJ-900 de Mitsubishi	35	-	35	-	35	-	35
Dash 8-400 de De Havilland	39	-	39	4	43	-	43
Total – Air Canada Express	114	-	114	4	118	(8)	110

7. GESTION FINANCIÈRE ET GESTION DU CAPITAL

7.1 LIQUIDITÉ

Gestion du risque de liquidité

Au 30 juin 2023, les liquidités totales s'élevaient à 10 551 M\$ et se composaient de trésorerie et d'équivalents de trésorerie ainsi que de placements à court terme et à long terme de 9 556 M\$ et d'un montant de 995 M\$ pouvant être prélevé sur les facilités de crédit. La trésorerie et les équivalents de trésorerie comprennent également un montant de 189 M\$ au titre des fonds détenus en fiducie par Vacances Air Canada, en conformité avec les prescriptions réglementaires régissant les produits perçus d'avance pour les voyageurs. Au cours des 12 prochains mois, Air Canada prévoit combler ses besoins de liquidité à même les flux de trésorerie provenant des activités d'exploitation ainsi que des liquidités disponibles. Les besoins de liquidité se rapportant aux obligations liées aux passifs financiers et aux engagements en capital peuvent être également comblés au moyen de nouveaux accords de financement.

Air Canada gère ses besoins de liquidité grâce à diverses stratégies, notamment en s'efforçant de maintenir et d'améliorer les flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation ainsi que les flux de trésorerie disponibles, en concluant des engagements de financement pour les appareils nouveaux et actuels ainsi qu'en exécutant d'autres activités de financement.

Les besoins de liquidité se rapportent principalement à la nécessité de remplir les obligations liées aux passifs financiers, aux engagements en capital, aux activités courantes, aux obligations contractuelles et autres, lesquelles obligations sont décrites plus amplement aux rubriques 7.5, *Dépenses d'investissement et accords de financement connexes*, 7.6, *Obligations de capitalisation des régimes de retraite*, et 7.7, *Obligations contractuelles*, du présent rapport de gestion. Air Canada contrôle et gère le risque de liquidité en préparant des prévisions de trésorerie à cycle continu pour une période minimale d'au moins 12 mois après chaque période de présentation de l'information financière, notamment en fonction de plusieurs scénarios et de diverses hypothèses, en surveillant l'état et la valeur des actifs disponibles pour servir de garantie dans le cadre d'accords de financement, et de ceux déjà affectés en garantie, en préservant sa marge de manœuvre relativement à ces accords et en établissant des processus pour surveiller et respecter les conditions des accords de financement.

7.2 DETTE NETTE

(en millions de dollars canadiens)	30 juin 2023	31 décembre 2022	Variation (\$)
Dettes à long terme et obligations locatives	13 862 \$	15 043 \$	(1 181) \$
Partie courante de la dette à long terme et des obligations locatives	1 024	1 263	(239)
Total de la dette à long terme et des obligations locatives	14 886	16 306	(1 420)
Moins la trésorerie et les équivalents de trésorerie, les placements à court terme et les placements à long terme	(9 556)	(8 811)	(745)
Dettes nettes¹⁾	5 330 \$	7 495 \$	(2 165) \$
BAIIDA ajusté (période de 12 mois)	3 077 \$	1 457 \$	1 620 \$
Ratio de la dette nette sur le BAIIDA ajusté ¹⁾	1,7	5,1	(3,4)

1) La dette nette est une mesure de gestion du capital ainsi qu'un élément clé du capital géré par Air Canada et elle permet à la direction d'évaluer la dette nette de la Société. Le ratio de la dette nette sur le BAIIDA ajusté (également appelé « niveau d'endettement » dans le présent rapport de gestion) est un ratio hors PCGR qu'utilise Air Canada pour évaluer le levier financier. Se reporter à la rubrique 16, Mesures financières hors PCGR, du présent rapport de gestion pour un complément d'information sur la dette nette.

Le ratio dette nette-BAIIDA ajusté s'établissait à 1,7 au 30 juin 2023, soit une amélioration par rapport au ratio de 5,1 au 31 décembre 2022, en raison de la progression du BAIIDA ajusté et de la réduction de la dette nette. La diminution du total de la dette et des obligations locatives s'explique par des remboursements de 1 312 M\$, dont le remboursement anticipé de 650 M\$ de la dette se rapportant aux appareils A220 d'Airbus effectué au deuxième trimestre de 2023. La trésorerie et les placements cumulés par le biais des flux de trésorerie d'exploitation, qui ont été plus élevés, expliquent aussi l'amélioration de la dette nette.

7.3 FONDS DE ROULEMENT

Le tableau ci-après fournit un complément d'information sur les soldes de fonds de roulement d'Air Canada au 30 juin 2023 et au 31 décembre 2022.

(en millions de dollars canadiens)	30 juin 2023	31 décembre 2022	Variation (\$)
Trésorerie, équivalents de trésorerie et placements à court terme	8 647 \$	7 988 \$	659 \$
Créances clients	1 192	1 037	155
Autres actifs courants	666	640	26
Total des actifs courants	10 505 \$	9 665 \$	840 \$
Dettes fournisseurs et charges à payer	2 802	2 691	111
Produits passages perçus d'avance	5 709	4 104	1 605
Produits différés d'Aéroparc et autres produits différés	1 197	1 295	(98)
Partie courante de la dette à long terme et des obligations locatives	1 024	1 263	(239)
Total des passifs courants	10 732 \$	9 353 \$	1 379 \$
Fonds de roulement, montant net	(227) \$	312 \$	(539) \$

Un fonds de roulement négatif de 227 M\$ a été enregistré au 30 juin 2023, en raison de sorties de trésorerie de 975 M\$ liées à des dépenses d'investissement et de 1 227 M\$ affectées aux activités de financement au cours du premier semestre de 2023. Ces sorties ont été contrebalancées dans une certaine mesure par des rentrées provenant des activités d'exploitation. La hausse des produits passages perçus d'avance s'explique par la demande de services passagers.

7.4 VARIATIONS DES FLUX DE TRÉSORERIE

Le tableau ci-après présente les variations des flux de trésorerie d'Air Canada pour les périodes indiquées.

(en millions de dollars canadiens)	Deuxièmes trimestres			Premiers semestres		
	2023	2022	Variation (\$)	2023	2022	Variation (\$)
Flux de trésorerie nets provenant des activités d'exploitation	1 490 \$	1 064 \$	426 \$	2 927 \$	1 431 \$	1 496 \$
Flux de trésorerie nets affectés aux activités de financement	(935) \$	(147) \$	(788) \$	(1 227) \$	(339) \$	(888) \$
Flux de trésorerie nets affectés aux activités d'investissement	(718) \$	(1 323) \$	605 \$	(1 467) \$	(2 579) \$	1 112 \$
Incidence des variations du taux de change sur la trésorerie et les équivalents de trésorerie	(1) \$	7 \$	(8) \$	- \$	18 \$	(18) \$
Augmentation (diminution) de la trésorerie et des équivalents de trésorerie	(164) \$	(399) \$	235 \$	233 \$	(1 469) \$	1 702 \$

Flux de trésorerie nets provenant des activités d'exploitation

Les flux de trésorerie nets provenant des activités d'exploitation pour le deuxième trimestre et le premier semestre de 2023 ont été supérieurs à ceux enregistrés aux périodes comparables de 2022 en raison de l'amélioration soutenue des résultats d'exploitation et des produits passages perçus d'avance.

Flux de trésorerie nets affectés aux activités de financement

Au deuxième trimestre de 2023, les flux de trésorerie nets affectés aux activités de financement se sont élevés à 935 M\$ (1 227 M\$ au premier semestre de 2023) et ont trait à des remboursements d'emprunts prévus ainsi qu'à un remboursement anticipé d'emprunts de 650 M\$ utilisés pour financer l'acquisition de 19 appareils A220-300 d'Airbus.

Flux de trésorerie nets affectés aux activités d'investissement

Les achats d'immobilisations corporelles et incorporelles ont été de 525 M\$ au deuxième trimestre de 2023 et de 975 M\$ au premier semestre de 2023. Ces achats représentent surtout des acquisitions d'appareils et les paiements prélabiles à la livraison connexes, ainsi que des projets de maintenance et de technologie incorporés au coût de l'actif. Les transferts nets entre la trésorerie et les placements à court terme et à long terme ont atteint 193 M\$ au deuxième trimestre de 2023 et 489 M\$ au premier semestre de 2023.

Se reporter aux rubriques 7.2, *Dette nette*, et 7.3, *Fonds de roulement*, du présent rapport de gestion pour un complément d'information.

Flux de trésorerie disponibles

Le tableau ci-après présente le calcul des flux de trésorerie disponibles d'Air Canada pour les périodes indiquées.

(en millions de dollars canadiens)	Deuxièmes trimestres			Premiers semestres		
	2023	2022	Variation (\$)	2023	2022	Variation (\$)
Flux de trésorerie nets provenant des activités d'exploitation	1 490 \$	1 064 \$	426 \$	2 927 \$	1 431 \$	1 496 \$
Achats d'immobilisations corporelles et incorporelles	(525)	(636)	111	(975)	(912)	(63)
Flux de trésorerie disponibles¹⁾	965 \$	428 \$	537 \$	1 952 \$	519 \$	1 433 \$

1) Les flux de trésorerie disponibles sont une mesure financière hors PCGR dont Air Canada se sert comme indicateur de la vigueur financière et du rendement de ses activités exprimant le montant de trésorerie qu'elle est en mesure de dégager de ses activités, compte tenu des dépenses d'investissement. Les flux de trésorerie disponibles correspondent aux flux de trésorerie nets provenant des activités d'exploitation, moins les achats d'immobilisations corporelles et incorporelles et déduction faite du produit tiré d'opérations de cession-bail. Comme cette mesure n'est pas conforme aux PCGR pour la présentation d'états financiers et qu'elle n'a pas de sens normalisé, elle ne saurait être comparée à des mesures similaires présentées par d'autres entités et ne doit pas être considérée comme pouvant se substituer à des résultats établis selon les PCGR ou comme ayant préséance sur ceux-ci. Se reporter à la rubrique 16, Mesures financières hors PCGR, du présent rapport de gestion pour un complément d'information.

7.5 DÉPENSES D'INVESTISSEMENT ET ACCORDS DE FINANCEMENT CONNEXES

Appareils A321XLR d'Airbus

Air Canada fait l'acquisition de 28 appareils à distance franchissable accrue (ou XLR, pour *extra-long range*) de la gamme A321neo d'Airbus (« Airbus A321XLR »). Les livraisons devraient commencer en 2025, et le dernier avion devrait arriver en 2028. Sur les 28 appareils acquis, 18 seront loués et 10 seront acquis dans le cadre d'un contrat d'achat conclu avec Airbus S.A.S. prévoyant des droits visant l'achat d'un maximum de 15 autres appareils entre 2027 et 2030.

Appareils A220-300 d'Airbus

Air Canada a conclu avec Airbus Canada un contrat d'achat d'appareils A220-300 d'Airbus qui prévoit ce qui suit :

- des commandes fermes visant 60 appareils A220-300 d'Airbus;
- des options d'achat visant 15 appareils A220-300 d'Airbus supplémentaires.

Sur les 60 appareils faisant l'objet d'une commande ferme susmentionnés, 33 ont été livrés. La livraison des 27 appareils restants faisant l'objet d'une commande ferme est prévue pendant la période allant de 2024 à 2026.

Appareils 737 MAX de Boeing

Le contrat qu'Air Canada a conclu avec Boeing à l'égard de l'achat d'appareils 737 MAX prévoit des commandes fermes visant 40 appareils 737 MAX 8 de Boeing (qui ont tous été livrés) et des options d'achat visant 10 autres appareils 737 MAX de Boeing.

Appareils 787-9 de Boeing

En 2021, Air Canada a exercé des options visant l'achat de trois appareils 787-9 de Boeing, dont un a été livré en avril 2023. Le premier des deux appareils restants devrait être livré en 2023 et le second, en 2024.

Avions-cargos 767 de Boeing

Air Canada prévoit pouvoir compter sur une flotte de sept avions-cargos 767 de Boeing à la fin de 2023 et en ajouter trois autres pendant la période 2024-2025.

Avions-cargos 777 de Boeing

En 2022, Air Canada a conclu un contrat visant l'achat de deux nouveaux avions-cargos 777 de Boeing qui devraient être livrés en 2024.

Avions électriques ES-30 de Heart Aerospace

Au troisième trimestre de 2022, Air Canada a conclu un contrat d'achat de 30 appareils hybrides électriques ES-30 en cours de développement par la société Heart Aerospace. Comme la conception et les spécifications de l'avion sont encore en élaboration, le coût final ne peut pas être déterminé et n'est pas pris en compte dans le tableau ci-après, mais le contrat prévoit un prix plafond. Les appareils régionaux devraient entrer en service en 2028. Outre le contrat d'achat, Air Canada a conclu une entente prévoyant une participation de 7 M\$ (5 M\$ US) d'Air Canada dans Heart Aerospace.

Engagements en capital

Le coût global estimatif de l'ensemble des appareils dont la livraison est prévue et des autres immobilisations faisant l'objet d'un engagement s'élève, au 30 juin 2023, à environ 6 951 M\$.

(en millions de dollars canadiens)	Reste de 2023	2024	2025	2026	2027	Par la suite	Total
Dépenses faisant l'objet d'un engagement	671 \$	1 142 \$	799 \$	1 130 \$	699 \$	2 510 \$	6 951 \$
Dépenses projetées, planifiées, mais ne faisant l'objet d'aucun engagement	98	355	494	544	503	non disponible	non disponible
Activités de maintenance immobilisées projetées, planifiées, mais ne faisant l'objet d'aucun engagement ¹⁾	254	473	456	450	450	non disponible	non disponible
Total des dépenses projetées²⁾	1 023 \$	1 970 \$	1 749 \$	2 124 \$	1 652 \$	non disponible	non disponible

1) Les montants au titre des activités de maintenance immobilisées futures pour 2026 et par la suite ne sont pas encore déterminables; en revanche, des estimations de 450 M\$ ont été établies pour 2026 comme pour 2027.

2) Les montants en dollars américains ont été convertis au cours du change de clôture le 30 juin 2023, soit 1 \$ US pour 1,3242 \$ CA. Le coût total estimatif des appareils repose sur leurs prix de livraison, lesquels comprennent les augmentations estimatives.

7.6 OBLIGATIONS DE CAPITALISATION DES RÉGIMES DE RETRAITE

En date du 1^{er} janvier 2023, pris collectivement, les régimes de retraite agréés canadiens d'Air Canada affichaient un excédent de solvabilité de 4,6 G\$.

Les obligations de capitalisation des régimes de retraite d'Air Canada sont analysées à la rubrique 8.7, *Obligations de capitalisation des régimes de retraite*, du rapport de gestion de 2022 d'Air Canada. Les obligations de capitalisation des régimes de retraite d'Air Canada n'ont fait l'objet d'aucune modification notable depuis lors.

7.7 OBLIGATIONS CONTRACTUELLES

Le tableau ci-après présente les obligations contractuelles projetées d'Air Canada au 30 juin 2023, y compris celles liées au paiement d'intérêts et de capital à l'égard de la dette à long terme, des obligations locatives et des dépenses d'investissement faisant l'objet d'engagements.

(en millions de dollars canadiens)	Reste de 2023	2024	2025	2026	2027	Par la suite	Total
Capital							
Dette à long terme ¹⁾	290 \$	456 \$	1 190 \$	2 432 \$	1 082 \$	7 103 \$	12 553 \$
Obligations locatives	257	498	481	328	268	904	2 736
Total des obligations liées au capital	547 \$	954 \$	1 671 \$	2 760 \$	1 350 \$	8 007 \$	15 289 \$
Intérêts							
Dette à long terme	343 \$	658 \$	625 \$	561 \$	462 \$	480 \$	3 129 \$
Obligations locatives	73	125	98	76	61	323	756
Total des obligations liées aux intérêts	416 \$	783 \$	723 \$	637 \$	523 \$	803 \$	3 885 \$
Total de la dette à long terme et des obligations locatives	963 \$	1 737 \$	2 394 \$	3 397 \$	1 873 \$	8 810 \$	19 174 \$
Dépenses d'investissement faisant l'objet d'engagements	671 \$	1 142 \$	799 \$	1 130 \$	699 \$	2 510 \$	6 951 \$
Total des obligations contractuelles²⁾	1 634 \$	2 879 \$	3 193 \$	4 527 \$	2 572 \$	11 320 \$	26 125 \$

- 1) Repose sur l'hypothèse que le solde du capital des billets convertibles, soit 363 M\$ (274 M\$ US), n'est pas converti et comprend les intérêts estimés à payer jusqu'à l'échéance en 2025. Le solde du capital complet de 1 273 M\$ de la facilité de crédit non garantie utilisée en 2021 pour le remboursement aux clients de billets non remboursables est inclus.
- 2) Le total des obligations contractuelles ne comprend pas les engagements à l'égard des biens et services dont la Société a besoin dans le cours normal de ses activités. Il ne comprend pas non plus les passifs non courants autres que la dette à long terme et les obligations locatives, en raison de l'incertitude entourant le calendrier des flux de trésorerie et des éléments hors trésorerie.

7.8 CAPITAL-ACTIONS

Les actions d'Air Canada émises et en circulation, ainsi que les actions pouvant être émises, s'établissent comme suit aux dates indiquées :

	30 juin 2023	31 décembre 2022
Actions émises et en circulation		
Actions à droit de vote variable de catégorie A	75 874 233	72 431 001
Actions à droit de vote de catégorie B	282 582 573	285 931 257
Total des actions émises et en circulation	358 456 806	358 362 258
Actions pouvant être émises		
Billets convertibles	17 856 599	17 856 599
Options sur actions	6 597 604	5 304 745
Total des actions pouvant être émises	24 454 203	23 161 344
Total des actions en circulation et pouvant être émises	382 911 009	381 523 602

8. RÉSULTATS FINANCIERS TRIMESTRIELS

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

(en milliers de dollars canadiens, sauf les montants par action)	2021		2022				2023	
	T3	T4	T1	T2	T3	T4	T1	T2
Produits d'exploitation	2 103 \$	2 731 \$	2 573 \$	3 981 \$	5 322 \$	4 680 \$	4 887 \$	5 427 \$
Charges d'exploitation	2 467	3 234	3 123	4 234	4 678	4 708	4 904	4 625
Bénéfice (perte) d'exploitation	(364)	(503)	(550)	(253)	644	(28)	(17)	802
Produits (charges) autres que d'exploitation	(315)	(114)	(264)	(99)	(1 148)	174	(6)	(6)
Bénéfice (perte) avant impôts sur le résultat	(679)	(617)	(814)	(352)	(504)	146	(23)	796
Recouvrement (charge) d'impôts sur le résultat	39	124	(160)	(34)	(4)	22	27	42
Bénéfice net (perte nette)	(640) \$	(493) \$	(974) \$	(386) \$	(508) \$	168 \$	4 \$	838 \$
Bénéfice (perte) par action – résultat de base	(1,79) \$	(1,38) \$	(2,72) \$	(1,08) \$	(1,42) \$	0,47 \$	0,01 \$	2,34 \$
Bénéfice (perte) par action – résultat dilué	(1,79) \$	(1,38) \$	(2,72) \$	(1,60) \$	(1,42) \$	0,41 \$	(0,03) \$	2,34 \$
BAIIDA ajusté¹⁾	(67) \$	22 \$	(143) \$	154 \$	1 057 \$	389 \$	411 \$	1 220 \$
Résultat avant impôts ajusté¹⁾	(649) \$	(574) \$	(740) \$	(447) \$	446 \$	(211) \$	(194) \$	656 \$
Résultat net ajusté¹⁾	(652) \$	(577) \$	(747) \$	(455) \$	431 \$	(217) \$	(188) \$	664 \$
Bénéfice ajusté (perte ajustée) par action – résultat dilué¹⁾	(1,82) \$	(1,61) \$	(2,09) \$	(1,12) \$	1,07 \$	(0,61) \$	(0,53) \$	1,85 \$

1) Le BAIIDA ajusté, le résultat avant impôts ajusté et le résultat net ajusté ne sont pas des mesures financières reconnues par les PCGR. Le bénéfice ajusté (perte ajustée) par action n'est pas un ratio financier reconnu par les PCGR. Pour en savoir plus, se reporter à la rubrique 16, Mesures financières hors PCGR, du présent rapport de gestion.

9. INSTRUMENTS FINANCIERS ET GESTION DU RISQUE

Les instruments financiers d'Air Canada et ses pratiques en matière de gestion du risque sont résumés à la rubrique 11, *Instruments financiers et gestion du risque*, du rapport de gestion de 2022 d'Air Canada et n'ont fait l'objet d'aucune modification notable depuis lors, exception faite de ce qui est indiqué ci-dessous. Se reporter à la note 7 des états financiers consolidés résumés non audités intermédiaires d'Air Canada du deuxième trimestre de 2023 pour un complément d'information sur les instruments financiers de la Société ainsi que sur ses pratiques en matière de gestion du risque.

Gestion du risque de prix du carburant

En date du 30 juin 2023, environ 30 % des achats de carburant d'aviation d'Air Canada prévus pour le troisième trimestre de 2023 étaient couverts à un prix plafond moyen du carburant d'aviation de 0,5884 \$ US le litre. Les contrats conclus par Air Canada pour couvrir les achats de carburant d'aviation prévus sont pris en compte dans les options d'achat de carburant d'aviation.

10. MÉTHODES COMPTABLES

Se reporter à la note 2 des états financiers consolidés et notes complémentaires audités de 2022 et à la rubrique 12, *Méthodes comptables*, du rapport de gestion de 2022 d'Air Canada pour un résumé des méthodes comptables d'Air Canada. Les méthodes comptables d'Air Canada n'ont fait l'objet d'aucune modification notable depuis lors. Se reporter à la note 2 des états financiers consolidés résumés non audités intermédiaires d'Air Canada du deuxième trimestre de 2023 pour un complément d'information sur les méthodes comptables.

11. JUGEMENTS ET ESTIMATIONS COMPTABLES CRITIQUES

Les jugements et estimations comptables critiques d'Air Canada sont résumés à la rubrique 13, *Jugements et estimations comptables critiques*, du rapport de gestion de 2022 d'Air Canada. Ils n'ont fait l'objet d'aucune modification notable depuis lors.

12. ACCORDS HORS BILAN

L'information sur les accords hors bilan d'Air Canada est présentée à la rubrique 14, *Accords hors bilan*, du rapport de gestion de 2022 d'Air Canada. Les accords hors bilan de la Société n'ont fait l'objet d'aucune modification notable depuis lors.

13. TRANSACTIONS ENTRE PARTIES LIÉES

Au 30 juin 2023, Air Canada n'était partie à aucune transaction entre parties liées selon la définition qu'en donne le *Manuel de CPA Canada*, sauf celles visant des membres clés de la haute direction dans le cadre normal de leurs contrats de travail ou conventions d'administrateur.

14. FACTEURS DE RISQUE

Pour une description détaillée des facteurs de risque visant Air Canada et ses activités, se reporter à la rubrique 18, *Facteurs de risque*, du rapport de gestion de 2022 d'Air Canada. Il n'est survenu aucune modification notable visant les facteurs de risque concernant la Société depuis lors.

En raison de l'incidence de la pandémie de COVID-19, Air Canada n'a pas atteint un point de référence pour les gros-porteurs aux termes de l'accord de longue durée qu'elle a conclu en 2014 avec l'Association des pilotes d'Air Canada, le syndicat qui représentait les pilotes d'Air Canada et qui a fusionné avec la Air Line Pilots Association (l'« ALPA ») au deuxième trimestre de 2023. Par conséquent, au deuxième trimestre de 2023, l'ALPA a donné avis de négociations collectives à Air Canada, et la convention collective actuelle prend fin le 29 septembre 2023.

15. CONTRÔLES ET PROCÉDURES

Pour une description détaillée des facteurs de risque visant Air Canada et ses activités, se reporter à la rubrique 19, *Contrôles et procédures*, du rapport de gestion de 2022 d'Air Canada. Il n'est survenu aucune modification notable visant les contrôles et les procédures d'Air Canada depuis lors.

16. MESURES FINANCIÈRES HORS PCGR

Sont décrits ci-après les mesures et les 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.

CESMO ajustées

Air Canada se sert des CESMO ajustées afin de mesurer le rendement courant de ses activités et d'analyser l'évolution de ses coûts, à l'exclusion de l'incidence de la charge de carburant d'aviation, des coûts liés à la portion terrestre des forfaits de Vacances Air Canada, de la dépréciation d'actifs 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 juin 2023, le parc aérien en exploitation d'Air Canada comptait six avions-cargos 767 de Boeing, comparativement à deux avions-cargos 767 de Boeing au 30 juin 2022. 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 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)	Deuxièmes trimestres			Premiers semestres		
	2023	2022	Variation	2023	2022	Variation
Charges d'exploitation selon les PCGR	4 625 \$	4 234 \$	391 \$	9 529 \$	7 357 \$	2 172 \$
Compte tenu des éléments suivants :						
Carburant d'aviation	(1 187)	(1 450)	263	(2 562)	(2 200)	(362)
Coûts liés à la portion terrestre des forfaits	(126)	(102)	(24)	(444)	(231)	(213)
Dépréciation d'actifs	-	-	-	-	(4)	4
Coûts liés aux avions-cargos (compte non tenu du carburant)	(39)	(22)	(17)	(70)	(33)	(37)
Charges d'exploitation, compte tenu de l'incidence des éléments ci-dessus	3 273 \$	2 660 \$	613 \$	6 453 \$	4 889 \$	1 564 \$
SMO (en millions)	24 606	20 331	21,0 %	46 513	34 628	34,3 %
CESMO ajustées (en cents)	13,30 ¢	13,09 ¢	0,21 ¢	13,87 ¢	14,12 ¢	(0,25) ¢

BAIIDA et BAIIDA ajusté

Le BAIIDA (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 pour évaluer le 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. Dans le calcul du BAIIDA ajusté, Air Canada exclut la dépréciation d'actifs, car cet élément peut fausser l'analyse de certaines tendances commerciales et rendre moins pertinente toute analyse comparative en regard d'autres périodes ou sociétés aériennes.

Marge du BAIIDA ajusté

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, 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)	Deuxièmes trimestres			Premiers semestres		
	2023	2022	Variation	2023	2022	Variation
Bénéfice (perte) d'exploitation selon les PCGR	802 \$	(253) \$	1 055 \$	785 \$	(803) \$	1 588 \$
Rajouter :						
Dotation aux amortissements	418	407	11	846	810	36
BAIIDA	1 220 \$	154 \$	1 066 \$	1 631 \$	7 \$	1 624 \$
Retrancher :						
Dépréciation d'actifs	-	-	-	-	4	(4)
BAIIDA ajusté	1 220 \$	154 \$	1 066 \$	1 631 \$	11 \$	1 620 \$
Produits d'exploitation	5 427 \$	3 981 \$	1 446 \$	10 314 \$	6 554 \$	3 760 \$
Marge d'exploitation (en %)	14,8	(6,4)	21,2 pp	7,6	(12,3)	19,9 pp
Marge du BAIIDA ajusté (en %)	22,5	3,9	18,6 pp	15,8	0,2	15,6 pp

Résultat avant impôts ajusté

Air Canada se sert du résultat avant impôts ajusté pour mesurer le rendement financier avant impôts global de ses activités, à l'exclusion de l'incidence de la dépréciation d'actifs, du profit ou de la perte de change, des intérêts nets au titre des avantages du personnel, du profit ou de la perte sur les instruments financiers comptabilisés à la juste valeur, du profit ou de la perte à la cession-bail d'actifs, du profit ou de la perte à la cession d'actifs et du profit ou de la perte aux règlements et modifications de dettes, car ces éléments peuvent fausser l'analyse de certaines tendances commerciales et rendre moins pertinente toute analyse comparative en regard d'autres périodes ou sociétés aériennes.

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

(en millions de dollars canadiens)	Deuxièmes trimestres			Premiers semestres		
	2023	2022	Variation (\$)	2023	2022	Variation (\$)
Bénéfice (perte) avant impôts sur le résultat selon les PCGR	796 \$	(352) \$	1 148 \$	773 \$	(1 166) \$	1 939 \$
Compte tenu des éléments suivants :						
Dépréciation d'actifs	-	-	-	-	4	(4)
(Profit) perte de change	(251)	196	(447)	(378)	97	(475)
Intérêts nets au titre des avantages du personnel	(6)	(4)	(2)	(12)	(8)	(4)
(Profit) perte sur instruments financiers comptabilisés à la juste valeur	115	(287)	402	77	(114)	191
Perte aux règlements de dette	2	-	2	2	-	2
Résultat avant impôts ajusté	656 \$	(447) \$	1 103 \$	462 \$	(1 187) \$	1 649 \$

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 de la dépréciation d'actifs, du profit ou de la perte de change, des intérêts nets au titre des 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 dettes 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)	Deuxièmes trimestres			Premiers semestres		
	2023	2022	Variation (\$)	2023	2022	Variation (\$)
Bénéfice net (perte nette) selon les PCGR	838 \$	(386) \$	1 224 \$	842 \$	(1 360) \$	2 202 \$
Compte tenu des éléments suivants :						
Dépréciation d'actifs	-	-	-	-	4	(4)
(Profit) perte de change	(251)	196	(447)	(378)	97	(475)
Intérêts nets au titre des avantages du personnel	(6)	(4)	(2)	(12)	(8)	(4)
(Profit) perte sur instruments financiers comptabilisés à la juste valeur	115	(287)	402	77	(114)	191
Perte aux règlements de dette	2	-	2	2	-	2
Impôts sur le résultat, y compris pour les éléments de rapprochement ci-dessus ¹⁾	(34)	26	(60)	(55)	179	(234)
Bénéfice net ajusté (perte nette ajustée)	664 \$	(455) \$	1 119 \$	476 \$	(1 202) \$	1 678 \$
Nombre moyen pondéré d'actions en circulation utilisé dans le calcul du résultat net dilué par action (en millions)	358	407	(49)	358	358	-
Bénéfice ajusté (perte ajustée) par action – résultat dilué	1,85 \$	(1,12) \$	2,97 \$	1,33 \$	(3,36) \$	4,69 \$

1) 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 est contrebalancée par un recouvrement d'impôts sur le résultat différés comptabilisé au moyen de l'état consolidé des résultats d'Air Canada. Ce recouvrement est déduit du bénéfice net ajusté (de la perte nette ajustée). Par comparaison, une charge d'impôts sur le résultat différés a été déduite du bénéfice net ajusté (de la perte nette ajustée) pour l'exercice 2022.

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

(en millions)	Deuxièmes trimestres		Premiers semestres	
	2023	2022	2023	2022
Nombre moyen pondéré d'actions en circulation – de base	358	358	358	358
Effet dilutif	-	49	-	-
Nombre moyen pondéré d'actions en circulation – dilué	358	407	358	358

Flux de trésorerie disponibles

Air Canada se sert des flux de trésorerie disponibles comme indicateur de la vigueur financière et du rendement de ses activités exprimant le montant de trésorerie que la Société est en mesure de dégager de ses activités, compte tenu des dépenses d'investissement. Les flux de trésorerie disponibles correspondent aux flux de trésorerie nets provenant des activités d'exploitation, moins les achats d'immobilisations corporelles et incorporelles et déduction faite du produit tiré d'opérations de cession bail. Se reporter à la rubrique 7.4, *Variation des flux de trésorerie*, du présent rapport de gestion pour un rapprochement entre cette mesure financière hors PCGR et la mesure conforme aux PCGR la plus proche.

Dettes nettes

La dette nette est une mesure de gestion du capital ainsi qu'un élément clé du capital géré par Air Canada et elle permet à la direction d'évaluer la dette nette de la Société. Se reporter à la rubrique 7.2, *Dettes nettes*, du présent rapport de gestion pour un rapprochement entre cette mesure hors PCGR et la mesure conforme aux PCGR la plus proche.

17. GLOSSAIRE

Aéropian –Aéropian Inc.

Autres produits passages et fret – Produits tirés de vols dont les points d'origine et de destination se trouvent surtout en Amérique centrale et en Amérique du Sud, ainsi que dans les Antilles et au Mexique.

BAIIDA ajusté – Bénéfice avant intérêts, impôts et dotation aux amortissements, à l'exclusion de la dépréciation d'actifs. Le BAIIDA ajusté est une mesure financière hors PCGR. Se reporter à la rubrique 16, *Mesures financières hors PCGR*, du présent rapport de gestion pour un complément d'information.

Bénéfice net ajusté (perte nette ajustée) – Bénéfice net (perte nette) consolidé d'Air Canada ajusté pour en exclure l'incidence après impôts de la dépréciation d'actifs, du profit ou de la perte de change, des intérêts nets au titre des avantages du personnel, du profit ou de la perte sur instruments financiers comptabilisés à la juste valeur, du profit ou de la perte à la cession-bail d'actifs, du profit ou de la perte aux règlements et modifications de dettes et du profit ou de la perte à la cession d'actifs. Le résultat avant impôts ajusté est une mesure financière hors PCGR. Se reporter à la rubrique 16, *Mesures financières hors PCGR*, du présent rapport de gestion pour un complément d'information.

CESMO ajustées – Charges d'exploitation par SMO ajustées pour en exclure l'incidence de la charge de carburant d'aviation, des coûts liés à la portion terrestre des forfaits de Vacances Air Canada, de la dépréciation d'actifs et des coûts liés aux avions-cargos. Les CESMO ajustées sont une mesure financière hors PCGR. Se reporter à la rubrique 16 *Mesures financières hors PCGR* du présent rapport de gestion pour un complément d'information.

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.

Dettes nettes – Total des passifs au titre de la dette à long terme (incluant la portion courante) moins la trésorerie, les équivalents de trésorerie et les placements à court terme et à long terme. Se reporter à la rubrique 7.2, *Dettes nettes*, du présent rapport de gestion pour un rapprochement entre cette mesure de gestion du capital et la mesure conforme aux PCGR la plus proche.

Flux de trésorerie disponibles – Flux de trésorerie nets provenant des activités d'exploitation, moins les achats d'immobilisations corporelles et incorporelles et déduction faite du produit tiré d'opérations de cession-bail. Les flux de trésorerie disponibles sont une mesure financière hors PCGR. Se reporter à la rubrique 7.4, *Variations des flux de trésorerie*, et à la rubrique 16, *Mesures financières hors PCGR*, du présent rapport de gestion pour un complément d'information.

Jazz – Jazz Aviation S.E.C.

Longueur d'étape moyenne – Nombre moyen de milles par siège au départ qui correspond au total des SMO divisé par le total des sièges routés.

Marge du BAIIDA ajusté – BAIIDA ajusté exprimé en pourcentage des produits d'exploitation. Se reporter à la rubrique 16, *Mesures financières hors PCGR*, du présent rapport de gestion pour un complément d'information.

Passagers-milles payants (PMP) – Mesure du trafic passagers correspondant au produit du nombre de passagers payants transportés par le nombre de milles qu'ils ont parcourus.

Point (ou point de pourcentage ou pp) – Mesure de l'écart arithmétique entre deux pourcentages.

Produits passages et fret intérieurs – Produits tirés de vols effectués à l'intérieur du Canada.

Produits passages et fret transpacifiques – Produits tirés de vols transpacifiques dont les points d'origine et de destination se trouvent surtout en Asie et en Australie.

Produits passages et fret transatlantiques – Produits tirés de vols transatlantiques dont les points d'origine et de destination se trouvent surtout en Europe, en Inde, au Moyen-Orient et en Afrique du Nord.

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

Ratio de levier financier (ou ratio dette nette-BAIIDA ajusté) – Ratio dette nette-BAIIDA ajusté des 12 derniers mois (obtenu en divisant la dette nette par le BAIIDA ajusté des 12 derniers mois). Le ratio de levier financier est une mesure financière hors PCGR. Se reporter aux rubriques 7.2, *Dette nette* et 16, *Mesures financières hors PCGR*, du présent rapport de gestion pour un complément d'information.

Rendement unitaire – Moyenne des produits passages par PMP.

Résultat avant impôts ajusté – Résultat consolidé d'Air Canada avant impôts sur le résultat et ajusté pour en exclure l'incidence de la dépréciation d'actifs, du profit ou de la perte de change, des intérêts nets au titre des avantages du personnel, du profit ou de la perte sur instruments financiers comptabilisés à la juste valeur, du profit ou de la perte à la cession-bail d'actifs, du profit ou de la perte aux règlements et modifications de dettes et du profit ou de la perte à la cession d'actifs. Le résultat avant impôts ajusté est une mesure financière hors PCGR. Se reporter à la rubrique 16, *Mesures financières hors PCGR*, du présent rapport de gestion pour un complément d'information.

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.