



AIR CANADA

Rapport annuel 2024

Erreur typographique corrigée à la page 23.

MEMBRE DU RÉSEAU STAR ALLIANCE



À propos des énoncés prospectifs

Certains renseignements figurant ou intégrés par renvoi dans le présent rapport annuel peuvent contenir des énoncés prospectifs au sens de la législation en valeurs mobilières applicable. Ces énoncés peuvent concerner entre autres les stratégies, les attentes, les objectifs, les cibles, les opérations projetées ou les actions à venir, y compris celles qui ont trait aux questions financières, opérationnelles, commerciales et climatiques et d'autres questions de développement durable. Comme, par définition, les énoncés prospectifs partent d'hypothèses, ils sont sujets à d'importants risques et incertitudes. Il ne faut donc pas se fier aux prévisions ou projections en raison, notamment, de la tournure imprévue que peuvent prendre les événements et de l'incertitude qui caractérise le secteur. 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 à la rubrique 18 du rapport de gestion d'Air Canada pour l'exercice clos le 31 décembre 2024.

Les énoncés prospectifs contenus ou intégrés par renvoi dans le présent rapport annuel représentent les attentes d'Air Canada en date du présent rapport annuel (ou à la date précisée de leur formulation) et ils peuvent changer par la suite. Toutefois, Air Canada n'a ni l'intention ni l'obligation d'actualiser ou de réviser ces énoncés prospectifs 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.

À propos des mesures financières hors PCGR

Certains renseignements figurant ou intégrés par renvoi dans le présent rapport annuel peuvent contenir des références à des mesures financières hors PCGR. Ces mesures comprennent les CESMO ajustées, le BAIIDA ajusté, le bénéfice net ajusté, les flux de trésorerie disponibles et le ratio de levier financier. Comme il s'agit de mesures qui ne sont pas conformes aux PCGR pour la présentation d'états financiers et qui n'ont pas de sens normalisé, elles ne sauraient être comparées à des mesures similaires présentées par d'autres entités et ne doivent pas être considérées comme pouvant se substituer à des résultats établis selon les PCGR ou comme ayant préséance sur ceux-ci.

Les mesures financières hors PCGR mentionnées dans le présent rapport annuel comportent généralement des exclusions ou des ajustements qui tiennent compte d'une ou de plusieurs des caractéristiques suivantes, comme le fait d'être très variables, difficiles à prévoir, inhabituels par nature, significatifs pour les résultats d'une période en particulier ou non indicatifs des résultats d'exploitation passés ou futurs. Ces éléments sont exclus, car nous sommes d'avis qu'ils peuvent fausser l'analyse de certaines tendances commerciales et rendre moins pertinente toute analyse comparative en regard à d'autres périodes. L'exclusion de ces éléments permet de manière générale d'analyser plus justement la performance d'Air Canada et de la comparer de façon plus pertinente à celle d'autres sociétés aériennes ou entreprises.

Nous fournissons une explication de la composition de certaines mesures financières hors PCGR et de certains ratios hors PCGR d'Air Canada mentionnés dans le présent rapport annuel, ainsi qu'un rapprochement avec la mesure financière conforme aux PCGR la plus comparable, dans nos documents publics disponibles à l'adresse www.sedarplus.ca et, en particulier, à la rubrique 8.2, *Dette nette* et à la rubrique 20, *Mesures financières hors PCGR* du rapport de gestion 2024 d'Air Canada, qui sont intégrées par renvoi dans le présent rapport annuel.

Sommaire

À propos des énoncés prospectifs	2
À propos des mesures financières hors PCGR	2
Message du président et chef de la direction	4
Faits saillants de l'entreprise en 2024	6
Prix sectoriels	7

Toujours plus haut

Assurer notre avenir	9
Atteindre de nouveaux horizons	10
Rehausser l'expérience de notre clientèle	12
S'entraider	15

Notre ambition climatique

Nos initiatives climatiques	21
-----------------------------	----

Gouvernance

Conseil d'administration et comités	25
Hauts dirigeants	26
Renseignements destinés aux actionnaires et aux investisseurs	27

Rapport de gestion

1. Principales mesures financières et statistiques	29
2. Introduction et principales hypothèses	30
3. À propos d'Air Canada	32
4. Aperçu	33
5. Résultats des activités - Comparaison des exercices 2024 et 2023	35
6. Résultats des activités - Comparaison des quatrième trimestres de 2024 et de 2023	39
7. Parc aérien	42
8. Gestion financière et gestion du capital	44
9. Résultats financiers trimestriels	49
10. Résultats financiers annuels	50
11. Instruments financiers et gestion du risque	50
12. Méthodes comptables	52
13. Jugements et estimations comptables critiques	52
14. Accords hors bilan	55
15. Transactions entre parties liées	55
16. Sensibilité des résultats	55
17. Gestion du risque de l'entreprise et gouvernance	56
18. Facteurs de risque	57
19. Contrôles et procédures	64
20. Mesures financières hors PCGR	64
21. Glossaire	68

États financiers consolidés et notes

Responsabilité de la direction à l'égard de l'information financière	70
Rapport de l'auditeur indépendant	71
États consolidés de la situation financière	74
États consolidés des résultats	75
États consolidés du résultat global	75
États consolidés des variations des capitaux propres	76
Tableaux consolidés des flux de trésorerie	77
1. Informations générales	77
2. Base d'établissement et méthodes comptables significatives	78
3. Jugements et estimations critiques	85
4. Placements, dépôts et autres actifs	86
5. Immobilisations corporelles	87
6. Immobilisations incorporelles	89
7. Goodwill	90
8. Dette à long terme et obligations locatives	91
9. Passif au titre des régimes de retraite et autres avantages du personnel	94
10. Provisions pour autres passifs	99
11. Impôts sur le résultat	99
12. Capital-actions	102
13. Rémunération fondée sur des actions	103
14. Bénéfice par action	105
15. Engagements	106
16. Instruments financiers et gestion du risque	107
17. Éventualités, garanties et indemnités	112
18. Informations concernant le capital	113
19. Produits des activités ordinaires	113
20. Autres charges d'exploitation	115
21. Transactions entre parties liées	115

Contenu

Comment parcourir notre rapport annuel

Les tables des matières, les en-têtes de page et les renvois aux pages et aux rubriques de notre rapport contiennent des liens intégrés vers les parties correspondantes du document. Notre logo qui est situé dans les pieds de page vous dirigera à la table des matières principale. Nous espérons que cette fonctionnalité vous aidera à retrouver facilement les renseignements que vous recherchez. Il est possible toutefois que ces liens automatisés ne fonctionnent pas sur tous les navigateurs ou toutes les tablettes.



Message du président et chef de la direction

Je suis heureux de présenter le rapport annuel 2024 d'Air Canada. En tant que transporteur national du Canada, nous sommes très fiers de faire rayonner le Canada partout dans le monde en rapprochant les gens et en les amenant à destination en toute sécurité. En ce qui concerne notre rendement en 2024, je voudrais vous faire part des nombreuses raisons pour lesquelles notre équipe de direction est enthousiaste, positive et confiante quant à l'avenir de notre société aérienne. Nous sommes fiers de nos réalisations et progressons sans relâche dans l'atteinte de nos buts et objectifs pour créer une valeur durable pour toutes nos parties prenantes.

Notre stratégie globale et nos avantages concurrentiels nous ont permis d'obtenir des résultats solides en 2024. Ceux-ci découlent également de l'amélioration des mesures liées à l'exploitation et au Service clientèle, un excellent bilan caractérisé par des liquidités excédentaires, des pratiques de gestion des risques et des investissements efficaces, et une attention particulière à la gestion des coûts. Nos produits d'exploitation ont atteint 22,3 milliards de dollars en 2024 contre 21,8 milliards en 2023, et ce, malgré un environnement concurrentiel. À la fin de 2024 et au début de 2025, nous avons racheté plus de 35 millions de nos actions dans le cadre de notre programme de rachat, ce qui a créé une valeur directe pour tous les actionnaires. Nous avons réalisé des objectifs financiers clés et poursuivi nos buts opérationnels de l'année. Nous avons perfectionné et rehaussé nos offres et l'expérience client au moyen de mesures intentionnelles et d'investissements ciblés. Tout au long de l'année, nous avons cherché à apporter une contribution positive aux personnes et aux collectivités que nous servons.

Nouveaux horizons

En 2024, nous avons élargi notre portée à titre de 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. En moyenne, 1 032 vols quotidiens desservant directement 188 destinations sur six continents ont été assurés, transportant plus de 47 millions de passagers, comparativement à environ 46 millions en 2023. Nous avons ajouté de nouvelles liaisons et de nouvelles destinations qui ont contribué à augmenter de 30 % la capacité l'été dernier en Asie-Pacifique et de 25 % dans les principales destinations de l'Europe du Sud, comparativement à 2023.

Nous avons également poursuivi en 2024 nos investissements stratégiques dans des appareils de premier ordre. Notre croissance, qui découle de ces investissements dans notre parc aérien, se traduira par un élargissement de la taille du réseau, une augmentation de la productivité, ainsi qu'une croissance durable et une rentabilité à plus long terme. Nous faisons l'acquisition d'appareils 787-10 de Boeing et A321XLR d'Airbus (à distance franchissable accrue). Nous avons aussi exercé des options d'achat pour des appareils A220 d'Airbus supplémentaires et notre parc aérien s'agrandit avec l'ajout

d'appareils 737 MAX de Boeing. Ces nouveaux avions nous aideront à rehausser l'expérience de voyage de nos clients. De plus, les six avions-cargos que nous exploitons nous permettent de diversifier et d'optimiser notre chiffre d'affaires de manière complémentaire.

De plus, nous avons investi davantage dans l'amélioration de produits et dans des technologies sophistiquées afin de rehausser encore plus pour nos clients le service de haute qualité qui fait la réputation d'Air Canada. Nous avons notamment ciblé l'amélioration de notre ponctualité au moyen d'un outil d'optimisation de la gestion des horaires, ce qui a contribué à une hausse de huit points de pourcentage de la ponctualité en 2024, comparativement à 2023, et une hausse de 17 points de pourcentage par rapport à 2022. De plus, notre programme d'identification numérique à titre d'option d'embarquement a été étendu à presque tous les vols intérieurs au départ de Vancouver.

Nous avons offert à nos clients plus d'options de voyages en élargissant les correspondances avion-train en Europe, en Grande-Bretagne et en Corée du Sud. Notre objectif est d'accroître les options intermodales et multimodales pour faciliter les voyages de nos clients.



La Fondation Air Canada a **apporté son soutien à 360 organismes caritatifs canadiens** se consacrant à la santé et au bien-être des enfants et, dans le cadre de partenariats communautaires, a **distribué des dons en argent et offert un appui non financier à 240 organismes** du pays. La Fondation a **amassé un montant record de 1,4 million de dollars (net) lors de son tournoi de golf annuel** et, grâce à son **Programme de transport hospitalier**, a **offert le transport aérien à plus de 400 enfants** pour qu'ils puissent obtenir des soins médicaux critiques.

Aéroplan, notre programme de fidélité primé, a souligné son 40^e anniversaire et compte désormais au-delà de 9 millions de membres, proposant à ces derniers de nouveaux privilèges exclusifs. Aéroplan a renforcé son partenariat avec Marriott Bonvoy, a ajouté de nouveaux hôtels à BonPlan et s'est associé à Manuvie pour permettre aux membres d'accumuler des points grâce à ses programmes de santé.

Une approche axée sur nos employés

Les gens sont au cœur de nos activités. La sécurité et le bien-être de notre clientèle ainsi que de nos collègues sont notre priorité absolue. Nous veillons à mettre à la disposition de nos plus de 41 000 employés les outils, les ressources et la formation dont ils ont besoin pour réussir et s'épanouir en toute sécurité.

Nous servons nos clients avec soin et avec classe et nous sommes fiers d'offrir des services en français, en anglais et dans 24 langues d'itinéraire. En 2024, nous avons conclu une entente d'une durée de quatre ans avec nos pilotes, sans perturbation de nos activités.

Nous avons continué le développement de nos relations avec des organismes qui posent des gestes concrets pour les collectivités dans lesquelles ils œuvrent. Nous avons travaillé avec la Fondation Air Canada, qui soutient 360 organismes caritatifs canadiens se consacrant à la santé et au bien-être des enfants et, dans le cadre de partenariats communautaires, qui a distribué des dons en argent et offert un appui non financier à 240 organismes du pays. La Fondation a amassé un montant record de 1,4 million de dollars (net) lors de son tournoi de golf annuel et, grâce à son Programme de transport hospitalier, a offert le transport aérien à plus de 400 enfants pour qu'ils obtiennent des soins médicaux critiques.

En 2024, nos initiatives en matière d'inclusion ont progressé et nous avons continué de favoriser une approche holistique de la sensibilisation communautaire, de la représentation, de l'inclusion et de la mobilisation.

Nous avons publié notre [Rapport d'étape sur l'accessibilité](#) en 2024 et étendu le programme

Tournesol des handicaps invisibles. Nous avons investi dans de l'équipement pour nos aéroports canadiens afin d'améliorer l'expérience de voyage des clients handicapés, et nous avons créé un Comité consultatif sur l'accessibilité des clients dans le but de recueillir auprès de nos clients des renseignements qui orienteront nos actions et notre vision.

Regard vers l'avenir

En 2024, nous avons poursuivi nos efforts en matière de climat, dont les objectifs de réduction des émissions de carbone à moyen et à long terme sont ambitieux et dépendent de nombreux facteurs externes, notamment de nouvelles infrastructures et des avancées technologiques. Nous avons également publié notre [Rapport 2023 du Groupe de travail sur l'information financière reliée aux changements climatiques](#), qui présente la gouvernance, la stratégie, les risques et le rendement d'Air Canada en matière de climat. Des défis importants nous attendent pour faire face aux changements climatiques et aux conséquences des activités de l'industrie de l'aviation. Nous sommes déterminés à réaliser nos ambitions en contribuant à relever ces défis.

Je tiens à exprimer ma gratitude à nos clients, employés et partenaires pour leur dévouement continu. Je souhaite aussi faire part de ma reconnaissance à nos actionnaires pour leur investissement et au Conseil d'administration pour ses conseils. Le mandat de Michael Wilson au sein de Conseil étant terminé, nous souhaitons le remercier pour son engagement, son leadership et ses conseils au cours de cette période de crise et d'incertitude mondiales sans précédent, pendant laquelle il a contribué à positionner Air Canada en vue de l'atteinte de nouveaux horizons.

Nous sommes enthousiastes à l'idée de poursuivre notre travail acharné afin de pouvoir vous présenter encore d'autres solides résultats. Merci de votre confiance.

Michael Rousseau

Faits saillants de l'entreprise en 2024



Plus de
41 000 employés à la fin de 2024
(contre environ 39 000 en 2023)



CROISSANCE DU RÉSEAU
Moyenne de 1 032 vols quotidiens
(contre environ 1 025 en 2023)



Plus de 47,3 M de passagers transportés
(contre environ 46,2 M en 2023)



DESTINATIONS DESSERVIES DIRECTEMENT
188 destinations desservies directement sur 6 continents
réseau canadien étendu et présence internationale bien établie



16 nouvelles liaisons lancées

Environ 104 G SMO
(contre environ 99 G en 2023)



Capacité d'exploitation : + 5 %, dont une croissance notable dans le Pacifique



Amélioration du rendement opérationnel, y compris une hausse de 8 points de pourcentage de la ponctualité



Langues
• 2 langues officielles
• 24 langues d'itinéraire
• +80 langues parlées par nos employés partout dans le monde

BAIIDA AJUSTÉ¹
3,586 G\$
(contre 3,982 G\$ en 2023)

MARGE DU BAIIDA AJUSTÉ¹
16,1 %
(contre 18,2 % en 2023)

FLUX DE TRÉSORERIE DISPONIBLE¹
1,3 G\$
(contre 2,8 G\$ en 2023)

BÉNÉFICE D'EXPLOITATION
1,263 G\$
(contre 2,279 G\$ en 2023)

LIQUIDITÉS TOTALES
9,154 G\$ au 31 déc. 2024
(contre 10,29 G\$ au 31 déc. 2023)

RATIO DE LEVIER FINANCIER¹
1,4 au 31 déc. 2024
(contre 1,1 au 31 déc. 2023)

PRODUITS D'EXPLOITATION
Montant record de 22,255 G\$
(contre 21,833 G\$ en 2023)

OPRCNA DE 2024-2025 :

Rachat de plus de 35,8 millions de nos actions à droit de vote, ce qui nous permettra de remédier en partie à la dilution découlant de financements effectués en 2020 et en 2021



Organisation de la journée des investisseurs 2024 pour annoncer notre plan à long terme

ENTENTE AVEC LES PILOTES

Conclusion d'une convention collective de 4 ans avec notre groupe de pilotes



Wi-Fi sans frais

Annnonce d'un accès Wi-Fi rapide commandité par Bell, offert sans frais à bord des vols en Amérique du Nord ainsi que pour les destinations soleil à partir de mai 2025, avec les liaisons internationales long-courriers qui suivront en 2026



Stratégie intermodale

Expansion en Europe, lancement de correspondances avion-train en Corée du Sud permettant une connectivité actuelle et future avec d'autres moyens de transport



Excellence du Service clientèle

Mise en œuvre d'initiatives ECX comme le suivi des bagages et les portes d'embarquement électroniques



RENOUVELLEMENT DU PARC AÉRIEN

Commande de 5 appareils A220 supplémentaires, pour une commande ferme de 65, et location de 7 appareils 737 MAX 8 de Boeing



CIBLES DE CAD POUR 2025

Important achat de CAD en cours pour atteindre notre cible de 1 % d'utilisation estimative pour 2025



DEMANDES D'ACCESSIBILITÉ

Plus de 1,4 M de demandes d'accessibilité soumises



- Célébration du 40^e anniversaire et nombre record d'adhérents, soit au-delà de 9 millions de membres
- Conclusion de partenariats nouveaux et élargis

FRET

- Produits totalisant 991 M\$, comparativement à 924 M\$ en 2023
- 6 avions-cargos en service
- Ajout d'un service par avion-cargo à destination de Chicago, qui relie la plaque tournante mondiale d'Air Canada Cargo, Toronto, et son entrepôt autonome de Chicago

VACANCES AIR CANADA

- Lancement de nouveaux forfaits de circuits guidés :
- en Asie
 - en Australie
 - en Colombie
 - à Dubaï
 - en Inde
 - en Nouvelle-Zélande

¹ Le ratio de levier financier correspond à la dette nette sur le BAIIDA ajusté des douze derniers mois. Le BAIIDA ajusté et le ratio de levier financier sont des mesures financières hors PCGR. Ces mesures ne sont pas des mesures conformes aux principes comptables généralement reconnus du Canada (les « PCGR »), n'ont pas de sens normalisé, pourraient ne pas être comparables 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. Voir la rubrique 20, *Mesures financières hors PCGR* du rapport de gestion 2024 d'Air Canada (qui est intégrée par renvoi aux présentes), qui peut être consulté sur SEDAR+ au sedarplus.ca, sous le profil d'Air Canada, pour une explication de la composition de ces mesures hors PCGR, une explication de la façon dont elles fournissent des renseignements utiles aux investisseurs et les autres fins auxquelles la direction les utilise, ainsi qu'un rapprochement avec la mesure conforme aux PCGR la plus directement comparable.

Prix sectoriels



Transporteur primé

Prix World Airline Awards de Skytrax

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

Airline Passenger Experience Association (APEX)

- Cote cinq étoiles pour 2025 dans la catégorie sociétés aériennes internationales de l'APEX
- Prix 2024 de l'APEX dans la catégorie Meilleurs divertissements à bord en Amérique du Nord

Magazine *Global Traveler*

- Meilleure classe économique supérieure pour la 6^e année d'affilée
- Meilleur transporteur aérien pour les divertissements à bord pour la 6^e année d'affilée
- Initiatives environnementales exceptionnelles

Prix Trazees

- Transporteur aérien de prédilection en Amérique du Nord pour la 6^e année d'affilée

World Travel Awards

- Meilleur transporteur aérien au monde desservant l'Amérique du Nord (2024)

Airline Industry Achievement Awards d'*Air Transport World*

- Transporteur de fret de l'année 2024 - Air Canada Cargo est le premier exploitant canadien à remporter le prix

Sommet annuel de l'Éco-projet YVR

- Intendance environnementale

Aéroport international de Seattle-Tacoma

- Prix Fly Quiet 2024

Prix Travvy

- Meilleur transporteur aérien international - niveau Or

Programme de fidélité primé

Prix Freddie

- Programme de société aérienne de l'année, Meilleure promotion et Meilleure capacité d'échange pour le programme de fidélité Aéroplan

Point. Me

- Aéroplan figure parmi les cinq meilleurs programmes de fidélité au monde
- Facilité à accumuler des milles
- Taux d'échange
- Disponibilités interpartenaires
- Règles relatives aux itinéraires

Employeur primé

Mediacorp Canada

- Palmarès de Mediacorp Canada Inc des Meilleurs employeurs du Canada pour les jeunes

Excellence Canada

- Certification de niveau Or d'Excellence Canada pour la santé mentale au travail

Meilleurs employeurs de Montréal

- Palmarès des Meilleurs employeurs de Montréal pour la 11^e année d'affilée

Achievers

- Palmarès Achievers des 50 entreprises les plus engagées pour la 6^e année d'affilée

Palmarès des Meilleurs employeurs du Canada de *Forbes* pour une 9^e année d'affilée

Lauréate dans la catégorie *Innovative HR Teams 2023* de HRD pour ses programmes de ressources humaines avant-gardistes

Lauréate du prix du Meilleur programme de santé mentale globale aux prix *InsideOut*

En 2024, nous avons organisé notre journée biennale des investisseurs afin de présenter nos plans à long terme, et nous avons annoncé nos principales cibles financières pour 2028 et nos aspirations pour 2030. Ces visées à long terme sont guidées par le cadre de la stratégie d'entreprise d'Air Canada, Toujours plus haut.

Toujours plus haut est l'objectif qui guide nos progrès dans tous les aspects de nos activités, tant au Canada qu'à l'étranger. Notre stratégie Toujours plus haut repose sur la croissance du chiffre d'affaires et la transformation des coûts, la mise à profit de notre réseau international, le lien de confiance avec la clientèle et l'évolution de notre culture. Nos activités et nos objectifs s'harmonisent avec nos quatre priorités : Assurer notre avenir, Atteindre de nouveaux horizons, Rehausser l'expérience de notre clientèle, Atteindre de nouveaux horizons, Rehausser l'expérience de notre clientèle et S'entraider.



Assurer notre avenir

C'est faire preuve de vigilance à l'égard des coûts, saisir les occasions et faire des investissements stratégiques judicieux.



Atteindre de nouveaux horizons

C'est s'appuyer sur nos forces concurrentielles pour développer nos activités en élargissant notre portée internationale et en explorant de nouvelles possibilités.



Rehausser l'expérience de notre clientèle

C'est soutenir la création d'expériences client inoubliables et de liens authentiques avec notre clientèle en optimisant notre programme de fidélité, nos technologies et nos produits innovants.



S'entraider

C'est favoriser la collaboration au travail dans le respect des cultures, tout en jouant un rôle social important.

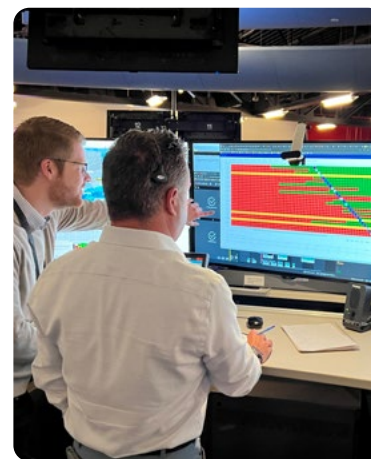
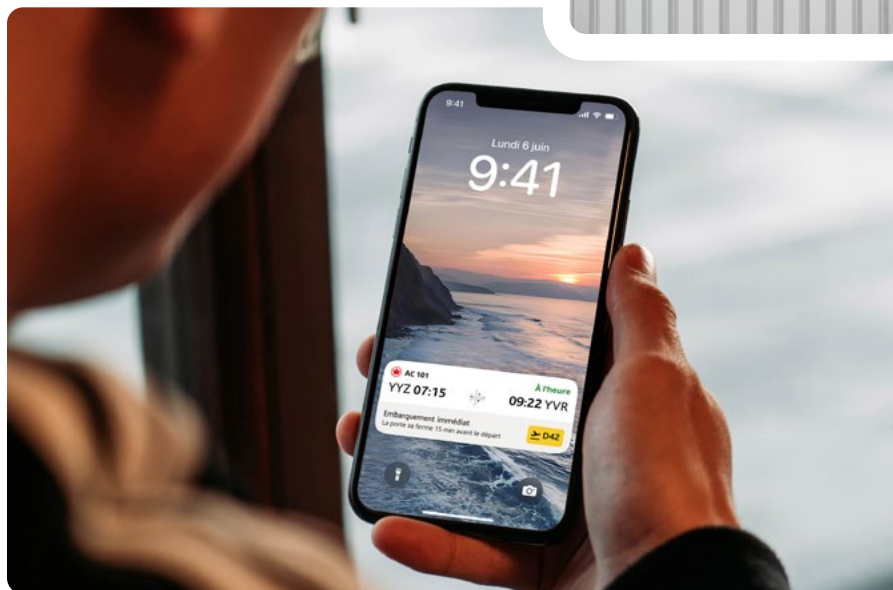




Assurer notre avenir

Parc aérien

- Nous avons continué de renouveler et de simplifier notre parc aérien en y intégrant des appareils plus écoénergétiques, ce qui a rendu notre structure tarifaire plus efficace. À la fin de l'année 2024, le parc de l'exploitation principale d'Air Canada comptait 212 appareils (soit 90 gros-porteurs [70 de Boeing, 20 d'Airbus et 6 avions-cargos 767 de Boeing], et 122 monocouloirs [41 de Boeing et 81 d'Airbus]). Le parc aérien d'Air Canada Rouge comptait 37 monocouloirs d'Airbus, tandis que celui d'Air Canada Express comprenait 105 appareils : 35 biréacteurs régionaux de Mitsubishi, 45 avions à turbopropulseurs Dash 8 de De Havilland et 25 appareils E175 d'Embraer.
- Air Canada a commandé 5 appareils A220 d'Airbus supplémentaires, pour une commande totale ferme de 65. Nous avons aussi des options d'achat portant sur 10 appareils 737 MAX de Boeing, et avons conclu des ententes pour la location de 12 appareils 737 MAX 8 de Boeing supplémentaires qui devraient entrer en service en 2025 et en 2026. Ces appareils offriront une capacité supplémentaire à court terme et faciliteront la planification à long terme de la flotte d'Air Canada.
- En 2023, Air Canada a annoncé l'acquisition de 18 appareils 787-10 de Boeing, qui devraient être livrés en 2026. Nous faisons aussi l'acquisition de 30 appareils A321XLR d'Airbus. Les livraisons devraient commencer au cours du premier trimestre de 2026 et se poursuivre jusqu'en 2029. Le contrat d'achat comprend des options pour 12 appareils 787-10 de Boeing supplémentaires.



Technologie

- Nous avons lancé un outil d'optimisation des horaires qui fait appel à des simulations et à l'apprentissage automatique pour évaluer des horaires potentiels, en établissant des prévisions générales et détaillées de la ponctualité. Cet outil souligne les points de tension d'un horaire donné, ce qui permet de prendre des mesures préventives : modifier l'horaire des mois à l'avance, la rotation des appareils ou l'exécution opérationnelle. Il en résulte une amélioration globale de la ponctualité.
- Nous avons poussé plus loin l'expérience numérique d'Air Canada avec l'expansion de notre programme d'identification numérique comme option d'embarquement pour la quasi-totalité de nos vols intérieurs assurés au départ de l'aéroport international de Vancouver (YVR), à la suite d'un projet pilote mené avec succès sur certains vols. La technologie d'identification numérique est une option pratique offerte par l'application mobile Air Canada qui permet un embarquement rapide tout en confirmant de manière sécuritaire l'identité des passagers.
- Nous avons procédé à la mise à niveau de notre système de contrôle des opérations aériennes en adoptant NetLine/Ops++, une plateforme hébergée en nuage pilotée par l'intelligence artificielle qui simplifie et améliore les opérations aériennes par l'analyse en temps réel des données.
- Nous avons lancé un partenariat commercial avec Apple pour l'AirTag et son application Localiser.
- Nous avons élargi les options de suivi des bagages dans notre application mobile pour aider nos clients à suivre facilement leurs effets personnels à bord des vols en correspondance au sein du réseau Star Alliance.



Atteindre de nouveaux horizons

Expansion du réseau

Air Canada a assuré en moyenne 1 032 vols par jour, contre 1 025 en 2023, pour desservir directement 188 destinations sur six continents. Nous avons transporté plus de 47 millions de passagers, contre environ 46 millions en 2023. En 2024, le total de notre capacité exploitée, mesurée en sièges-milles offerts (SMO), s'est chiffrée à 5 % de plus qu'en 2023. En tout, ce sont 104,38 milliards de SMO qui ont été comptabilisés, en deça des niveaux enregistrés en 2019 (soit 112,81 milliards de SMO).

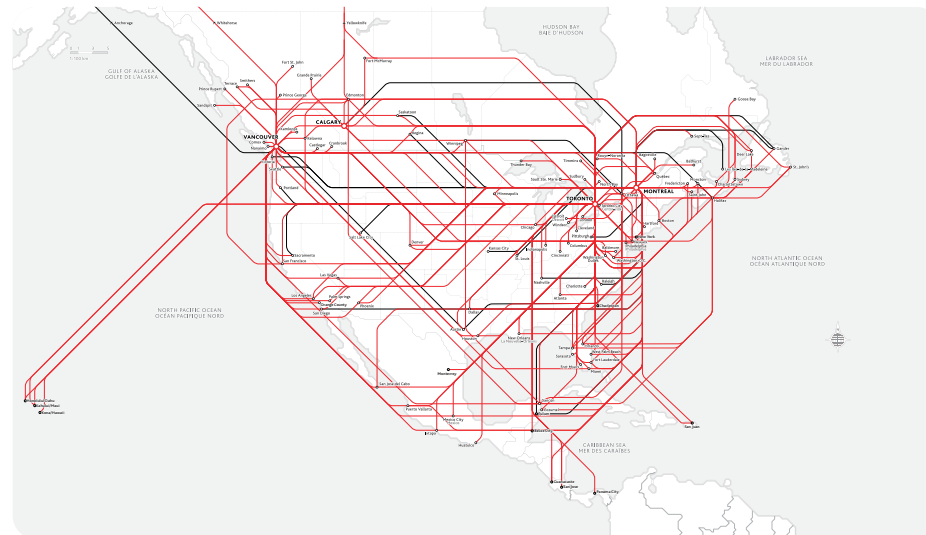
Asie

Pour permettre à nos clients de découvrir un plus vaste éventail de destinations, nous avons lancé de nouvelles liaisons saisonnières, dont le service transpacifique assuré quatre fois par semaine toute l'année entre Vancouver et Singapour. Ce service, le seul qui relie sans escale le Canada et Singapour, s'ajoute aux correspondances en Amérique du Nord (par Vancouver) pour l'Asie du Sud-Est, le sud de l'Inde et l'Australie occidentale. La liaison de près de 13 000 km constitue le vol d'Air Canada couvrant la plus longue distance.

Nous avons en outre accru notre capacité à destination de Hong Kong, Osaka et Séoul. Nous avons repris notre liaison saisonnière de Vancouver-Auckland, assurée quatre fois par semaine entre décembre et mars.

Sur la côte Est, nous avons inauguré une liaison saisonnière entre Toronto et Osaka et augmenté notre capacité à destination de Tokyo, tandis qu'au départ de Montréal, un service saisonnier à destination de Séoul a été lancé, et nous avons également rehaussé notre capacité pour Tokyo.

Nous avons aussi repris notre liaison quotidienne sans escale entre Vancouver et Beijing et nous augmentons la fréquence des vols entre Vancouver et Shanghai, ce qui reflète l'importance de ces marchés dans le réseau mondial d'Air Canada. Le lancement d'une liaison toute l'année entre Vancouver et Manille, à raison de quatre vols par semaine, a aussi été annoncé. Le service débutera au printemps 2025.



Amérique du Nord

En Amérique du Nord, de nouveaux vols sont offerts pour Tulum au départ de Toronto, de Montréal et de Québec, pour Charleston à partir de Toronto, et pour St. Louis, Austin et La Nouvelle-Orléans au départ de Montréal. Au Canada, les liaisons Ottawa-Calgary et Halifax-Vancouver ont repris, avec une augmentation de la fréquence ou de la capacité, notamment entre Toronto et Saskatoon, Regina, Victoria, Sydney et Gander, ainsi qu'entre Montréal et Regina, Saskatoon, Victoria, Edmonton, Moncton, Fredericton et Deer Lake.



Europe et Inde

Au départ de Montréal et de Toronto, Air Canada a lancé une nouvelle liaison sans escale à destination de Stockholm et a augmenté sa capacité pour la Grèce, l'Italie et l'Espagne. Nous avons aussi inauguré un service assuré toute l'année de Montréal à Madrid. Air Canada a considérablement élargi sa desserte de l'Inde pour l'hiver 2024-2025, et a commencé à offrir la seule liaison Canada-Mumbai, assurée quatre fois par semaine au départ de Toronto. Nous avons amélioré la connectivité entre l'Ouest canadien et l'Inde grâce à un nouveau service quotidien saisonnier Calgary-Delhi via Londres Heathrow, sans compter les vols quotidiens Montréal-Delhi.

À venir

L'expansion stratégique de notre réseau au départ de notre plaque tournante transpacifique est renforcée par l'ajout en 2025 de nouveaux itinéraires transfrontaliers entre Vancouver et Tampa, Raleigh et Nashville. De plus, en 2025, nous augmenterons le nombre de places entre Vancouver et Austin, Denver et Miami, ce qui améliorera les correspondances avec le réseau international d'Air Canada et appuiera notre stratégie en matière de trafic de sixième liberté.



Nous avons élargi notre offre intermodale en Europe et en Asie, permettant une connectivité actuelle et future avec d'autres moyens de transport.

Air Canada Cargo

CHIFFRE D'AFFAIRES

991 M\$

contre 924 M\$ en 2023

6

AVIONS-CARGOS EN SERVICE

Ajout d'un service par avion-cargo à destination de Chicago, qui relie la plaque tournante mondiale d'Air Canada Cargo, Toronto, et son entrepôt autonome dans la ville américaine



Vacances Air Canada

Ajout de nouveaux circuits guidés en Asie, en Australie, en Colombie, à Dubaï, en Inde et en Nouvelle-Zélande



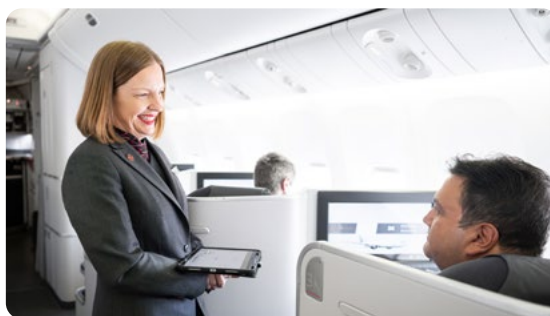


Rehausser l'expérience de notre clientèle

Aéropian

Le programme de fidélité primé de premier plan en matière de voyages d'Air Canada permet à ses membres d'accumuler des points en voyageant avec Air Canada ainsi qu'en achetant des produits et services auprès de fournisseurs et partenaires participants. Les membres peuvent échanger leurs points Aéropian contre un éventail de voyages, marchandises, cartes-cadeaux et autres primes directement auprès des partenaires participants ou par l'intermédiaire des fournisseurs d'Aéropian. Le programme récompense les membres Aéropian en leur offrant une gamme de services de voyage prioritaires et de privilèges réservés aux membres. En 2024, le programme Aéropian s'est illustré comme suit :

- Célébration de son 40^e anniversaire en proposant 40 prix d'un million de points et des offres exclusives pour économiser et accumuler gros sur les vols, les séjours hôteliers et les achats courants.
- Célébration du 10^e anniversaire de son partenariat avec la TD.
- Lancement d'un partenariat élargi avec Marriott Bonvoy en offrant l'équivalence de statut et le transfert de points bilatéral, ce qui procure aux voyageurs une plus grande valeur et de meilleurs avantages.
- Élargissement des possibilités d'échange en ajoutant plus de 2 000 nouveaux hôtels à la plateforme BonPlan.
- Partenariat avec Manuvie pour permettre à ses membres de lier leur compte Aéropian à leur compte numérique d'assurance collective Manuvie afin d'accumuler des points sur des programmes et initiatives de santé dans le cadre de l'expérience numérique de Manuvie.
- Augmentation du nombre de ses membres actifs à plus de neuf millions.



Excellence du Service clientèle et offre de produits

Grâce aux avancées technologiques, au renforcement des programmes de formation du personnel et à la participation de nos clients à des sondages, des groupes de discussion et autres, nous avons pu concentrer nos efforts sur l'excellence du service et l'offre de produits afin de rehausser l'expérience client et d'améliorer notre fiabilité opérationnelle.

En 2024, Air Canada a :

- annoncé une refonte complète de ses menus primés pour les clients, en offrant en alternance plus de 100 nouveaux plats saisonniers aux saveurs plus prononcées et plus audacieuses, ainsi que de nouvelles collations et boissons;
- commencé à offrir gracieusement des collations à bord de tous ses vols et a élargi la sélection de bières et de vins offerts gracieusement à bord de ses vols au Canada et à destination des États-Unis, ainsi que des spiritueux à 5 \$;

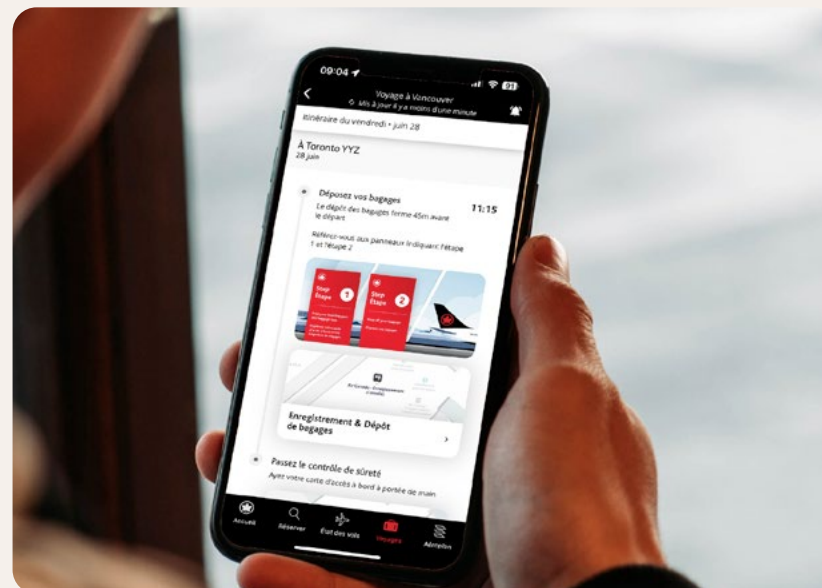


- ajouté de nouvelles chaînes sportives à la télévision en direct;
- intégré des guides de voyages musicaux au site Web d'Air Canada *enRoute* et à Spotify pour présenter la musique qu'écoutent les artistes Charlotte Cardin, Alexandra Stréliski et Sarahmée lorsqu'elles visitent ces trois villes européennes : Amsterdam, Barcelone et Paris;

- ajouté le service Wi-Fi sans frais commandité par Bell à compter de mai 2025 à bord des vols en Amérique du Nord et pour les destinations soleil;
- élargi la fonctionnalité de suivi des bagages et des aides à la mobilité aux vols au départ et à destination des États-Unis;
- élargi les améliorations concernant les bagages de cabine aux clients qui s'enregistrent à l'aide de la page d'enregistrement en ligne d'Air Canada;
- mis sur pied l'équipe du Service proactif au client - Réseau mondial afin de prendre des mesures rapides et pratiques pour offrir une expérience de voyage fluide et corriger des situations sur-le-champ;
- mis sur pied un partenariat avec l'Autorité aéroportuaire du Grand Toronto et Power Stow pour installer à l'aéroport Toronto Pearson du nouveau matériel qui améliorera l'efficacité du traitement des bagages;
- dévoilé son Top 10 des Meilleurs nouveaux restos au Canada pour 2024, mettant en lumière la scène culinaire canadienne;
- créé un outil automatisé pour les clients admissibles touchés par une perturbation d'exploitation, avec des essais pilotes qui comprennent la délivrance en libre-service de bons de repas et/ou d'options de transport et d'hébergement, une fois qu'une modification de réservation est apportée.



Wi-Fi sans frais

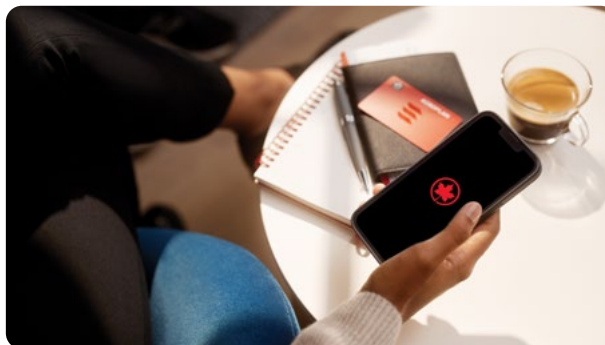


Protection de vos renseignements personnels

L'approche « Priorité à la sécurité, toujours » s'applique également aux renseignements personnels et à la cybersécurité. Compte tenu de la taille et de la complexité de notre entreprise, la protection des renseignements personnels et la sécurité de l'information requièrent une attention constante. Nous nous engageons à protéger les renseignements personnels de nos clients et de nos employés et nous sommes assujettis à un éventail croissant d'obligations à mesure que de nouvelles lois sur la protection des renseignements personnels et des données sont adoptées au Canada et ailleurs dans le monde. Air Canada a mis en place des politiques de protection des renseignements personnels qui décrivent la façon dont nous recueillons, utilisons, conservons et communiquons les renseignements personnels, ainsi que les droits des personnes sur ces renseignements. Le Bureau de la vie privée d'Air Canada fournit des orientations sur les projets qui touchent les renseignements personnels et veille au respect des lois sur la protection des renseignements personnels et des données.

Nous mettons l'accent sur la cybersécurité et la sauvegarde de la sécurité de nos systèmes, des renseignements et de notre capacité à exercer nos activités. Nous avons élaboré un cadre de contrôle de la cybersécurité et cherchons continuellement à faire évoluer nos pratiques en matière de protection des renseignements personnels et à accroître notre résilience relativement à la cybersécurité. En nous appuyant sur ce cadre de contrôle de la cybersécurité, nous gérons les risques de manière proactive, nous allouons les ressources de manière efficace et nous renforçons notre posture globale en matière de sécurité afin de donner la priorité aux efforts d'atténuation des risques et d'adapter nos stratégies de sécurité. Nous investissons dans des programmes de sécurité, notamment dans la technologie, les processus, l'obtention de ressources, la formation, la reprise après sinistre et la réalisation périodique d'essais et d'analyses comparatives.

Nos investissements dans la cybersécurité visent les domaines en progression afin que nous ayons une longueur d'avance sur les menaces croissantes et en constante évolution, notamment celles émanant de pirates informatiques, de membres du crime organisé et d'acteurs parrainés par l'État. En nous appuyant sur les meilleures pratiques et les normes éprouvées, nous intégrons des exigences de cybersécurité dans les projets technologiques



afin de garantir la stabilité et la sécurité des systèmes, des processus et de la formation. Ces exigences englobent tous les aspects de la résilience en matière de cybersécurité, notamment la capacité à repérer, à protéger, à détecter, à réagir et à rétablir. Nous veillons également à ce que les fournisseurs et les autres parties tierces avec lesquelles nous travaillons effectuent des contrôles efficaces touchant la confidentialité et la cybersécurité. Ces contrôles doivent être conformes à nos normes et à nos politiques en la matière.





S'entraider

Priorité à la sécurité, toujours

Nous accordons la « Priorité à la sécurité, toujours » dans tout ce que nous faisons. C'est là notre priorité absolue pour nous, nos clients et notre industrie. La gestion de la sécurité est une responsabilité fondamentale qui influence pratiquement toutes les décisions opérationnelles prises par Air Canada.

Nous soutenons et encourageons la formation efficace des employés, ainsi que le développement et l'intégration continus de l'analytique des données de sécurité et de l'intelligence artificielle dans notre Système de gestion de la sécurité (SGS); nous évaluons et gérons continuellement les risques pour la sécurité associés à la mise en service de nouveaux équipements, à l'inauguration de nouvelles dessertes et à la mise en œuvre de nouveaux projets et programmes; et nous renforçons et encourageons le signalement des risques pour la sécurité, en protégeant les renseignements essentiels à la sécurité afin d'éclairer nos décisions à l'avenir.

Notre Programme de santé et sécurité au travail vise à protéger les employés des dangers professionnels et à réduire les risques pour leur santé et leur bien-être. Par l'intermédiaire de notre programme, nous établissons des procédures pour faire face aux dangers en milieu de travail et pour respecter nos obligations en vertu des lois et règlements applicables.

En outre, nous collaborons avec d'autres organismes et autorités du secteur du transport aérien du monde entier afin de promouvoir la sécurité et d'échanger sur les meilleures pratiques qui existent en la matière.



Bien-être des employés et Les clés de votre plein potentiel (UBY)

Les clés de votre plein potentiel (UBY), le programme de bien-être primé propre à Air Canada, offre aux employés des programmes personnalisés et des outils, des ressources et des conseils d'experts sur la santé et le bien-être, la sensibilisation à la santé mentale, la santé financière et le soutien à l'assiduité.

La plateforme de bien-être UBY donne aux employés les moyens d'agir et les sensibilise à des sujets tels que la mise en forme, l'alimentation et la nutrition, et le bien-être physique général. En 2024, plus de 83 % des employés d'Air Canada ont utilisé le portail UBY.

Voici les points saillants des ressources et initiatives de bien-être du programme UBY pour 2024 :

- Croissance de sa communauté en ligne pour atteindre plus de 32 000 visiteurs uniques. Les employés ont participé activement en publiant des photos et des vidéos au quotidien sur les canaux de médias sociaux internes et en partageant leurs progrès en matière de bien-être avec les autres membres.
- Croissance du programme Ambassadeurs qui compte 234 participants, renforçant ainsi notre communauté axée sur le bien-être.
- Lancement de plusieurs campagnes et webinaires mettant en vedette des experts sur des sujets comme la prestation de soins, le rôle parental, les soins de soi, l'acceptation de soi, la ménopause, la santé des hommes, l'adaptation au changement, la gestion de l'anxiété, la gestion et la résolution des conflits en milieu de travail.
- Ouverture d'un Centre des ressources UBY à Vancouver et d'une salle de sérénité à Montréal pour offrir aux employés un espace accessible et silencieux pour décompresser, réfléchir, méditer ou prier. Ces espaces s'ajoutent aux trois salles de sérénité des lieux de travail d'Air Canada en Ontario.
- Promotion d'un mode de vie sain pour atteindre un objectif quotidien quant au nombre de pas effectués avec le défi La course à votre plein potentiel, et participation de 504 employés à la toute première course UBY de 5 km.



>5 150 membres inscrits aux Centres de bien-être UBY

234 ambassadeurs UBY

4 750 participants aux Journées de bien-être UBY

504 membres inscrits au club de course UBY



Représentation et inclusion

La représentation et l'inclusion au sein du personnel d'Air Canada constituent une force qui contribue à attirer et à retenir les meilleurs talents du monde, en sachant que nos milliers de collègues fournissent nos services à plus de 47 millions de passagers. Nous travaillons en collaboration pour favoriser un environnement de travail inclusif afin que nos employés se sentent les bienvenus, et nous leur offrons un espace sûr pour s'exprimer tout en leur témoignant notre reconnaissance pour leur apport. Air Canada est fière que ses clients et ses parties prenantes puissent se reconnaître individuellement et à travers leur bagage culturel, en ses employés, et ce, partout dans le monde. Nous croyons qu'il s'agit là d'un aspect fondamental de nos activités commerciales, car les gens sont au cœur de tout ce que nous faisons.

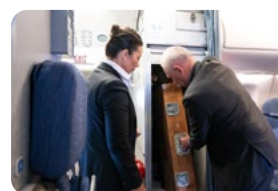
En 2024, nous avons renforcé notre proposition en matière d'inclusion, notamment nos piliers structurels : conseil de direction DEI, comité directeur DEI, groupe-ressources d'employés (GRE), et Champions DEI. Nous avons organisé des réunions régulières avec les membres de ces piliers afin de nous conformer à nos obligations.

Notre processus d'embauche est fondé sur le mérite et nous ne pratiquons aucune discrimination en matière de recrutement, d'embauche, de formation, de gestion du rendement ou de promotion conformément aux critères protégés par la loi. Nous sommes soumis aux lois canadiennes relatives aux pratiques de rémunération équitable et à la communication des renseignements au sujet des « groupes désignés » et sur l'élimination des barrières pour les groupes désignés. Nous contrôlons nos initiatives, nos pratiques, nos politiques et nos objectifs de manière appropriée afin d'en assurer la conformité. Notre approche de la représentation et de l'inclusion des « groupes désignés » et d'autres groupes sous-représentés reflète par conséquent des décisions prudentes, et nous cherchons à mettre en œuvre des moyens pour promouvoir le respect de la législation et soutenir nos collègues au Canada et dans le monde entier.

Air Canada suit un cadre global appelé SRRM pour intégrer et favoriser une approche intersectionnelle. Ce cadre comprend les dimensions suivantes : Sensibilisation communautaire, Responsabilité, Représentation, et Mobilisation et appartenance au lieu de travail. En tirant parti du cadre SRRM en 2024, nous avons atteint nos visées et renforcé nos efforts pour continuer à respecter nos engagements.



EN SAVOIR PLUS [Politique sur les objets sacrés et cérémoniels autochtones](#)



Air Canada et
l'inclusion des
Autochtones

AIR CANADA

Sensibilisation communautaire

L'objectif d'Air Canada visant à attirer, à mobiliser et à retenir les meilleurs employés d'un vaste bassin de talents est appuyé par la formation de jeunes sous-représentés, la promotion de carrières dans le secteur du transport aérien au moyen du programme Étoile de l'aviation d'Air Canada et l'aide aux groupes sous-représentés qui souhaitent poursuivre une carrière dans l'industrie de l'aviation, grâce à des bourses d'études d'Air Canada et à des partenariats clés au moyen du programme Décollage d'Air Canada. Nous visons également à rendre le secteur du transport aérien plus inclusif en travaillant avec des partenaires communautaires clés de l'industrie et en participant à des événements qui ciblent des groupes sous-représentés : des femmes dans des postes traditionnellement occupés par des hommes, des personnes noires ou issues de minorités visibles, des personnes handicapées et des Autochtones.

Responsabilité

Air Canada comprend qu'elle doit gagner la confiance de toutes les parties prenantes internes et externes qui travaillent dans le domaine de la représentation et de l'inclusion au sein de notre entreprise. En 2024, nous avons mis l'accent sur la formation et la sensibilisation à divers échelons au moyen de séminaires et de méthodes d'apprentissage en ligne, et mis au point des outils pour renforcer le contenu des séminaires et des formations. Nous avons organisé des cercles d'écoute avec les employés pour comprendre les champs d'intérêt sur l'expérience des Autochtones et les façons dont nous pouvons appuyer la réconciliation, et nous avons célébré tous nos clients et nous sommes assurés que nos services et produits en tiennent compte.

Représentation

Air Canada explore des façons novatrices d'attirer les meilleurs employés d'un vaste bassin de talents. En 2024, nous avons participé à 15 salons de l'emploi et collaboré avec plusieurs organismes communautaires ciblant des groupes sous-représentés. En ce qui concerne le soutien aux talents internes, en 2024, Air Canada a lancé un programme de mentorat qui apparie des cadres supérieurs et des employés pour favoriser la croissance et le perfectionnement, en mettant l'accent sur les groupes sous-représentés.

Mobilisation et appartenance au lieu de travail

Air Canada reconnaît le lien entre le bien-être et l'identité. En 2024, les six GRE ont organisé 55 événements dans une optique axée sur l'identité visant à accroître la sensibilisation, à favoriser l'établissement de liens, à offrir du perfectionnement professionnel et à soutenir le bien-être des employés. Nous croyons aussi que des communications et une mobilisation efficaces sont essentielles pour mettre en œuvre notre stratégie et diriger le changement culturel au sein d'une organisation.

Accessibilité

Air Canada s'engage à être un chef de file en matière de voyages et d'emplois accessibles et à investir dans l'accessibilité. Notre Plan d'accessibilité pluriannuel renouvelle notre engagement à améliorer l'accessibilité et les services connexes tant pour les employés que pour les clients handicapés. Il présente notre feuille de route de 2023 à 2026 pour devenir une organisation plus accessible et contribuer à l'objectif du Canada de créer un pays sans obstacle d'ici 2040. Il comprend 145 initiatives fondées sur des recherches, des consultations d'experts et des rétroactions de personnes handicapées ayant voyagé à bord de plus de 220 vols. Nous avons aussi été un participant clé dans l'ébauche du rapport de l'Office des transports du Canada intitulé *Aides à la mobilité et transport aérien - Rapport final* et l'un des premiers transporteurs aériens à renoncer aux limites de responsabilité dans les traités internationaux pour payer le coût total des aides à la mobilité endommagées.

Nous croyons à la nécessité d'intégrer l'accessibilité dans la conception de notre offre de produits et services et de l'expérience en matière d'emploi et nous nous sommes engagés à relever tous les aspects des interactions des employés avec les clients handicapés, notamment leur compréhension de l'expérience vécue par les clients en matière de transport aérien. En 2024, Air Canada a accompli les étapes suivantes :

- Nous avons investi plus de 6 millions de dollars dans des équipements pour les aéroports canadiens afin de renforcer notre engagement en faveur de l'accessibilité des clients.
- Nous avons amélioré la formation à l'accessibilité pour les employés des Aéroports en ajoutant du contenu à leur revalidation annuelle pour assurer l'excellence du service à la clientèle offerte aux clients qui ont besoin d'aide en matière d'accessibilité. Environ 10 000 employés des Aéroports d'Air Canada recevront une formation dans le cadre d'un nouveau programme de formation annuelle récurrente.
- Nous avons mis sur pied le Comité consultatif sur l'accessibilité des clients qui formulera des commentaires du point de vue de nos clients handicapés, pour façonner l'orientation et la perspective d'Air Canada en matière d'accessibilité.
- Nous avons souligné le Mois de l'acceptation de l'autisme en avril afin de nous attaquer aux obstacles que rencontrent les personnes qui ont un handicap invisible.
- Nous avons installé des contenants pour objets pointus ou tranchants dans les lieux de travail d'Air Canada afin d'offrir des méthodes d'élimination sûres du matériel médical.

1,4 M de demandes d'accessibilité reçues et traitées (handicap visible ou non visible)

Plus de **32 300** fauteuils roulants transportés

36 aéroports canadiens où Air Canada exerce des activités équipées de **lève-personnes Eagle**



Amélioration des **sièges à bord**, des processus d'embarquement et de l'équipement pour les clients nécessitant une aide au transfert

Amélioration des **procédures de rangement** et du suivi des aides à la mobilité

Intégration de **normes relatives à l'accessibilité** dans la phase de planification des nouveaux projets d'infrastructure

Adoption du programme Tournesol des handicaps invisibles



7 personnes à temps plein travaillent à améliorer l'accessibilité à Air Canada, avec le soutien des **41 000 membres du personnel d'Air Canada** à l'échelle mondiale



Meilleure **reconnaissance** et sensibilisation à l'accessibilité et aux handicaps au moyen de **formations**, de **présentations** et de **communications**

Langues officielles et autres langues

Air Canada est fière d'être l'une des seules sociétés canadiennes du secteur privé à offrir des services dans les deux langues officielles partout au Canada. Nous sommes le seul transporteur aérien à être tenu de le faire au Canada. Nous relevons ce défi avec un engagement inébranlable depuis plus de 50 ans, dans un secteur très complexe, à une échelle, notamment géographique, inégalée parmi les autres grandes sociétés canadiennes. Au fil du temps, nous avons acquis une expertise unique et avons été les premiers à mettre en œuvre des initiatives soutenues afin d'offrir des services dans les deux langues officielles dans plusieurs régions et combinaisons de dessertes, en plus de promouvoir l'usage des deux langues officielles en milieu de travail.



**>20 200 heures
d'enseignement des
langues proposées**

**>19 000 tests
linguistiques réalisés**

**>7M de mots traduits
(comparativement à
>6 millions en 2023)**



Nos services sont offerts dans des cadres variés, mais plus visiblement à l'aéroport et à bord de nos avions, avec lesquels nous avons transporté plus de 47 millions de passagers sur environ 377 000 vols en 2024 qui sont répartis de façon à peu près égale entre les vols à l'intérieur du Canada et les vols qui relient le Canada aux 56 pays que nous desservons. Nous sommes l'une des rares sociétés aériennes au monde à desservir nos clients en français et en anglais à une telle échelle, et nous sommes fiers de refléter le Canada de cette manière tant à l'intérieur qu'à l'extérieur de ses frontières. La diversité des capacités linguistiques de nos employés qui travaillent directement avec la clientèle nous a permis de désigner 24 langues d'itinéraire en plus de nos langues officielles. Ces désignations reposent sur des critères que nous nous sommes donnés, y compris des normes minimales de service à bord de certains vols. Nous sommes déterminés à respecter nos engagements linguistiques. Les employés peuvent également choisir de déclarer eux-mêmes les langues qu'ils parlent, auquel cas leurs auto-évaluations sont consignées. D'après les données des tests linguistiques et d'auto-déclaration que nous avons sur environ 37 500 employés :

- plus de 80 langues dans le monde sont parlées par nos employés avec un certain niveau de compétence testée ou auto-déclarée;
- plus de la moitié de nos employés, de même que nos employés qui travaillent directement avec la clientèle sont en mesure de communiquer dans les deux langues officielles avec un certain niveau de compétence, niveau qui a fait l'objet d'un test linguistique ou d'une auto-déclaration;
- environ 40 % de nos employés parlent au moins une langue d'itinéraire;
- la langue d'itinéraire la plus parlée par nos employés qui travaillent directement avec la clientèle est l'espagnol, les autres langues les plus courantes étant le hindi, le pendjabi et le mandarin.

Nous utilisons les deux langues officielles du Canada dans les communications de l'entreprise et dans nos communications avec nos clients et employés, et elles sont couramment utilisées dans les interactions quotidiennes dans un grand nombre de nos activités. Nous nous engageons à promouvoir les deux langues officielles du Canada dans tout le pays et nous sommes dotés de politiques, de programmes, de procédures et d'outils pour aider nos employés à apprendre et à améliorer leurs compétences linguistiques.

Nous nous soucions de toutes les collectivités dans lesquelles nous vivons et travaillons, y compris le Québec où se trouve notre siège social, à Montréal. Nous continuerons à travailler avec toutes nos parties prenantes pour savoir comment répondre à leurs attentes tout en respectant les droits individuels et nos obligations juridiques. En 2023, nous avons annoncé notre inscription volontaire auprès de l'Office québécois de la langue française en vertu de la *Charte de la langue française*, et avons depuis finalisé un programme de francisation qui a été approuvé par l'Office et qui sera maintenant mis en œuvre, ce qui reflète notre volonté de contribuer à la protection, à la promotion et au rayonnement de la langue française, tout en nous conformant à la *Loi sur les langues officielles* qui s'applique à nous.

Notre direction des Langues officielles est responsable de mettre en œuvre notre Plan d'action linguistique et nos initiatives liées aux langues officielles. Elle fait régulièrement rapport de ses progrès à la haute direction. Un comité des langues officielles, composé de cadres supérieurs occupant des fonctions clés, soutient la direction des Langues officielles en mettant en œuvre des initiatives en matière de langues officielles à l'échelle de notre organisation. Un réseau d'agents de soutien aux langues officielles aide à la mise en œuvre de ces initiatives à chaque aéroport et à chaque base du Service en vol. Un Comité de francisation se concentrant sur les activités au Québec est également en place.

Les progrès réalisés dans le cadre de nos initiatives en matière de langues officielles et de notre Plan d'action linguistique sont présentés chaque trimestre au Comité de gouvernance et de mises en candidature du Conseil d'administration.

Collectivité

Le programme Partenariats communautaires d'Air Canada a appuyé plus de 240 organisations en 2024 dans le cadre de 357 projets et 287 événements. De plus, par l'intermédiaire de la plateforme de dons d'Aéropian et d'autres moyens, plus de 94 millions de points Aéropian ont été remis à 124 organismes caritatifs.

La Fondation Air Canada offre un soutien financier ou une contribution aux efforts de financement à des organismes caritatifs enregistrés au Canada, voués à la santé et au bien-être des enfants. Depuis sa création en 2012, la Fondation Air Canada a amassé plus de 10 millions de dollars. En 2024, la Fondation a :

- soutenu 409 organismes caritatifs et fait don de 1,8 million de dollars à l'échelle du Canada;
- donné plus de 2 200 billets d'avion pour appuyer les activités de financement et le développement de programmes de bienfaisance;
- amassé plus de 2,2 millions de dollars, dont un montant record de près de 1,4 million de dollars (net) lors de son 12^e tournoi de golf annuel, le principal événement de collecte de fonds de la Fondation;
- offert plus de 370 vols à plus de 129 patients pour leur permettre d'accéder à des soins médicaux indispensables non offerts dans leur collectivité;
- recueilli 49 millions de points Aéropian pour le Programme de transport hospitalier, et donné 400 billets d'avion à des hôpitaux pédiatriques;
- lancé aviACTION, le nouveau programme d'Air Canada de bénévolat et d'engagement envers les collectivités, et a facilité des occasions de bénévolat dans les collectivités pour plus de 1 500 employés d'Air Canada;
- assuré huit vols Voyage de rêves pour plus de 900 enfant.

Air Canada a participé à l'accueil de 50 nouveaux Canadiens provenant de 20 pays différents lors d'une cérémonie de citoyenneté tenue au GlobalFest de Calgary.



EN SAVOIR PLUS [Fondation Air Canada](#)

Nos initiatives climatiques

Les efforts d'Air Canada en matière d'émissions de gaz à effet de serre s'inscrivent dans le cadre du Plan d'action climatique de l'aviation du Canada, lequel a pour objectif d'atteindre zéro émission nette d'ici 2050, de la résolution de 2021 de l'Association du transport aérien international (IATA), qui engage l'industrie mondiale du transport aérien à atteindre zéro émission nette d'ici 2050, ainsi que des ambitions mondiales et collectives à long terme des États membres de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), visant également à atteindre zéro émission nette d'ici 2050. Ces ambitions ont été annoncées après l'Accord de Paris et, pour aboutir, elles nécessiteront les efforts coordonnés de l'ensemble de l'industrie du transport aérien (transporteurs aériens, aéroports, fournisseurs de services de navigation aérienne, fabricants, etc.) ainsi qu'un soutien gouvernemental important.

En mars 2021, nous avons annoncé nos propres visées établissant des cibles à moyen terme pour appuyer notre objectif à long terme d'atteindre zéro émission nette de GES d'ici 2025. Ces cibles à moyen terme sont les suivantes : a) une réduction nette de 20 % des GES produits par nos opérations aériennes d'ici 2030 par rapport à l'année de référence 2019; b) une réduction nette de 30 % des GES produits par nos opérations au sol d'ici 2030 par rapport à l'année de référence 2019; et c) un fonds d'investissement de 50 M\$ réservé aux nouvelles technologies comme le carburant d'aviation durable (CAD), de nouveaux appareils ou des technologies de réduction et d'élimination du carbone.

Nos ambitions, surtout en ce qui a trait à nos objectifs de réduction nette liés à nos opérations aériennes, sont fortement tributaires des progrès réalisés dans les nouvelles technologies et de la disponibilité en quantité suffisante de CAD et d'autres énergies renouvelables qui continuent de poser des défis considérables. L'IATA a estimé que les volumes de production de CAD n'ont représenté que 0,3 pour cent de la production mondiale de carburant d'aviation en 2024. Bien qu'Air Canada soit fière des progrès qu'elle réalise, nous ne pouvons atteindre nos ambitions seuls; les gouvernements jouent un rôle essentiel dans ces efforts. L'industrie et les autres acteurs de notre chaîne d'approvisionnement ou autre doivent aussi faire leur part.

Les initiatives d'Air Canada liées aux émissions de GES misent sur ses chaînes de valeur et ses activités existantes. Elles sont fondées sur quatre grands volets de réduction du carbone qui sont essentiels à la poursuite de nos objectifs et qui nous permettent de tirer parti des occasions qui se présentent : parc aérien et exploitation, innovation, CAD et énergie renouvelable, et réduction et élimination du carbone.



L'industrie de l'aviation compte de nombreux participants, dont beaucoup peuvent jouer un rôle important dans la réduction des émissions de GES. Air Canada interagit par conséquent avec d'autres parties prenantes du réseau de transport aérien pour accroître les occasions et en explorer d'autres. Pour de

plus amples renseignements sur notre gouvernance, nos risques stratégiques et nos occasions liés au climat, voir notre [Rapport 2023 du GIFCC](#).

Regard vers l'avenir

20 %
de réduction nette
des GES

30 %
de réduction nette
des GES

50 M\$
en
investissements

Nos quatre piliers de réduction des émissions de carbone

Parc aérien et exploitation

Nous continuerons de déployer davantage d'appareils plus efficaces du point de vue énergétique dans le cadre de notre programme de renouvellement du parc aérien. Nous continuerons aussi de tenir compte des facteurs liés aux changements climatiques dans la planification des dessertes et du parc aérien. Au sol, nous prévoyons retirer progressivement de l'équipement à fortes émissions de carbone, accroître l'utilisation des véhicules électriques et chercher d'autres occasions d'électrification.

Innovation

Au fil du temps, nous évaluerons la viabilité, la sécurité et le rendement de nouvelles technologies de propulsion électriques, hybrides ou à l'hydrogène, et chercherons d'autres occasions novatrices à saisir dans d'autres domaines de nos activités.

CAD et énergie renouvelable

Afin d'approfondir notre travail sur les CAD, nous investirons à ce chapitre et dans le développement technologique d'autres carburants à faible teneur en carbone. De plus, nous évaluons activement des applications pratiques de sources d'énergie renouvelable comme le gaz naturel renouvelable (GNR), l'électricité renouvelable ainsi que des mesures de transition énergétique. Air Canada croit fermement qu'un plan d'action concret est nécessaire au Canada pour établir un climat d'investissement concurrentiel et pour mesurer la valeur économique ajoutée des CAD produits au Canada.

Réduction et élimination de carbone

Nous étudions des technologies carbonégatives et d'autres stratégies de réduction des émissions directes et de retrait des GES, et poussons plus loin nos mesures de conformité aux exigences relatives aux crédits de carbone compensatoires et nos offres à la clientèle.

L'atteinte de nos cibles en matière d'émissions de carbone et de nos visées à long terme sont le reflet de notre stratégie et de nos prévisions en date du présent rapport. Ces dernières pourraient être révisées de temps à autre en fonction des progrès effectués, des changements dans la conjoncture ou de modifications effectuées à notre stratégie.

Les initiatives d'Air Canada en matière de climat s'appuient sur les chaînes de valeur et les activités existantes qui reposent sur ces quatre piliers de la réduction des émissions de carbone.

Parc aérien et exploitation

Nous sommes fiers de bâtir un parc aérien à la fois moderne, et comprenant davantage d'appareils écoénergétiques. Nous nous efforçons de réduire notre consommation de carburant en investissant des milliards de dollars dans des avions écoénergétiques ultramodernes et en apportant des modifications novatrices à nos gros-porteurs et à nos monocouloirs.

Au fil des ans, nous nous sommes dotés d'appareils plus économes en carburant. En voici quelques exemples :

- 8 appareils 787-8 et 32 appareils 787-9 Dreamliner de Boeing
- 34 appareils A220-300 d'Airbus
- 45 appareils 737 MAX 8 de Boeing

En optimisant nos activités et en adoptant des appareils de nouvelle génération, nous travaillons sans relâche à réduire l'intensité des émissions de GES des vols transportant des personnes et du fret dans le monde entier.

Innovation

En 2022, Air Canada a conclu un contrat d'achat de 30 appareils hybrides électriques ES-30 en cours de développement, et a investi 5 M\$ US dans la société suédoise Heart Aerospace qui les fabrique. En 2023, elle a annoncé qu'elle investissait 5 M\$ US supplémentaires dans Heart Aerospace pour faire progresser la certification de l'ES-30. Propulsé par l'énergie d'une batterie, cet appareil régional générera moins d'émissions de GES en vol, favorisera des économies et des avantages opérationnels importants et offrira aux collectivités locales un transport à faibles émissions à long terme. L'achat reste soumis à certaines conditions, notamment en ce qui concerne la conception et les spécifications de l'avion.

CAD et énergie renouvelable

Les CAD jouent un rôle essentiel dans la réduction des émissions de GES de nos opérations aériennes. Toutefois, la disponibilité en quantités suffisantes et abordables de CAD constituent un défi en soi, et les politiques existantes doivent être revues et des investissements sont requis pour en appuyer le développement et la portée. Air Canada s'approvisionne actuellement en CAD auprès de divers fournisseurs dans le monde. Nous sommes à l'avant-garde des initiatives pivots de l'aviation canadienne visant à soutenir et à promouvoir la recherche et la commercialisation des CAD au sein d'un écosystème composé de transporteurs aériens, d'aéroports, de fournisseurs de carburant, d'entreprises technologiques, de producteurs de matières premières, de fabricants aéronautiques, de centres de recherche universitaires, d'investisseurs et d'acteurs gouvernementaux.

Air Canada soutient le développement des CAD au Canada et s'est engagée à investir dans les CAD. Nous nous sommes associés au gouvernement et à d'autres parties prenantes afin d'accélérer la recherche et le développement dans ce domaine ainsi que l'établissement d'une chaîne d'approvisionnement canadienne de CAD, notamment en tant que membre fondateur du Conseil canadien des carburants d'aviation durables, un organisme sans but lucratif qui cherche à accélérer la production commerciale et le déploiement des CAD au Canada.

Cible de réduction nette de 20 % des GES

**produits par les opérations
aériennes d'ici 2030**
(par rapport à l'année de
référence 2019)

Parc aérien et exploitation

**53 % d'appareils de nouvelle
génération prévus dans le
parc aérien d'ici 2030**



Programme de voyages Laisser moins

Air Canada offre aux entreprises clientes et aux transitaires de fret aérien la possibilité d'acheter des attributs environnementaux de portée 3 associés aux CAD, des crédits de carbone compensatoires ou une combinaison des deux pour compenser ou réduire les émissions de GES liées à leurs voyages d'affaires ou à leurs expéditions de fret avec Air Canada. Ce programme est l'une des nombreuses initiatives mises en œuvre pour aider les clients à atteindre leurs propres objectifs en matière de durabilité environnementale.



- En 2024, Air Canada a acheté environ 101 000 litres du premier lot canadien de carburant d'aviation à faible bilan carbone, produit par Parkland à sa raffinerie de Burnaby, ce qui constitue une étape importante en vue de la production de solutions canadiennes contribuant à réduire les émissions du secteur du transport aérien, à favoriser sa croissance et à soutenir les ambitions du secteur pour une exploitation à faible bilan carbone.
- Air Canada a acheté environ 78 millions de litres de CAD Neste MY Sustainable Aviation Fuel^{MC}.
- Air Canada a acheté environ 12 millions de gallons américains de CAD en 2024, comparativement à 1,5 million de gallons¹ américains de CAD en 2023. Nous estimons que nos besoins en CAD représenteront environ 25 millions de gallons américains en 2025.
- En 2024, le GNR dans nos installations de Montréal a connu une hausse de 15 % des volumes globaux, et nous avons commencé à accroître nos volumes dans nos installations à Vancouver. Depuis 2023, nous achetons des certificats d'énergie renouvelable (CER) pour toute la consommation d'électricité au Canada, sauf au Québec, en Colombie-Britannique et au Manitoba, car l'intensité en carbone de l'électricité est déjà très faible dans ces provinces.

Réduction et élimination du carbone

Sur son site de réservations, Air Canada propose à ses clients un programme volontaire qui permet aux voyageurs d'acheter des crédits de carbone compensatoires d'un montant équivalent à l'incidence estimée des GES associés à leurs vols, un service fourni par Chooose.

Lorsque les clients réservent une place pour un vol à l'aide de points Aéroplan ou d'une combinaison de points Aéroplan et d'argent, Air Canada compense les émissions estimatives de GES de portée 1 associées à ce vol au moyen de crédits de carbone compensatoires fournis par Chooose. Le montant total des crédits retirés est équivalent aux émissions estimées de GES associées à la portion de l'itinéraire exploitée par Air Canada (y compris Air Canada Rouge et Air Canada Express), une fois le vol terminé. Ces projets soutiennent bon nombre d'initiatives climatiques, dont la gestion des forêts au Canada et la restauration des mangroves au Pakistan. Tous les projets offrent de grands avantages connexes et s'harmonisent aux objectifs de développement durable des Nations Unies (ODD). Air Canada et Chooose sélectionnent conjointement les projets certifiés à l'issue d'un processus d'examen approfondi de diligence raisonnable. Les projets qui émettent ces crédits compensatoires de carbone sont certifiés selon des normes de certification du carbone reconnues à l'échelle internationale qui établissent des exigences pour la conception et la mise en œuvre de projets tels que Verified Carbon Standard, Gold Standard, ACR (anciennement American Carbon Registry) et BC Carbon Registry. Les vérifications par des tiers indépendants sont effectuées par des vérificateurs accrédités et suivent les meilleures pratiques et les critères de vérification spécifiques indiqués pour chaque norme.

Air Canada a acheté plus de 854 500 t éq. CO₂ pour neuf projets de compensation carbone partout dans le monde. En collaboration avec Chooose, notre portefeuille de compensation carbone comprend désormais quatre nouveaux projets :

- Projet forestier de Quinte Conservation
- Projet forestier de Doyon Native Community
- Projet de destruction de substances appauvrissant la couche d'ozone de Refrigerant Management Canada
- Projet de microfinance pour une gamme de produits d'énergie propre

1) Correction à l'effet que 1,5 million de gallons américains ont été achetés en 2023 (et non 12 millions de gallons américains, comme l'indique la version initiale du rapport annuel).

Innovation



Contrat d'achat de 30 appareils ES-30 hybrides électriques régionaux en cours de développement et investissement de 10 M\$ US dans Heart Aerospace, la société qui les fabrique.

CAD et énergie renouvelable

En 2024, Air Canada :

- s'est procuré environ 101 000 litres du premier lot canadien de carburant d'aviation à faible bilan carbone;
- a acheté environ 78 millions de litres de CAD Neste My Sustainable Aviation Fuel^{MC}.

Progression vers la cible d'utilisation de **1 % de CAD** en 2025

Opérations au sol

En plus des investissements importants dans nos opérations aériennes, nous continuons à investir dans nos opérations au sol. Le déploiement de matériel au sol électrique de nouvelle génération et le retrait du matériel plus ancien ont débuté en 2019. En 2024, notre parc de matériel au sol a été doté de 287 nouvelles unités électriques partout au Canada. Nous avons mis en œuvre la phase 1 de notre mise à niveau du matériel au sol à Montréal dans le cadre de nos investissements pluriannuels à cet égard, qui comprend 30 tracteurs de chariots à bagages électriques Charlatte de dernière génération. En outre, nous avons déployé six nouveaux convoyeurs Power Stow qui donnent déjà des résultats prometteurs en efficacité opérationnelle et en réduction des blessures. Nous avons aussi ajouté deux nouveaux chariots élévateurs pour conteneurs, 11 nouveaux tracteurs avions électriques, des barres de remorquage supplémentaires et plusieurs nouveaux véhicules pour les services au sol. Ces améliorations remplacent et réapprovisionnent les tracteurs au diesel d'ancienne génération, réduisant ainsi notre dépendance aux combustibles fossiles.

D'ici 2030, nous avons pour objectif l'électrification



1

à 100 % des
tracteurs de
chariots à bagages

Objectif :
745 unités

2

à 100 % des escales
canadiennes

Objectif :
18 unités

3

du matériel
de fret

Objectif :
16 unités

4

du matériel au sol
existant

Objectif :
150 unités

Parc de matériel au sol

**Cible de réduction
nette de
30 % des GES**

**produits par les opérations
au sol d'ici 2030** (par rapport
à l'année de référence 2019)

**Ajout de 287 tracteurs
électriques**



Conseil d'administration et comités

Air Canada est dirigée par un Conseil d'administration composé de 12 membres. Le Conseil compte quatre comités permanents exclusivement constitués d'administrateurs indépendants. Les rôles et responsabilités de chaque comité sont énoncés dans des règles officielles écrites. Ces règles sont révisées annuellement pour tenir compte des meilleures pratiques et des exigences réglementaires applicables.

	Comité d'audit, des finances et du risque	Comité de gouvernance et de mises en candidature	Comité des ressources humaines, de la rémunération et des régimes de retraite	Comité de la sécurité, de la santé, de l'environnement et de la sûreté
 Vagn Sørensen Président du Conseil d'Air Canada Membre d'office de tous les comités Londres (Royaume-Uni)				
 Ameé Chande Administratrice de sociétés Colombie-Britannique (Canada)	Membre			Membre
 Christie J.B. Clark Administrateur de sociétés Ontario (Canada)	Président	Membre		
 Gary A. Doer Administrateur de sociétés Manitoba (Canada)			Membre	Membre
 Rob Fyfe Administrateur de sociétés Auckland (Nouvelle-Zélande)			Membre	Président
 Michael M. Green Chef de la direction et directeur principal, Tenex Capital Management Floride (États-Unis)			Membre	Membre

	Comité d'audit, des finances et du risque	Comité de gouvernance et de mises en candidature	Comité des ressources humaines, de la rémunération et des régimes de retraite	Comité de la sécurité, de la santé, de l'environnement et de la sûreté
 Jean Marc Huot Associé, Stikeman Elliott S.E.N.C.R.L., s.r.l. Québec (Canada)		Président		Membre
 Claudette McGowan Chef de la direction, Protexxa Inc. Ontario (Canada)	Membre		Membre	
 Madeleine Paquin Administratrice de sociétés Québec (Canada)		Membre		Membre
 Michael Rousseau Président et chef de la direction, Air Canada Membre d'office de tous les comités Québec (Canada)				
 Kathleen Taylor Administratrice de sociétés Ontario (Canada)	Membre	Membre	Présidente	
 Annette Verschuren Présidente du conseil et chef de la direction, Nrstor Inc. Ontario (Canada)	Membre	Membre		

Hauts dirigeants



Michael Rousseau

Président et chef de la direction



Marc Barbeau

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



John Di Bert

Vice-président général et
chef des Affaires financières



Mark Galardo

Vice-président général et
chef des Affaires commerciales, et
président - Fret



Craig Landry

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



Mark Nasr

Vice-président général et
chef des opérations



**Arielle Meloul-
Wechsler**

Vice-présidente générale et
chef des Ressources humaines et
des Affaires publiques



Kevin O'Connor

Premier vice-président -
Gestion mondiale des Aéroports et
Contrôle de l'exploitation



Murray Strom

Premier vice-président - Opérations
aériennes et Maintenance

Renseignements destinés aux actionnaires et aux investisseurs

Fourchette des cours et volume des opérations sur les actions à droit de vote variable et les actions à droit de vote d'Air Canada (AC) à la TSX

	BAS	HAUT	VOLUME
Premier trimestre	17,37 \$	19,80 \$	140 554 093
Deuxième trimestre	16,62 \$	20,47 \$	135 284 024
Troisième trimestre	14,47 \$	18,07 \$	136 935 458
Quatrième trimestre	15,98 \$	26,18 \$	241 551 573
Exercice	14,47 \$	26,18 \$	654 325 148

Restrictions relatives au droit de vote

La *Loi sur les transports au Canada* limite à 49 % la propriété étrangère dans le capital des transporteurs aériens canadiens et plafonne les droits de vote d'un non-Canadien et de l'ensemble des transporteurs aériens non canadiens à 25 %.

Pour en savoir plus, consulter la rubrique 10 de la notice annuelle 2024 d'Air Canada en date du 28 mars 2025.

RELATIONS AVEC LES ACTIONNAIRES

Téléphone : +1 514 422-6644

Télécopieur : +1 514 422-0296

Courriel : shareholders.actionnaires@aircanada.ca

RELATIONS AVEC LES INVESTISSEURS

Téléphone : +1 514 422-7849

Télécopieur : +1 514 422-7877

Courriel : investors.investisseurs@aircanada.ca

SIÈGE SOCIAL

Centre Air Canada

7373, boulevard de la Côte-Vertu Ouest
Saint-Laurent (Québec) H4S 1Z3

Internet : aircanada.com

Air Canada est cotée à la Bourse de Toronto et régie par ses règles.

AGENT DES TRANSFERTS ET AGENT COMPTABLE DES REGISTRES

Compagnie Trust TSX

1190, avenue des Canadiens-de-Montréal
Bureau 1701
Montréal (Québec) H3B 0G7

Téléphone : 1 800 387-0825

(Canada et États-Unis)

+1 416 682-3860 (autres pays)

Courriel : demandesactionnaires@tmx.com

Internet : tsxtrust.com

[Sommaire](#)

[Toujours plus haut](#)

[Notre ambition
climatique](#)

[Gouvernance](#)

[Rapport de gestion](#)

[États financiers
consolidés et notes](#)

Rapport de **gestion** 2024

Le 13 février 2025



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)

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

- 1) La marge d'exploitation est une mesure financière complémentaire définie comme le bénéfice d'exploitation (la perte d'exploitation) exprimé en pourcentage des produits d'exploitation.
- 2) Le BAIIDA ajusté (à savoir le bénéfice avant intérêts, impôts et dotation aux amortissements), la marge du BAIIDA ajusté, le bénéfice ajusté (la perte ajustée) avant impôts, 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 20, *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 31 décembre 2024, les liquidités totales s'élevaient à 9 154 M\$ et étaient composées de trésorerie et d'équivalents de trésorerie et de placements à court terme et à long terme totalisant 7 752 M\$ et d'un montant de 1 402 M\$ pouvant être prélevé sur les facilités de crédit. Au 31 décembre 2023, les liquidités totales s'élevaient à 10 290 M\$ et étaient composées de trésorerie et d'équivalents de trésorerie et de placements à court terme et à long terme totalisant 9 295 M\$ et d'un montant de 995 M\$ pouvant être prélevé sur les facilités de crédit. Ces montants comprennent également des fonds (346 M\$ au 31 décembre 2024 et 393 M\$ au 31 décembre 2023) détenus en fiducie par Vacances Air Canada en conformité avec les prescriptions réglementaires régissant les produits perçus d'avance pour les voyageurs.
- 4) À l'exception de l'effectif moyen en équivalents temps plein (« ETP »), les statistiques d'exploitation dans le présent tableau tiennent compte des données pour les transporteurs tiers exerçant leurs activités aux termes de contrats d'achat de capacité conclus avec Air Canada.
- 5) Rend compte des ETP à Air Canada et aux filiales de celle-ci, à l'exclusion des ETP des transporteurs tiers exerçant leurs activités aux termes de contrats d'achat de capacité conclus 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, « Air Canada » renvoie, selon le contexte, à Air Canada seulement, à Air Canada et 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 »), ou à une ou plusieurs de ces filiales.

Le présent rapport de gestion fournit une présentation et une analyse des résultats financiers d'Air Canada pour le quatrième trimestre de 2024 et l'exercice 2024, selon le point de vue de la direction. Ce rapport doit être lu en parallèle avec les états financiers consolidés et notes complémentaires audités annuels de 2024 d'Air Canada datés du 13 février 2025. 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 (les « normes IFRS de comptabilité ») publiées par l'International Accounting Standards Board, sauf indication contraire visant toute mesure financière hors PCGR ou information financière expressément désignée.

Sauf indication contraire, tous les montants sont exprimés en dollars canadiens. La rubrique 21, *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 13 février 2025.

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 présent rapport de gestion. Le 13 février 2025, Air Canada a publié dans un communiqué ses résultats du quatrième trimestre de 2024 et de l'exercice 2024. Ce communiqué peut être consulté sur le site Web d'Air Canada au www.aircanada.com ainsi que sur le site de SEDAR+ au www.sedarplus.ca. Pour un complément d'information sur les documents publics d'Air Canada, dont sa notice annuelle, consultez le site de SEDAR+ au www.sedarplus.ca.

Mise en garde concernant les énoncés prospectifs

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

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

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

l'état du secteur et du marché et le contexte influant sur la demande, la concurrence, la dépendance d'Air Canada à l'égard des technologies, les risques liés à la cybersécurité, les interruptions de service, les changements climatiques et les facteurs liés à l'environnement (dont les systèmes météorologiques et autres phénomènes naturels, et des facteurs anthropiques), la dépendance d'Air Canada à l'égard des fournisseurs clés (y compris des organismes gouvernementaux et d'autres intervenants soutenant les activités aéroportuaires et de l'exploitation aérienne), les relations de travail et les coûts connexes, la capacité d'Air Canada à mettre en œuvre efficacement des initiatives stratégiques opportunes et d'autres initiatives importantes (notamment sa faculté à gérer les charges d'exploitation), les cours de l'énergie, la capacité d'Air Canada à rembourser ses dettes et à conserver ou à accroître la liquidité, la dépendance d'Air Canada à l'égard des transporteurs régionaux et autres, la capacité d'Air Canada à recruter et à conserver du personnel qualifié, les épidémies, l'évolution de la législation, de la réglementation ou des procédures judiciaires, les attentats terroristes, les conflits armés, la capacité d'Air Canada à exploiter avec succès son programme de fidélité, les pertes par sinistre, la dépendance d'Air Canada à l'égard des partenaires Star Alliance^{MD} et des coentreprises, la capacité d'Air Canada à préserver et à faire croître sa marque, les litiges actuels et éventuels avec des tiers, les fluctuations des taux de change, les limites imposées aux termes de clauses restrictives, les questions d'assurance et les coûts qui y sont associés, les obligations au titre des régimes de retraite, ainsi que les facteurs dont il est fait mention dans le dossier d'information publique d'Air Canada qui peut être consulté à l'adresse www.sedarplus.ca, notamment à la rubrique 18, *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 que la Société et d'autres parties prenantes (dont les organismes publics, les autorités de réglementation et autres organismes) mettent en œuvre en matière de changements climatiques et d'émissions de carbone. La réalisation de nos engagements et de nos objectifs dépend de nombreux facteurs, notamment des mesures combinées des gouvernements, du secteur, des fournisseurs et des autres intervenants et parties prenantes, ainsi que du développement et de la mise en œuvre de nouvelles technologies. En particulier, les cibles d'émissions de carbone pour 2030 et nos aspirations à cet égard pour 2050 sont ambitieuses et fortement tributaires des nouvelles

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

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

Principales hypothèses

Air Canada a formulé des hypothèses pour l'élaboration et la formulation des énoncés prospectifs. Dans le cadre de ces hypothèses, Air Canada présume que la croissance du PIB du Canada sera modérée pour 2025. Air Canada présume également que le dollar canadien se négociera en moyenne à 1,40 \$ CA pour 1,00 \$ US pendant l'ensemble de l'exercice 2025 et que le cours du carburant d'aviation s'établira en moyenne à 0,95 \$ CA le litre pendant l'ensemble de l'exercice 2025.

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 sociétés aériennes, Air Canada propose à sa clientèle un vaste réseau mondial, 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 pour des voyages par Air Canada et certains partenaires et pour l'achat de produits et services auprès de fournisseurs et partenaires participants. Les membres peuvent échanger leurs points Aéroplan 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, y compris des forfaits vols et hôtel, des locations de voiture et des activités liées au voyage, dans le secteur des voyages d'agrément à destination de l'étranger (Antilles, Mexique, États-Unis, Europe, Amérique centrale et Amérique du Sud,



Asie, Océanie et Moyen-Orient), et dans le secteur des voyages d'agrément à destination du Canada, ainsi que des forfaits vols et croisières pour diverses destinations dans le monde, dont en Amérique du Nord, en Europe, dans les Antilles, au Japon et à Dubaï.

Air Canada Rouge est le transporteur loisirs de la Société, qui exploite principalement des lignes court-courrier et moyen-courrier de destinations loisirs dans les Antilles, aux États-Unis et au Canada. Air Canada Rouge tire parti des forces d'Air Canada, notamment son vaste réseau assorti d'options de correspondance rehaussées, son excellence opérationnelle et son programme de fidélité, et permet de plus à Air Canada de livrer une concurrence efficace aux transporteurs à faibles coûts ainsi qu'aux transporteurs à très faibles coûts.



STAR ALLIANCE
NOTRE CIEL EST VOTRE MEILLEUR RÉSEAU



4. Aperçu

En 2024 Air Canada a vu l'offre et la demande de transport aérien se stabiliser, ce qui a entraîné une baisse des coefficients d'occupation et des rendements unitaires par rapport à 2023, plus particulièrement sur les marchés internationaux aux deuxième et troisième trimestres de 2024. Au sortir de la pandémie de COVID-19, l'exercice 2023 avait été caractérisé par une augmentation très rapide et très forte de la demande, alors que peu d'appareils étaient disponibles, ce qui s'était traduit par des coefficients d'occupation et des rendements unitaires exceptionnellement élevés.

En 2024, Air Canada a poursuivi la réalisation de ses priorités stratégiques, en s'appuyant sur les bases solides qu'elle a établies au cours des dernières années pour continuer à se rétablir et à se reconstruire en vue d'atteindre ses objectifs ambitieux. Voici quelques-uns des faits saillants de 2024 :

- Produits records de 22 255 M\$, soit une augmentation de 2 % par rapport à 2023;
- Augmentation de 5 % de la capacité exploitée, avec une croissance importante sur le marché des lignes transpacifiques. L'augmentation de la capacité correspond à la hausse prévue de la capacité indiquée dans le communiqué de presse du 17 décembre 2024;
- Amélioration du rendement opérationnel, notamment une augmentation de 8 points de pourcentage au chapitre de la ponctualité;
- Conclusion, en septembre 2024, d'une convention collective de quatre ans avec l'Air Line Pilots Association (ALPA), qui a été ratifiée par les membres en octobre 2024;
- Rachat de plus de 20 millions d'actions dans le cadre de l'offre publique de rachat dans le cours normal des activités.

À la suite de la ratification de la convention collective conclue avec l'ALPA, qui a pris effet le 30 septembre 2023, Air Canada a comptabilisé un coût des services passés unique au titre des régimes de retraite de 490 M\$ dans les salaires et charges sociales au quatrième trimestre de 2024 en raison de certaines modifications apportées aux régimes dans le cadre de la convention collective.

Le texte qui suit donne un aperçu des résultats d'exploitation et de la situation financière d'Air Canada pour le quatrième trimestre et l'ensemble de l'exercice 2024, par rapport aux périodes correspondantes de 2023. Se reporter aux rubriques 5, *Résultats des activités – Comparaison des exercices 2024 et 2023*, et 6, *Résultats des activités – Comparaison des quatrième trimestres de 2024 et de 2023*, pour obtenir de plus amples renseignements sur les facteurs ayant une incidence sur la performance d'une année sur l'autre.

Récapitulatif financier du quatrième trimestre de 2024

- Produits d'exploitation records de 5 404 M\$, soit une hausse de 229 M\$ ou de 4 %, et augmentation de la capacité exploitée de 2 % par rapport à la période correspondante de l'exercice précédent.
- Charges d'exploitation de 5 658 M\$, soit une hausse de 562 M\$ ou de 11 %. Cette hausse est attribuable dans une large mesure au coût des services passés unique au titre des régimes de retraite de 490 M\$ comptabilisé au quatrième trimestre de 2024, mentionné ci-dessus, et à une augmentation des charges au titre du personnel et de la maintenance.
- Perte d'exploitation de 254 M\$, qui tenait compte du coût des services passés unique au titre des régimes de retraite de 490 M\$, contre un bénéfice d'exploitation de 79 M\$ à la même période de 2023.
- BAIIA ajusté de 696 M\$ et marge du BAIIA ajusté de 12,9 %, soit une amélioration de 175 M\$ et de 2,8 points de pourcentage, respectivement.
- Bénéfice ajusté avant impôt de 135 M\$, soit une hausse de 182 M\$.
- Perte nette de 644 M\$ et perte par action – résultat dilué de 1,81 \$, comparativement à un bénéfice net de 184 M\$ et un bénéfice par action – résultat dilué de 0,41 \$ à la même période de l'exercice précédent.
- Bénéfice net ajusté de 93 M\$ et bénéfice ajusté par action – résultat dilué de 0,25 \$, comparativement à une perte nette ajustée de 44 M\$ et une perte ajustée par action – résultat dilué de 0,12 \$.
- CESCO ajustées de 15,05 cents, comparativement à 14,25 cents, soit une hausse de 5,7 %.
- Flux de trésorerie nets provenant des activités d'exploitation de 677 M\$, soit une baisse de 308 M\$.
- Flux de trésorerie disponibles négatifs de 495 M\$, soit une baisse de 1 164 M\$.

Récapitulatif financier de l'exercice 2024

- Produits d'exploitation de 22 255 M\$, soit une hausse de 422 M\$ ou de 2 % en regard d'une croissance de 5 % de la capacité exploitée d'une année sur l'autre.
- Charges d'exploitation de 20 992 M\$, soit une hausse de 1 438 M\$ ou de 7 %. Cette hausse est attribuable principalement à l'augmentation des coûts pour la plupart des postes, ce qui reflète l'accroissement de la capacité, une augmentation des charges au titre du personnel, de la maintenance et des technologies d'information ainsi que le coût des services passés unique au titre des régimes de retraite de 490 M\$ comptabilisé au quatrième trimestre de 2024.
- Bénéfice d'exploitation de 1 263 M\$ et marge d'exploitation de 5,7 %, soit un recul de 1 016 M\$ et de 4,7 points de pourcentage, respectivement.
- BAIIDA ajusté de 3 586 M\$ et marge du BAIIDA ajusté de 16,1 %, soit un repli de 396 M\$ et de 2,1 points de pourcentage, respectivement. Ce résultat est supérieur au BAIIDA ajusté d'environ 3,5 G\$ prévu dans le communiqué d'Air Canada du 17 décembre 2024.
- Bénéfice ajusté avant impôt de 1 397 M\$, soit une baisse de 296 M\$.
- Bénéfice net de 1 720 M\$ et bénéfice par action - résultat dilué de 4,72 \$, contre un bénéfice net de 2 276 M\$ et un bénéfice par action - résultat dilué de 5,96 \$ en 2023. En 2024, le bénéfice net tient compte de la comptabilisation d'actifs d'impôts sur le résultat différés non comptabilisés antérieurement de 1 154 M\$.
- Bénéfice net ajusté de 1 335 M\$ et bénéfice ajusté par action - résultat dilué de 3,55 \$, contre un bénéfice net ajusté de 1 713 M\$ et un bénéfice ajusté par action - résultat dilué de 4,56 \$.
- CESMO ajustées de 13,80 cents, contre 13,49 cents en 2023, soit une hausse de 2,3 %. Ce résultat se situe dans la fourchette prévue dans le communiqué d'Air Canada du 17 décembre 2024.
- Flux de trésorerie nets provenant des activités d'exploitation de 3 930 M\$, soit une baisse de 390 M\$.
- Flux de trésorerie disponibles de 1 294 M\$, soit une baisse de 1 462 M\$.
- Ratio dette nette-BAIIDA ajusté de 1,4 au 31 décembre 2024, contre 1,1 au 31 décembre 2023.



Exercice 2024

Faits saillants de nos résultats financiers

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

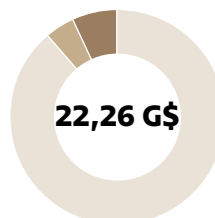
Passagers
transportés

47 M



+5,4 % sur 12 mois
Capacité - SMO
(sièges-milles offerts)

Total des produits
d'exploitation



1,26 G\$

Bénéfice
d'exploitation

3,59 G\$

BAIIDA ajusté*

4,72 \$

Bénéfice
par action -
résultat dilué

3,55 \$

Bénéfice ajusté
par action -
résultat dilué*

1,4

Ratio de levier financier* au 31 déc. 2024

* Le BAIIDA ajusté (à savoir le bénéfice avant impôts, impôts et déduction aux amortissements) est une mesure financière hors PCGR. Le bénéfice ajusté (à savoir le résultat dilué et le ratio de levier financier) ne sont pas des ratios financiers reconnus par les PCGR. Comme ces mesures ne sont pas conformes aux PCGR pour la présentation d'états financiers et qu'elles n'ont pas de sens normalisés, elles ne devraient être comparées à des mesures similaires présentées par d'autres entités et ne doivent pas être considérées comme pouvant se substituer à des résultats d'états selon les PCGR ou comme ayant prépondérance sur ceux-ci. Se reporter à la rubrique 20, Mesures financières hors PCGR, du rapport de gestion de 2024, disponible sur le site aircanada.com/investisseurs, pour la description des mesures financières hors PCGR d'Air Canada et pour un approfondissement quantitatif des mesures financières hors PCGR d'Air Canada avec la mesure financière conforme aux PCGR la plus comparable.



AIR CANADA

5. Résultats des activités – Comparaison des exercices 2024 et 2023

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

	Exercices			
	2024	2023	Variation (\$)	Variation (%) ¹⁾
(en millions de dollars canadiens, sauf indication contraire)				
Produits d'exploitation				
Passages	19 760 \$	19 403 \$	357	2
Fret	991	924	67	7
Autres	1 504	1 506	(2)	-
Total des produits d'exploitation	22 255	21 833	422	2
Charges d'exploitation				
Carburant d'aviation	5 118	5 318	(200)	(4)
Salaires et charges sociales	4 880	3 955	925	23
Dotation aux amortissements	1 799	1 703	96	6
Redevances aéroportuaires et de navigation	1 487	1 418	69	5
Maintenance avions	1 237	1 083	154	14
Frais de vente et de distribution	1 085	1 097	(12)	(1)
Frais d'achat de capacité	860	858	2	-
Coûts liés à la portion terrestre des forfaits	782	720	62	9
Communications et technologies de l'information	649	555	94	17
Restauration et services à bord	637	628	9	1
Autres	2 458	2 219	239	11
Total des charges d'exploitation	20 992	19 554	1 438	7
Bénéfice d'exploitation	1 263	2 279	(1 016)	
Produits (charges) autres que d'exploitation				
Profit (perte) de change	(400)	389	(789)	
Produits d'intérêts	431	416	15	
Charges d'intérêts	(763)	(944)	181	
Intérêts incorporés	32	14	18	
Instruments financiers comptabilisés à la juste valeur	28	115	(87)	
Perte aux règlements et modifications de dette	(8)	(10)	2	
Autres	(68)	(47)	(21)	
Total des charges autres que d'exploitation	(748)	(67)	(681)	
Bénéfice avant impôts sur le résultat	515	2 212	(1 697)	
Recouvrement d'impôts sur le résultat	1 205	64	1 141	
Bénéfice net	1 720 \$	2 276 \$	(556) \$	
Bénéfice par action – résultat de base	4,81 \$	6,35 \$	(1,54) \$	
Bénéfice par action – résultat dilué	4,72 \$	5,96 \$	(1,24) \$	
BAIIDA ajusté²⁾	3 586 \$	3 982 \$	(396) \$	
Bénéfice ajusté avant impôts²⁾	1 397 \$	1 693 \$	(296) \$	
Bénéfice net ajusté²⁾	1 335 \$	1 713 \$	(378) \$	
Bénéfice ajusté par action – résultat dilué²⁾	3,55 \$	4,56 \$	(1,01) \$	

- 1) Les variations en pourcentage indiquées dans le tableau ci-contre pourraient ne pas être exactes en raison de l'arrondissement des chiffres.
- 2) Le BAIIDA ajusté, le bénéfice ajusté (la perte ajustée) avant impôts, 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 20, *Mesures financières hors PCGR*, du présent rapport de gestion pour un complément d'information à cet égard.

Produits passages réseau

En 2024, les produits passages se sont chiffrés à 19 760 M\$, en hausse de 357 M\$ ou de 2 % par rapport à 2023 en raison de la croissance du trafic et de la capacité sur le marché des lignes transpacifiques et le marché de l'Amérique du Nord. En glissement annuel, le coefficient d'occupation et le rendement unitaire pour le réseau ont fléchi respectivement de 2 points de pourcentage et de 1 %.

Voici les principaux facteurs expliquant la variation sur 12 mois :

- La capacité sur le marché des lignes transpacifiques a augmenté de 28 % par rapport à 2023 en raison du rétablissement des services dans les régions de l'Asie-Pacifique;
- Le contexte sur le marché de l'Amérique du Nord a été favorable au rendement unitaire qui affiche une croissance de 1 % pour les lignes intérieures et de 2 % pour les lignes transfrontalières;
- La demande de produits haut de gamme a été vigoureuse en 2024. Les produits tirés des cabines haut de gamme ont augmenté de 5 % en glissement annuel, atteignant 29 % des produits totaux, soit une augmentation d'un point de pourcentage par rapport à 2023;
- Le trafic de sixième liberté a continué de bien se porter, les produits passages liés à la sixième liberté affichant une hausse de 12 % par rapport à 2023.

En septembre 2024, Air Canada a conclu une convention collective d'une durée de quatre ans avec l'ALPA, qui représente plus de 5 200 pilotes d'Air Canada et d'Air Canada Rouge. L'entente, dont la date de prise d'effet était le 30 septembre 2023, a été ratifiée en octobre 2024. Avant cette annonce, en raison des possibilités d'interruption de travail, Air Canada a mis en œuvre une politique souple sur les modifications de réservations permettant aux clients de modifier ou d'annuler sans frais leurs vols. L'incertitude entourant les relations de travail, dont l'incidence s'est particulièrement fait sentir sur le marché intérieur, a entraîné un nombre élevé d'annulations, les voyageurs choisissant de modifier leurs plans de voyage ou optant pour d'autres sociétés aériennes pour les voyages prévus, particulièrement en septembre et, dans une moindre mesure, pendant la première moitié d'octobre 2024.

Tout au long de 2023, la croissance rapide de la demande pour les voyages, particulièrement sur le marché international, et le contexte de capacité limitée ont donné lieu à des rendements unitaires et à des coefficients d'occupation exceptionnellement élevés.

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

(en millions de dollars canadiens)	Exercices			
	2024	2023	Variation (\$)	Variation (%) ¹⁾
Lignes intérieures	5 255 \$	5 106 \$	149 \$	2,9
Lignes transfrontalières	4 275	4 123	152	3,7
Lignes transatlantiques	5 754	6 049	(295)	(4,9)
Lignes transpacifiques	2 792	2 380	412	17,3
Autres	1 684	1 745	(61)	(3,5)
Réseau	19 760 \$	19 403 \$	357 \$	1,8

1) Les variations en pourcentage indiquées dans le tableau ci-dessus pourraient ne pas être exactes en raison de l'arrondissement des chiffres.

Le tableau ci-dessous présente les variations en pourcentage et en glissement annuel en ce qui concerne les produits passages et les statistiques d'exploitation pour les périodes indiquées.

	2024 par rapport à 2023					
	Produits passages Variation (%)	Capacité (SMO) Variation (%)	Trafic (PMP) Variation (%)	Coefficient d'occupation Variation (pp)	Rendement unitaire Variation (%)	PPSMO Variation (%)
Lignes intérieures	2,9	3,8	2,0	(1,5)	0,9	(0,8)
Lignes transfrontalières	3,7	3,0	1,7	(1,1)	2,0	0,6
Lignes transatlantiques	(4,9)	0,6	(2,5)	(2,7)	(2,4)	(5,4)
Lignes transpacifiques	17,3	28,0	25,2	(2,0)	(6,3)	(8,4)
Autres	(3,5)	(0,2)	(1,3)	(0,9)	(2,2)	(3,3)
Réseau	1,8	5,4	3,3	(1,7)	(1,0)	(3,4)

Produits passages tirés des lignes intérieures

Les produits passages tirés des lignes intérieures se sont accrus de 3 % par rapport à 2023 en regard d'augmentations de 2 % de la capacité et de 1 % du rendement unitaire, partiellement compensées par la baisse du coefficient d'occupation. Comme il est indiqué ci-dessus, les produits de la fin du troisième trimestre et du début du quatrième trimestre de 2024 ont été affectés par l'incertitude entourant les relations de travail avant la conclusion d'une entente avec l'ALPA. Les résultats de l'ensemble de l'exercice rendent compte de la demande soutenue de transport aérien sur un marché concurrentiel.

Produits passages tirés des lignes transfrontalières

Les produits passages tirés des lignes transfrontalières ont augmenté de 4 % par rapport à 2023 en raison de la croissance de la capacité et de la hausse du rendement unitaire. La capacité a augmenté en raison de liaisons nouvelles ou rétablies et de l'augmentation des fréquences de vols, ce qui a permis de soutenir le trafic entre le Canada et les États-Unis et d'améliorer les possibilités de correspondance avec le réseau international d'Air Canada sous-tendant la stratégie concernant le trafic lié à la sixième liberté de l'air.

Produits passages tirés des lignes transatlantiques

Les produits passages tirés des lignes transatlantiques ont fléchi de 5 %, en raison de la baisse du trafic et de rendements unitaires moindres par rapport à il y a un an. Ces baisses ont été principalement attribuables à l'augmentation de la capacité à l'échelle du secteur et des pressions concurrentielles sur le marché, qui ont principalement influencé les résultats aux deuxième et troisième trimestres de 2024.

L'effet de l'instabilité géopolitique au Moyen-Orient et les événements majeurs qui ont eu lieu en Europe en 2024 ont aussi exercé des pressions sur le trafic et les rendements unitaires par rapport à 2023.

Produits passages tirés des lignes transpacifiques

Les produits passages tirés des lignes transpacifiques ont progressé de 17 % par rapport à 2023 en raison d'une augmentation de 28 % de la capacité par rapport à il y a un an. Les hausses s'expliquent par la capacité accrue attribuable au rétablissement des dessertes des pays de la région Asie-Pacifique, notamment le Japon, la Corée et Hong Kong, et au lancement de la liaison entre Vancouver et Singapour. L'augmentation en glissement annuel des produits passages a été

limitée par la baisse des rendements unitaires et des coefficients d'occupation dans la région, la hausse du trafic ayant été plus faible que l'augmentation de la capacité.

Produits passages tirés des autres lignes

Les produits passages tirés des autres lignes se sont repliés de 3 % par rapport à 2023, en raison de la baisse de la capacité et du trafic sur le marché de l'Amérique du Sud et de la baisse du rendement unitaire sur les marchés des Antilles et de l'Amérique centrale.

Produits fret

En 2024, les produits fret se sont établis à 991 M\$, en hausse de 67 M\$ ou de 7 % par rapport à 2023. Cette hausse s'explique principalement par l'augmentation des volumes de fret en kilos facturables et des rendements unitaires du fret transporté à bord d'avions de passagers sur le marché des lignes transpacifiques et des produits tout-cargo sur les marchés des Amériques. Elle a été partiellement contrebalancée par la baisse des produits tirés du fret sur le marché des lignes transatlantiques découlant principalement de rendements unitaires moindres.

À la fin de 2024, le parc aérien d'Air Canada comptait six avions-cargos 767 de Boeing en service, contre sept à la fin de 2023.

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

(en millions de dollars canadiens)	Exercices			
	2024	2023	Variation (\$)	Variation (%) ¹⁾
Lignes intérieures	106 \$	94 \$	12 \$	12,6
Lignes transfrontalières	58	45	13	26,9
Lignes transatlantiques	375	432	(57)	(13,2)
Lignes transpacifiques	311	222	89	40,5
Autres	141	131	10	7,9
Réseau	991 \$	924 \$	67 \$	7,3

1) Les variations en pourcentage indiquées dans le tableau ci-dessus pourraient ne pas être exactes en raison de l'arrondissement des chiffres.

Autres produits

En 2024, les autres produits se sont établis à 1 504 M\$, essentiellement inchangés par rapport à 2023. Ce résultat s'explique essentiellement par le fait que la hausse des produits tirés des forfaits terrestres par Vacances Air Canada a été contrebalancée par la diminution des produits tirés des achats à bord, le recul des frais divers liés aux passagers et la baisse des produits tirés des services autres qu'aériens liés au programme Aéroplan.

Charges d'exploitation

En 2024, les charges d'exploitation se sont accrues de 7 %. Cette variation est principalement attribuable à l'augmentation, d'une année sur l'autre, de la plupart des postes de charges du fait de l'accroissement de la capacité, de la comptabilisation d'un coût des services passés unique de 490 M\$ au titre des régimes de retraite résultant de la ratification de la nouvelle convention collective avec l'ALPA et de l'augmentation des charges au titre du personnel et de la maintenance avions. De plus, Air Canada a comptabilisé une charge de 34 M\$ au troisième trimestre de 2024 pour rendre compte des coûts estimatifs liés aux obligations découlant de contrats de location et une charge d'exploitation ponctuelle de 20 M\$ au premier trimestre

de 2024 pour rendre compte du retrait de deux avions-cargos 767 de Boeing du parc aérien prévu pour 2024-2025.

L'augmentation des charges d'exploitation a été contenue par la baisse du prix du carburant d'aviation sur 12 mois et par certains ajustements liés à des contrats comptabilisés au troisième trimestre de 2024.

La variation en glissement annuel des principaux éléments des charges d'exploitation est présentée ci-après.

Carburant d'aviation

La charge de carburant d'aviation a reculé de 4 % en raison d'une baisse de 10 % des prix du carburant d'aviation d'une année sur l'autre, déduction faite d'un écart de change défavorable. Ce recul a été contrebalancé partiellement par une augmentation du nombre de litres consommés en raison de l'accroissement de la capacité sur 12 mois et par une perte nette de 54 M\$ découlant du règlement de couvertures du prix du carburant d'aviation (profit de 51 M\$ en 2023).

Salaires et charges sociales

Les salaires et les charges sociales ont augmenté de 23 %. Cette augmentation est attribuable à la comptabilisation d'un coût des services passés unique de 490 M\$ résultant de modifications apportées aux régimes de retraite liées à la convention collective avec l'ALPA, à la progression des salaires moyens d'une année sur l'autre et à l'augmentation de l'effectif requis pour soutenir la croissance de la capacité.

Maintenance avions

La charge de maintenance avions a progressé de 14 %, déduction faite d'un ajustement favorable lié à un contrat comptabilisé au troisième trimestre de 2024. La progression s'explique par l'augmentation des activités de maintenance programmées des moteurs et des cellules d'avions, la hausse des coûts moyens des activités de maintenance ainsi que les travaux accrus de maintenance visant à soutenir un plus grand nombre de vols. L'augmentation des provisions pour maintenance des appareils loués ajoutés au parc aérien en 2024 explique aussi, dans une moindre mesure, la progression de la charge de maintenance avions d'une année sur l'autre.

Dotation aux amortissements

La dotation aux amortissements a augmenté de 6 % en raison d'un plus grand nombre d'activités de maintenance immobilisées pour divers types de flotte et de l'ajout de plusieurs appareils au parc aérien en exploitation en 2024. L'augmentation a été partiellement compensée par le fait que des immobilisations ont été amorties en totalité au cours de l'exercice.

Communications et technologies de l'information

Les charges au titre des communications et des technologies de l'information ont augmenté de 17 % en raison principalement de l'utilisation accrue de certains services informatiques découlant des initiatives de transformation numérique en cours et, dans une moindre mesure, des prix plus élevés de certains services informatiques.

Autres charges d'exploitation

Les autres charges d'exploitation ont augmenté de 11 %. L'augmentation est en grande partie attribuable aux coûts plus élevés découlant d'un nombre plus élevé de vols sur 12 mois, ainsi qu'à certaines charges comptabilisées au cours de l'exercice et décrites ci-dessous.

Au troisième trimestre de 2024, Air Canada a comptabilisé une charge de 34 M\$ dans les autres charges d'exploitation pour rendre compte des coûts estimatifs liés aux obligations découlant de contrats de location.

Au premier trimestre de 2024, Air Canada a révisé ses prévisions concernant la capacité de ses avions-cargos afin de les adapter à l'état du marché et a retranché l'ajout de deux appareils 767 de Boeing à sa flotte d'avions-cargos prévu pour 2024-2025. Cette décision a donné lieu à la comptabilisation d'une charge d'exploitation ponctuelle de 20 M\$ dans les autres charges au premier trimestre de 2024.

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

(en millions de dollars canadiens)	Exercices			
	2024	2023	Variation (\$)	Variation (%) ¹⁾
Services d'escale	546 \$	501 \$	45 \$	9
Frais d'équipages	300	266	34	13
Location et entretien d'immeubles	323	294	29	10
Frais et services divers	254	218	36	17
Autres frais résiduels	1 035	940	95	10
Total des autres charges	2 458 \$	2 219 \$	239 \$	11

1) Les variations en pourcentage indiquées dans le tableau ci-dessus pourraient ne pas être exactes en raison de l'arrondissement des chiffres.

CESMO et CESMO ajustées

En 2024, le coût unitaire ou les CESMO ont augmenté de 1,8 % en glissement annuel. Cette augmentation est en grande partie attribuable à l'incidence du coût des services passés unique au titre des régimes de retraite de 490 M\$ lié à la convention collective avec l'ALPA, ainsi qu'à l'augmentation des charges au titre du personnel, de la maintenance et des technologies de l'information. La baisse des prix du carburant d'aviation, l'augmentation de la capacité exploitée et certains ajustements contractuels comptabilisés au cours de l'exercice ont compensé en partie l'augmentation des CESMO.

Les CESMO ajustées se sont hissées de 2,3 % en raison de l'augmentation des charges au titre du personnel, de la maintenance et des technologies de l'information d'une année sur l'autre, facteur contrebalancé en partie par l'accroissement de la capacité et par certains ajustements contractuels comptabilisés au cours de l'exercice 2024.

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

(en cents par SMO)	Exercices			
	2024	2023	Variation (\$)	Variation (%) ¹⁾
CESMO	20,11 ¢	19,75 ¢	0,36 ¢	1,8
Retrancher :				
Charge de carburant d'aviation, coûts liés à la portion terrestre des forfaits, coûts liés aux avions-cargos, modifications des régimes de retraite et provision pour obligations découlant de contrats de location	(6,31)	(6,26)	(0,05)	0,8
CESMO ajustées	13,80 ¢	13,49 ¢	0,31 ¢	2,3

1) Les variations en pourcentage indiquées dans le tableau ci-dessus pourraient ne pas être exactes en raison de l'arrondissement des chiffres.

Charges autres que d'exploitation

En 2024, les charges autres que d'exploitation ont totalisé 748 M\$, alors qu'elles s'étaient chiffrées à 67 M\$ en 2024.

La perte de change s'est chiffrée à 400 M\$, comparativement à un profit de 389 M\$ en 2023. Pour 1 \$ US, le cours du change de clôture le 31 décembre 2024 était de 1,4384 \$ alors qu'il était de 1,3243 \$ le 31 décembre 2023. Le dollar canadien s'étant déprécié, la réévaluation du change sur la dette à long terme et les obligations locatives a donné lieu à une perte de 758 M\$ et à des profits sur dérivés sur devises totalisant 450 M\$ en 2024.

Les charges d'intérêts se sont chiffrées à 763 M\$, en baisse de 181 M\$ par rapport à 2023 en raison de la baisse du niveau d'endettement résultant des remboursements anticipés d'emprunts effectués en 2023 et en 2024. La baisse a été contrebalancée partiellement par l'écart de change défavorable d'une année sur l'autre.

Une perte au règlement de la dette de 46 M\$ a été comptabilisée au premier trimestre de 2024 en raison de la radiation de coûts d'émission de titres d'emprunt non amortis associés à l'opération de refinancement réalisée en mars 2024. En novembre 2024, Air Canada a achevé la réappréciation de son prêt à terme B de 1,175 G\$ US, ce qui a réduit le taux d'intérêt de 50 points de base. Au quatrième trimestre de 2024, Air Canada a comptabilisé un profit aux modifications de dette de 38 M\$ relativement à cette transaction. Se reporter à la rubrique 8.2, *Dette nette*, du présent rapport de gestion pour un complément d'information sur les remboursements de la dette.

Impôts sur le résultat

(en millions de dollars canadiens)	Exercices	
	2024	2023
Recouvrement (charge) d'impôts sur le résultat exigibles	(30) \$	17 \$
Recouvrement d'impôts sur le résultat différés	1 235	47
Recouvrement d'impôts sur le résultat	1 205 \$	64 \$

Au troisième trimestre de 2024, Air Canada a déterminé qu'il était probable que la quasi-totalité des actifs d'impôts différés, qui comprennent des pertes autres que des pertes en capital, d'autres avantages postérieurs à l'emploi, la maintenance et d'autres différences temporaires, soit réalisée. De ce fait, des actifs d'impôts différés non comptabilisés antérieurement de 1 056 M\$, déduction faite de la création et du renversement de différences temporaires pour la période de neuf mois, ont été comptabilisés au troisième trimestre de 2024, ce qui a donné lieu à l'inscription d'un recouvrement d'impôts de 1 154 M\$ à l'état consolidé des résultats, d'un recouvrement d'impôt de 41 M\$ à l'état consolidé des variations des capitaux propres et d'une charge d'impôts de 139 M\$ à l'état consolidé du résultat global relativement aux réévaluations des passifs nets au titre des avantages du personnel.

Se reporter à la note 11 des états financiers et notes complémentaires auditées d'Air Canada pour 2024 pour un complément d'information sur les impôts sur le résultat d'Air Canada.

6. Résultats des activités – Comparaison des quatrièmes trimestres de 2024 et de 2023

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)

	Quatrièmes trimestres			
	2024	2023	Variation (\$)	Variation (%) ¹⁾
Produits d'exploitation				
Passages	4 726 \$	4 553 \$	173	4
Fret	293	244	49	20
Autres	385	378	7	2
Total des produits d'exploitation	5 404	5 175	229	4
Charges d'exploitation				
Carburant d'aviation	1 154	1 391	(237)	(17)
Salaires et charges sociales	1 680	1 075	605	56
Dotation aux amortissements	460	442	18	4
Redevances aéroportuaires et de navigation	357	350	7	2
Maintenance avions	361	311	50	16
Frais de vente et de distribution	260	253	7	3
Frais d'achat de capacité	216	223	(7)	(3)
Coûts liés à la portion terrestre des forfaits	208	177	31	18
Communications et technologies de l'information	162	140	22	16
Restauration et services à bord	154	161	(7)	(4)
Autres	646	573	73	13
Total des charges d'exploitation	5 658	5 096	562	11
Bénéfice (perte) d'exploitation	(254)	79	(333)	
Produits (charges) autres que d'exploitation				
Profit (perte) de change	(372)	72	(444)	
Produits d'intérêts	95	109	(14)	
Charges d'intérêts	(184)	(222)	38	
Intérêts incorporés	8	5	3	
Instruments financiers comptabilisés à la juste valeur	(38)	91	(129)	
Profit (perte) aux règlements et modifications de dette	38	(1)	39	
Autres	(14)	(11)	(3)	
Total des produits (charges) autres que d'exploitation	(467)	43	(510)	
Bénéfice (perte) avant impôts sur le résultat	(721)	122	(843)	
Recouvrement d'impôts sur le résultat	77	62	15	
Bénéfice net (perte nette)	(644) \$	184 \$	(828) \$	
Bénéfice (perte) par action – résultat de base	(1,81) \$	0,51 \$	(2,32) \$	
Bénéfice (perte) par action – résultat dilué	(1,81) \$	0,41 \$	(2,22) \$	
BAIIDA ajusté²⁾	696 \$	521 \$	175 \$	
Bénéfice ajusté (perte ajustée) avant impôts²⁾	135 \$	(47) \$	182 \$	
Bénéfice net ajusté (perte nette ajustée)²⁾	93 \$	(44) \$	137 \$	
Bénéfice ajusté (perte ajustée) par action – résultat dilué²⁾	0,25 \$	(0,12) \$	0,37 \$	

1) Les variations en pourcentage indiquées dans le tableau ci-contre pourraient ne pas être exactes en raison de l'arrondissement des chiffres.

2) Le BAIIDA ajusté, le bénéfice ajusté (la perte ajustée) avant impôts, 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 20, *Mesures financières hors PCGR*, du présent rapport de gestion pour un complément d'information à cet égard.

Produits passages réseau

Au quatrième trimestre de 2024, les produits passages se sont établis à 4 726 M\$, soit une hausse de 173 M\$ ou de 4 %, par rapport au quatrième trimestre de 2023. La hausse est attribuable principalement à la progression de la capacité exploitée sur les marchés des lignes intérieures et transpacifiques, ainsi qu'à la vigueur des rendements unitaires sur le marché transfrontalier.

Le contexte a été favorable à une augmentation des produits au cours du trimestre, les risques d'interruption de travail en septembre et dans la première moitié d'octobre 2024 s'étant dissipés et Air Canada ayant appliqué une politique de modification des réservations flexible pour cette période.

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

(en millions de dollars canadiens)	Quatrièmes trimestres			
	2024	2023	Variation (\$)	Variation (%) ¹⁾
Lignes intérieures	1 305 \$	1 245 \$	60 \$	4,8
Lignes transfrontalières	1 059	993	66	6,6
Lignes transatlantiques	1 263	1 259	4	0,4
Lignes transpacifiques	646	611	35	5,7
Autres	453	445	8	1,8
Réseau	4 726 \$	4 553 \$	173 \$	3,8

1) Les variations en pourcentage indiquées dans le tableau ci-dessus pourraient ne pas être exactes en raison de l'arrondissement des chiffres.

Le tableau ci-dessous présente les variations en pourcentage et en glissement annuel en ce qui concerne les produits passages et les statistiques d'exploitation pour les périodes indiquées.

Quatrième trimestre de 2024 par rapport au quatrième trimestre de 2023						
	Produits passages Variation (%)	Capacité (SMO) Variation (%)	Trafic (PMP) Variation (%)	Coefficient d'occupation Variation (pp)	Rendement unitaire Variation (%)	PPSMO Variation (%)
Lignes intérieures	4,8	6,5	4,5	(1,6)	0,3	(1,6)
Lignes transfrontalières	6,6	(0,9)	(0,3)	0,5	6,9	7,5
Lignes transatlantiques	0,4	(4,6)	(6,3)	(1,5)	7,1	5,2
Lignes transpacifiques	5,7	13,2	11,3	(1,5)	(5,0)	(6,6)
Autres	1,8	3,1	1,4	(1,3)	0,3	(1,3)
Réseau	3,8	2,1	0,8	(1,0)	3,0	1,7

Produits passages tirés des lignes intérieures

Les produits passages tirés des lignes intérieures se sont accrus de 5 % en raison de l'augmentation de la capacité et de rendements unitaires favorables sur le marché des lignes intérieures. Ces résultats reflètent la forte demande de transport aérien sur un marché concurrentiel.

Produits passages tirés des lignes transfrontalières

Les produits passages tirés des lignes transfrontalières ont augmenté de 7 % en raison de la hausse des rendements unitaires dans pratiquement tous les grands groupes de liaisons transfrontalières.

Produits passages tirés des lignes transatlantiques

Les produits passages tirés des lignes transatlantiques sont demeurés essentiellement inchangés d'une année sur l'autre, les hausses de rendement unitaire sur la plupart des liaisons ayant plus que compensé le recul du trafic et de la capacité.

Produits passages tirés des lignes transpacifiques

Les produits passages tirés des lignes transpacifiques ont augmenté de 6 % en raison de l'accroissement de 13 % de la capacité, qui est attribuable au rétablissement des dessertes des pays de la région Asie-Pacifique, notamment le Japon, la Corée et Hong Kong, et au lancement de la liaison entre Vancouver et Singapour.

Produits passages tirés des autres lignes

Les produits passages tirés des autres lignes ont augmenté de 2 % en raison de l'augmentation de la capacité et du rendement unitaire sur les marchés de l'Amérique centrale et des Antilles.

Produits fret

Au quatrième trimestre de 2024, les produits fret ont été de 293 M\$, en hausse de 49 M\$ ou de 20 % par rapport au quatrième trimestre de 2023. La hausse s'explique principalement par la vigueur des rendements unitaires et l'augmentation des volumes de fret en kilos facturables sur tous les marchés. Elle reflète un contexte d'exploitation plus favorable aux activités de fret, qui se sont remises de la baisse des volumes de fret et des rendements unitaires constatée en 2023 et au cours des six premiers mois de 2024.

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

(en millions de dollars canadiens)	Quatrièmes trimestres			
	2024	2023	Variation (\$)	Variation (%) ¹⁾
Lignes intérieures	30 \$	25 \$	5 \$	18,6
Lignes transfrontalières	17	12	5	33,1
Lignes transatlantiques	110	104	6	4,8
Lignes transpacifiques	92	65	27	42,5
Autres	44	38	6	18,4
Réseau	293 \$	244 \$	49 \$	19,7

1) Les variations en pourcentage indiquées dans le tableau ci-dessus pourraient ne pas être exactes en raison de l'arrondissement des chiffres.

Autres produits

Au quatrième trimestre de 2024, les autres produits se sont établis à 385 M\$, en hausse de 7 M\$ ou de 2 % par rapport au quatrième trimestre de 2023. Ce résultat s'explique par les produits plus élevés tirés de la vente de forfaits terrestres par Vacances Air Canada, facteur partiellement compensé par la baisse des produits tirés des achats à bord et le recul des frais divers liés aux passagers.

Charges d'exploitation

Au quatrième trimestre de 2024, les charges d'exploitation ont augmenté de 11 %. Cette augmentation est principalement attribuable à la comptabilisation d'un coût des services passés unique de 490 M\$ au titre des régimes de retraite découlant de la ratification de la nouvelle convention collective avec l'ALPA, ainsi qu'à l'augmentation des charges au titre du personnel, de la maintenance et des technologies de l'information. L'augmentation des charges d'exploitation a été en partie compensée par une diminution, par rapport à il y a un an, de la charge de carburant d'aviation.

La variation des principaux éléments des charges d'exploitation d'un exercice à l'autre est résumée ci-après.

Carburant d'aviation

La charge de carburant d'aviation s'est repliée de 17 % en raison d'une baisse en glissement annuel de 20 % des prix du carburant d'aviation, déduction faite d'un écart de change défavorable. Le repli de la charge de carburant d'aviation a été contrebalancé en partie par une augmentation du nombre de litres de carburant d'aviation consommés en raison de l'accroissement du nombre de vols et par des pertes de couverture du prix du carburant d'aviation de 21 M\$ (pertes de 17 M\$ au quatrième trimestre de 2023).

Salaires et charges sociales

Les salaires et charges sociales ont augmenté de 56 %. L'augmentation est attribuable à la comptabilisation d'un coût des services passés unique de 490 M\$ au titre des régimes de retraite en raison de modifications apportées aux régimes dans le cadre de la convention collective avec l'ALPA, à la progression des salaires moyens d'une année sur l'autre et à l'augmentation de l'effectif requis pour soutenir la croissance de la capacité.

Maintenance avions

La charge de maintenance avions s'est hissée de 16 % en raison de l'augmentation des activités de maintenance programmées des moteurs et des cellules d'avions, de la hausse des coûts moyens des activités de maintenance et, dans une moindre mesure, des travaux accrus de maintenance visant à soutenir un plus grand nombre de vols.

Coûts liés à la portion terrestre des forfaits

Les coûts liés à la portion terrestre des forfaits ont enregistré une augmentation de 18 %, ce qui s'explique par la hausse des prix et le nombre plus élevé de passagers par rapport à il y a un an.

Communications et technologies de l'information

Les charges au titre des communications et des technologies de l'information ont augmenté de 16 % en raison principalement de l'utilisation accrue de certains services informatiques, attribuable à des initiatives de transformation numérique en cours, et de la hausse des prix de certains services informatiques.

Autres charges d'exploitation

Les autres charges d'exploitation ont augmenté de 13 % surtout en raison de l'accroissement du nombre de vols d'une année sur l'autre et d'un écart de change défavorable.

L'augmentation en glissement annuel des frais et services divers tient compte d'une charge liée à des frais de traitement des questions relatives aux indemnités octroyées aux clients.

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

(en millions de dollars canadiens)	Quatrièmes trimestres			
	2024	2023	Variation (\$)	Variation (%) ¹⁾
Services d'escale	135 \$	131 \$	4 \$	3
Frais d'équipages	75	68	7	10
Location et entretien d'immeubles	82	80	2	2
Frais et services divers	78	54	24	44
Autres frais résiduels	276	240	36	15
Total des autres charges	646 \$	573 \$	73 \$	13

1) Les variations en pourcentage indiquées dans le tableau ci-dessus pourraient ne pas être exactes en raison de l'arrondissement des chiffres.

CESMO et CESMO ajustées

Au quatrième trimestre de 2024, les CESMO ont progressé de 8,8 % en glissement annuel. La hausse est principalement attribuable à l'incidence du coût des services passés unique lié à la convention collective avec l'ALPA, ainsi qu'à l'augmentation des charges au titre du personnel, de la maintenance et des technologies de l'information. Elle a été partiellement compensée par la baisse des prix du carburant d'aviation et l'augmentation de la capacité exploitée.

Les CESMO ajustées ont enregistré une hausse de 5,7 % du fait de l'augmentation en glissement annuel des charges au titre du personnel, de la maintenance et des technologies de l'information, qui ont augmenté à un rythme plus rapide que la capacité. Ce facteur a été contrebalancé en partie par la hausse de la capacité et la baisse en glissement annuel des frais d'achat de capacité et des charges au titre de la restauration.

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

(en cents par SMO)	Quatrièmes trimestres			
	2024	2023	Variation (\$)	Variation (%) ¹⁾
CESMO	22,67 ¢	20,85 ¢	1,82 ¢	8,8
Retrancher :				
Charge de carburant d'aviation, coûts liés à la portion terrestre des forfaits, coûts liés aux avions-cargos et modifications des régimes de retraite	(7,62)	(6,60)	(1,02)	15,5
CESMO ajustées	15,05 ¢	14,25 ¢	0,80 ¢	5,7

1) Les variations en pourcentage indiquées dans le tableau ci-dessus pourraient ne pas être exactes en raison de l'arrondissement des chiffres.

Produits (charges) autres que d'exploitation

Au quatrième trimestre de 2024, les charges autres que d'exploitation ont totalisé 467 M\$, comparativement à des produits autres que d'exploitation de 43 M\$ au quatrième trimestre de 2023.

La perte de change s'est établie à 372 M\$ au quatrième trimestre de 2024, comparativement à un profit de change de 72 M\$ au quatrième trimestre de 2023. Compte tenu de la dépréciation du dollar canadien, la réévaluation du change sur la dette à long terme et les obligations locatives a donné lieu à une perte de 537 M\$, tandis que le profit sur les dérivés sur devises a atteint 232 M\$ au quatrième trimestre de 2024.

Au quatrième trimestre de 2024, les charges d'intérêts se sont établies à 184 M\$, en baisse de 38 M\$ par rapport au quatrième trimestre de 2023 en raison de la baisse du niveau d'endettement résultant des remboursements anticipés d'emprunts effectués en 2023 et en 2024. Cette baisse a été neutralisée en partie par le change défavorable sur 12 mois. Se reporter à la rubrique 8.2, *Dette nette*, du présent rapport de gestion pour un complément d'information sur les remboursements de la dette.

En novembre 2024, Air Canada a achevé la réappréciation de son prêt à terme B de 1,175 G\$ US, ce qui a réduit le taux d'intérêt de 50 points de base. Au quatrième trimestre de 2024, Air Canada a comptabilisé un profit aux modifications de dette de 38 M\$ relativement à cette transaction.

7. Parc aérien

Les tableaux ci-après présentent des données sur les appareils composant le parc en exploitation d'Air Canada et d'Air Canada Rouge, ainsi que les appareils exploités pour le compte d'Air Canada par des transporteurs régionaux sous la bannière Air Canada Express.

Parc aérien principal et Air Canada Rouge

Les tableaux ci-après présentent des renseignements sur les appareils composant le parc en exploitation d'Air Canada et d'Air Canada Rouge au 31 décembre 2024.

	Au 31 décembre 2024				
	Nombre d'appareils en exploitation	Total des sièges	Âge moyen	Appareils détenus	Appareils loués
 Air Canada					
Gros-porteurs					
777-300ER de Boeing	19	418	14,8	12	7
777-200LR de Boeing	6	300	17,3	4	2
787-8 de Boeing	8	255	10,5	8	-
787-9 de Boeing	31	298	7,6	25	6
767-300 de Boeing (avions-cargos)	6	-	31,3	4	2
A330-300 d'Airbus	20	295	18,3	10	10
Total - gros-porteurs	90	321	14,0	63	27
Appareils monocoilors					
737 MAX 8 de Boeing	41	169	5,1	31	10
A321 d'Airbus	20	183	19,7	8	12
A320 d'Airbus	22	133	24,6	9	13
A319 d'Airbus	5	126	28,0	5	-
A220-300 d'Airbus	34	137	3,9	34	-
Total - appareils monocoilors	122	154	11,6	87	35
Total - parc aérien principal	212	222	12,6	150	62

	Au 31 décembre 2024				
	Nombre d'appareils en exploitation	Total des sièges	Âge moyen	Appareils détenus	Appareils loués
 Air Canada Rouge					
Appareils monocoilors					
A321 d'Airbus	14	203	9,7	4	10
A320 d'Airbus	5	168	17,8	-	5
A319 d'Airbus	18	136	26,8	15	3
Total - Air Canada Rouge	37	166	19,1	19	18
Total - parc aérien principal et Air Canada Rouge	249	215	13,6	169	80

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.

	Réel		Projeté				
	31 déc. 2023	Modifications apportées au parc aérien en 2024	31 déc. 2024	Modifications apportées au parc aérien en 2025	31 déc. 2025	Modifications apportées au parc aérien en 2026	31 déc. 2026
 Air Canada							
Gros-porteurs							
777-300ER de Boeing	19	-	19	-	19	-	19
777-200LR de Boeing	6	-	6	-	6	-	6
787-8 de Boeing	8	-	8	-	8	-	8
787-9 de Boeing	30	1	31	1	32	-	32
787-10 de Boeing	-	-	-	-	-	3	3
767-300ER de Boeing	-	-	-	2	2	-	2
767-300 de Boeing (avions-cargos)	7	(1)	6	-	6	-	6
A330-300 d'Airbus	18	2	20	-	20	-	20
Total - gros-porteurs	88	2	90	3	93	3	96
Appareils monocouloirs							
737 MAX 8 de Boeing	40	1	41	6	47	5	52
A321XLR d'Airbus	-	-	-	2	2	11	13
A321 d'Airbus	16	4	20	-	20	-	20
A320 d'Airbus	19	3	22	-	22	-	22
A319 d'Airbus	7	(2)	5	(3)	2	-	2
A220-300 d'Airbus	33	1	34	10	44	16	60
Total - appareils monocouloirs	115	7	122	15	137	32	169
Total - parc aérien principal	203	9	212	18	230	35	265

	Réel		Projeté				
	31 déc. 2023	Modifications apportées au parc aérien en 2024	31 déc. 2024	Modifications apportées au parc aérien en 2025	31 déc. 2025	Modifications apportées au parc aérien en 2026	31 déc. 2026
 Air Canada Rouge							
Appareils monocouloirs							
A321 d'Airbus	17	(3)	14	-	14	-	14
A320 d'Airbus	5	-	5	-	5	-	5
A319 d'Airbus	18	-	18	-	18	-	18
Total - Air Canada Rouge	40	(3)	37	-	37	-	37
Total - parc aérien principal et Air Canada Rouge	243	6	249	18	267	35	302

Air Canada Express

Le tableau ci-après présente le nombre d'appareils exploités par les transporteurs régionaux pour le compte d'Air Canada sous la bannière Air Canada Express, aux dates indiquées, ainsi que le parc projeté d'Air Canada Express aux dates ultérieures indiquées.

	Réel		Projeté				
	31 déc. 2023	Modifications apportées au parc aérien en 2024	31 déc. 2024	Modifications apportées au parc aérien en 2025	31 déc. 2025	Modifications apportées au parc aérien en 2026	31 déc. 2026
 Air Canada Express							
E175 d'Embraer	25	-	25	-	25	-	25
CRJ200 de Mitsubishi ¹⁾	15	(15)	-	-	-	-	-
CRJ900 de Mitsubishi	35	-	35	-	35	-	35
Dash 8-400 de De Havilland	43	2	45	(8)	37	-	37
Total - Air Canada Express	118	(13)	105	(8)	97	-	97

1) N'est pas pris en compte dans le parc en exploitation au 31 décembre 2024 un nombre de 15 appareils CRJ200 de Mitsubishi qui sont en entreposage de longue durée.

8. Gestion financière et gestion du capital

8.1 Liquidité

Gestion du risque de liquidité

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 sont décrites plus amplement aux rubriques 8.5, *Dépenses d'investissement et accords de financement connexes*, 8.6, *Obligations de capitalisation des régimes de retraite*, et 8.7, *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 programmes pour surveiller et respecter les conditions des accords de financement. De plus, Air Canada surveille son levier financier, mesuré par le ratio dette nette-BAIIDA ajusté, décrit plus amplement à la rubrique 8.2, *Dette nette*, du présent rapport de gestion.

Au 31 décembre 2024, les liquidités totales s'élevaient à 9 154 M\$ et se composaient de trésorerie et d'équivalents de trésorerie ainsi que de placements à court terme et à long terme de 7 752 M\$ et d'un montant de 1 402 M\$ pouvant être prélevé sur les facilités de crédit. La trésorerie et les équivalents de trésorerie comprenaient également un montant de 346 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 la trésorerie et les équivalents de trésorerie et les placements à court terme et à long terme. Les besoins de liquidité, y compris ceux qui se rapportent aux obligations liées aux passifs financiers et aux engagements en capital, peuvent être également comblés au moyen de nouveaux accords de financement.

8.2 Dette nette

Le tableau ci-après présente les soldes de la dette nette d'Air Canada au 31 décembre 2024 et au 31 décembre 2023.

(en millions de dollars canadiens)	31 décembre 2024	31 décembre 2023	Variation
Total de la dette à long terme et des obligations locatives	10 915 \$	12 996 \$	(2 081) \$
Partie courante de la dette à long terme et des obligations locatives	1 755	866	889
Total de la dette à long terme et des obligations locatives, y compris la partie courante	12 670	13 862	(1 192)
Moins la trésorerie et les équivalents de trésorerie, les placements à court terme et les placements à long terme	(7 752)	(9 295)	1 543
Dette nette¹⁾	4 918 \$	4 567 \$	351 \$
BAIIDA ajusté (période de 12 mois)	3 586 \$	3 982	(396)
Ratio dette nette-BAIIDA ajusté¹⁾	1,4	1,1	0,3

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 dette nette-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 20, *Mesures financières hors PCGR*, du présent rapport de gestion pour un complément d'information sur la dette nette.

La diminution du total de la dette et des passifs tient compte de remboursements de près de 2,4 G\$ d'emprunts et d'obligations locatives, dont des remboursements de 1,475 G\$ (1,09 G\$ US) effectués au premier trimestre de 2024 dans le cadre de l'opération de refinancement clôturée en mars 2024 et décrite ci-après. La diminution a été contrebalancée par l'augmentation de la dette en devises et des obligations locatives en devises, qui ont subi l'effet défavorable de l'affaiblissement du dollar canadien, ce qui s'est traduit par une perte de réévaluation de 758 M\$ pour l'exercice clos le 31 décembre 2024.

La dette nette s'est accrue de 351 M\$, en raison d'une diminution du solde des liquidités, hausse attribuable aux opérations de financement décrites ci-dessus, et de l'affectation d'un montant de 473 M\$ au rachat d'actions aux fins d'annulation en 2024 (voir la rubrique 8.8, *Capital-actions*, du présent rapport de gestion), facteurs qui ont été contrebalancés partiellement par des flux de trésorerie disponibles de 1 294 M\$ en 2024.

Le ratio dette nette-BAIIDA ajusté s'établissait à 1,4 au 31 décembre 2024, contre 1,1 au 31 décembre 2023. Cette hausse est attribuable à l'augmentation de la dette nette et à la diminution du BAIIDA ajusté.

En mars 2024, Air Canada a conclu des facilités de crédit garanties de premier rang de 2,15 G\$ US, composées d'un emprunt à terme B de 1,175 G\$ US échéant en 2031 et d'une facilité de crédit renouvelable de 975 M\$ US échéant en 2029. Le produit brut total du nouvel emprunt à terme ainsi que des liquidités provenant du bilan d'Air Canada de 1,090 G\$ US ont été utilisés pour refinancer la totalité de l'encours de la dette d'Air Canada au titre de son emprunt à terme B précédent de 2,3 G\$ US échéant en 2028. Au 31 décembre 2024, aucune somme n'avait été prélevée sur la nouvelle facilité de crédit renouvelable, qui résulte de l'augmentation et de la prolongation de la facilité de crédit renouvelable précédente d'Air Canada de 600 M\$ US échéant en 2025. Parallèlement à la conclusion de ces facilités de crédit de premier rang, Air Canada a également résilié sa facilité de crédit renouvelable inutilisée de 200 M\$ échéant en 2026.

En novembre 2024, Air Canada a achevé la réappréciation de son prêt à terme B de 1,175 G\$ US, ce qui a réduit le taux d'intérêt de 50 points de base, à un taux d'intérêt de 2 % de plus que le taux de financement à un jour garanti (Secured Overnight Financing Rate, ou SOFR). Au quatrième trimestre de 2024, Air Canada a comptabilisé un profit aux modifications de dette de 38 M\$ relativement à cette transaction.

8.3 Fonds de roulement

Le tableau ci-après fournit un complément d'information sur les soldes de fonds de roulement d'Air Canada au 31 décembre 2024 et au 31 décembre 2023.

(en millions de dollars canadiens)	31 décembre 2024	31 décembre 2023 ¹⁾	Variation (\$)
Trésorerie, équivalents de trésorerie et placements à court terme	6 982 \$	8 551 \$	(1 569) \$
Créances clients	1 089	1 121	(32)
Autres actifs courants	991	588	403
Total des actifs courants	9 062 \$	10 260 \$	(1 198) \$
Dettes fournisseurs et charges à payer	3 718	3 319	399
Produits passages perçus d'avance	4 387	4 341	46
Produits différés d'Aéroplan et autres produits différés	1 588	1 473	115
Partie courante de la dette à long terme et des obligations locatives	1 755	866	889
Total des passifs courants	11 448 \$	9 999 \$	1 449 \$
Fonds de roulement, montant net	(2 386) \$	261 \$	(2 647) \$

1) Certains chiffres comparatifs ont été reclassés pour être conformes avec la présentation des états financiers adoptée pour l'exercice considéré.

Un fonds de roulement négatif de 2 386 M\$ a été enregistré au 31 décembre 2024 en raison de sorties de trésorerie de 1 475 M\$ (1 090 M\$ US) affectées à la réduction de l'encours de la dette garantie de premier rang d'Air Canada dans le cadre de l'opération de refinancement réalisée en mars 2024 et présentée à la rubrique 8.2, *Dette nette*, du présent rapport de gestion, ainsi que de sorties de trésorerie de 473 M\$ affectées à l'achat d'actions aux fins d'annulation, présentées à la rubrique 8.8, *Capital-actions*, du présent rapport de gestion.

Des billets convertibles d'Air Canada en cours, d'une valeur de 341 M\$, ont en outre été reclassés dans les passifs courants, car ils sont convertibles à la discrétion de leurs détenteurs à compter du 1^{er} mars 2025. Certains emprunts liés à des appareils d'un montant de 406 M\$ ont été reclassés dans la partie courante de la dette, car ils échoient en mai 2025. Ces facteurs ont été contrebalancés par les résultats positifs sur le plan des bénéfices et des flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation au cours de l'exercice.

8.4 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)	Quatrièmes trimestres			Exercices		
	2024	2023	Variation (\$)	2024	2023	Variation (\$)
Flux de trésorerie nets provenant des activités d'exploitation	677 \$	985 \$	(308) \$	3,930 \$	4,320 \$	(390) \$
Flux de trésorerie nets affectés aux activités de financement	(715)	(332)	(383)	(2,872)	(2,368)	(504)
Flux de trésorerie nets affectés aux activités d'investissement	(845)	(289)	(556)	(1,363)	(1,827)	464
Incidence des variations du taux de change sur la trésorerie et les équivalents de trésorerie	8	(7)	15	6	(1)	7
Augmentation (diminution) de la trésorerie et des équivalents de trésorerie	(875) \$	357 \$	(1 232) \$	(299) \$	124 \$	(423) \$

Flux de trésorerie nets provenant des activités d'exploitation

Air Canada a dégagé des flux de trésorerie nets provenant des activités d'exploitation tant pour le quatrième trimestre que pour l'exercice 2024, mais ils ont été inférieurs à ceux enregistrés aux périodes comparables de 2023, principalement en raison d'une baisse des liquidités provenant du fonds de roulement et des résultats d'exploitation.

Flux de trésorerie nets affectés aux activités de financement

Les flux de trésorerie nets affectés aux activités de financement se sont élevés à 2 872 M\$ en 2024, soit une hausse de 504 M\$ par rapport à l'exercice précédent. Cette hausse tient principalement au fait qu'Air Canada a affecté 473 M\$ à l'achat d'actions aux fins d'annulation, comme il est mentionné à la rubrique 8.8, *Capital-actions*, du présent rapport de gestion.

Les flux de trésorerie nets affectés aux activités de financement en 2024 tiennent compte du remboursement d'une tranche de 1 475 M\$ (1 090 M\$ US) de l'encours de la dette dans le cadre de l'opération de refinancement réalisée en mars 2024 et décrite à la rubrique 8.2, *Dette nette*, du présent rapport de gestion.

Flux de trésorerie nets affectés aux activités d'investissement

Les flux de trésorerie nets affectés aux activités d'investissement ont diminué de 464 M\$ en 2024 par rapport à 2023, principalement en raison des rentrées provenant des placements à court et à long terme, partiellement compensées par une augmentation de 1 072 M\$ des dépenses d'investissement. Les résultats de 2024 comprennent un produit net de 1 274 M\$ tiré de la cession de placements à court et à long terme visant à faciliter le remboursement net de 1,475 G\$ (1,09 G\$ US) de la dette à long terme en mars 2024, comme il est décrit à la

rubrique 8.3, *Fonds de roulement*, du présent rapport de gestion. Les acquisitions d'immobilisations corporelles et incorporelles se sont élevées à 2 636 M\$ en 2024, contre 1 564 M\$ en 2023. L'augmentation d'une année sur l'autre rend compte essentiellement de la hausse des activités de maintenance immobilisées et des dépenses d'investissement pour l'achat d'aéronefs, y compris les dépôts préalables aux livraisons d'avions achetés dont la livraison est prévue dans des périodes ultérieures.

Se reporter aux rubriques 8.2, *Dette nette*, et 8.3, *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)	Quatrièmes trimestres			Exercices		
	2024	2023	Variation (\$)	2024	2023	Variation (\$)
Flux de trésorerie nets provenant des activités d'exploitation	677 \$	985 \$	(308) \$	3 930 \$	4 320 \$	(390) \$
Achats d'immobilisations corporelles et incorporelles	(1 172)	(316)	(856)	(2 636)	(1 564)	(1 072)
Flux de trésorerie disponibles¹⁾	(495) \$	669 \$	(1 164) \$	1 294 \$	2 756 \$	(1 462) \$

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, 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 20, *Mesures financières hors PCGR*, du présent rapport de gestion pour un complément d'information.

Air Canada a dégagé des flux de trésorerie disponibles de 1 294 M\$ en 2024. Ce montant est inférieur à celui de 2023 en raison de l'augmentation des dépenses d'investissement et de la baisse des flux de trésorerie nets provenant des activités d'exploitation.

8.5 Dépenses d'investissement et accords de financement connexes

Appareils A321XLR d'Airbus

Air Canada fait l'acquisition de 30 appareils à distance franchissable accrue (ou XLR, pour extra-long range) A321neo d'Airbus (« A321XLR d'Airbus »). Les livraisons devraient commencer au quatrième trimestre de 2025, et s'échelonner jusqu'en 2029. Quinze des trente appareils seront loués et 15 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 10 autres appareils entre 2030 et 2032.

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 65 appareils A220-300 d'Airbus;
- des options d'achat visant 10 autres appareils A220-300 d'Airbus.

Sur les 65 appareils faisant l'objet d'une commande ferme susmentionnés, 34 ont été livrés. La livraison des 31 appareils restants faisant l'objet d'une commande ferme devrait se poursuivre jusqu'en 2027.

En octobre 2024, Air Canada a reçu un engagement de financement d'Exportation et développement Canada d'un montant maximal de 975 M\$ US pour financer une partie du prix d'achat d'au plus 27 appareils A220-300 d'Airbus dont la livraison est prévue au plus tard en octobre 2027.

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.

En 2023, Air Canada a signé des contrats de location visant cinq appareils 737 MAX 8 de Boeing supplémentaires dont l'ajout au parc en exploitation est programmé pour 2026.

En juin 2024, Air Canada a signé des contrats de location visant huit appareils 737 MAX 8 de Boeing supplémentaires, dont un a été livré en juin 2024. Deux autres appareils avaient également été livrés en date du présent rapport de gestion en 2025. En février 2025, Air Canada a réduit le nombre total d'appareils à sept, dont l'ajout au parc en exploitation est programmé pour 2025.

Avions-cargos 767 de Boeing

Au premier trimestre de 2024, Air Canada a révisé les prévisions de capacité de ses avions-cargos pour les adapter à l'état du marché et a retranché l'ajout de deux appareils 767 de Boeing à sa flotte d'avions-cargos prévue pour 2024-2025.

Appareils 787-9 de Boeing

En 2021, Air Canada a exercé des options visant l'achat de trois appareils 787-9 de Boeing, dont deux ont été livrés. Le troisième appareil devrait être livré en 2025.

Appareils 787-10 de Boeing

En septembre 2023, Air Canada a annoncé qu'elle faisait l'acquisition de 18 appareils 787-10 de Boeing. Les livraisons devraient commencer en 2026, et Air Canada s'attend maintenant à ce que la livraison des quatre derniers appareils ait lieu en 2030. Le contrat d'achat prévoit la possibilité d'ajouter 12 appareils 787-10 de Boeing.

Avions électriques ES-30 de Heart Aerospace

En 2022, Air Canada a conclu un contrat d'achat de 30 appareils hybrides électriques ES30 en cours de développement par la société Heart Aerospace. L'achat reste soumis à certaines conditions, notamment en ce qui concerne la conception et les spécifications de l'avion. De plus, le coût final des appareils, qui est assujéti à un prix plafond, ne peut pas encore être déterminé et n'est pas inclus dans le tableau ci-dessous. Ces appareils ne devraient pas entrer en service avant au moins 2029.

Engagements en capital

Comme il est indiqué dans le tableau ci-après, 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 31 décembre 2024, à 13 059 M\$.

(en millions de dollars canadiens)	2025	2026	2027	2028	2029	Par la suite	Total
Dépenses faisant l'objet d'un engagement	2 289 \$	2 746 \$	3 260 \$	957 \$	946 \$	2 861 \$	13 059 \$
Dépenses projetées, planifiées, mais ne faisant l'objet d'aucun engagement	498	986	834	971	854	non disponible	non disponible
Activités de maintenance immobilisées projetées, planifiées, mais ne faisant l'objet d'aucun engagement ¹⁾	651	609	809	629	595	non disponible	non disponible
Total des dépenses projetées ²⁾	3 438 \$	4 341 \$	4 903 \$	2 557 \$	2 395 \$	non disponible	non disponible

1) Les montants au titre des activités de maintenance immobilisées futures pour 2028 et par la suite ne sont pas encore déterminables; en revanche, des estimations de 629 M\$ ont été établies pour 2028 et de 595 M\$ pour 2029.

2) Les montants en dollars américains ont été convertis au cours du change de clôture le 31 décembre 2024, soit 1 \$ US pour 1,4384 \$ CA. Le coût total estimatif des appareils repose sur leurs prix de livraison, lesquels comprennent les augmentations estimatives.

8.6 Obligations de capitalisation des régimes de retraite

Air Canada propose à ses salariés plusieurs régimes de retraite à prestations déterminées, notamment des régimes de retraite agréés canadiens et des régimes complémentaires de retraite. Air Canada est également promoteur de divers régimes à cotisations déterminées et régimes de retraite pour les employés à l'étranger et participe à certains régimes de retraite multi-employeurs. De plus, elle offre des régimes d'avantages postérieurs à l'emploi et des régimes complémentaires de retraite.

Selon un calcul préliminaire, en date du 1^{er} janvier 2025, pris collectivement, les régimes de retraite agréés canadiens dans lesquels Air Canada participe affichaient un excédent de solvabilité estimatif de 4,0 G\$. Les évaluations définitives seront effectuées au premier semestre de 2025. Comme le permettent les lois en vigueur et sous réserve des règles applicables des régimes, l'excédent sur la position de solvabilité de 105 % peut servir à réduire les cotisations relatives aux services rendus au cours de l'exercice considéré pour le volet prestations déterminées ou à capitaliser la cotisation de l'employeur pour le volet cotisations déterminées du même régime de retraite.

Le total des cotisations de l'employeur pour les régimes de retraite à prestations déterminées (compte tenu des régimes pour les employés à l'étranger et des régimes complémentaires) s'établissait à 102 M\$ pour 2024 et devrait se chiffrer à 66 M\$ pour 2025.

Déduction faite de l'excédent des volets prestations déterminées ayant servi à capitaliser la cotisation de l'employeur pour le volet cotisations déterminées du même régime de retraite, le total des cotisations de l'employeur pour les régimes à cotisations déterminées et les régimes multi-employeurs s'est établi à 85 M\$ en 2024 et devrait s'établir à 92 M\$ en 2025.

L'incidence des modifications apportées aux régimes de retraite à prestations déterminées en raison de la ratification de la convention collective avec l'ALPA a été comptabilisée au quatrième trimestre de 2024. Air Canada a comptabilisé un coût des services passés unique de 490 M\$ afin de rendre compte des modifications liées aux régimes de retraite du fait de la nouvelle convention collective. Certaines de ces modifications sont conditionnelles à des positions financières futures de solvabilité des régimes de retraite. Les modifications des hypothèses relatives à ces augmentations conditionnelles seront comptabilisées dans les autres éléments du résultat global à titre d'écarts actuariels. L'incidence nette de ces modifications sera financée à même l'excédent du régime de retraite agréé canadien des pilotes et ne devrait pas avoir d'incidence sur la situation de trésorerie d'Air Canada.

Au 31 décembre 2024, une tranche approximative de 90 % des actifs des régimes de retraite à prestations déterminées agréés canadiens d'Air Canada était investie dans des instruments à revenu fixe afin d'atténuer une tranche importante du risque de taux d'intérêt (taux d'actualisation). Air Canada cherche à maintenir un pourcentage élevé de produits de placement à revenu fixe à long terme afin de couvrir les passifs des régimes de retraite.

Actif des régimes de retraite

L'actif des régimes de retraite utilisé pour déterminer aux fins comptables l'obligation nette au titre des prestations de retraite comprend 17 646 765 (17 646 765 en 2023) actions d'Air Canada, détenues en fiducie, qui ont été émises en 2009 dans le cadre des accords de capitalisation des régimes de retraite conclus avec tous les syndicats canadiens représentant des groupes d'employés d'Air Canada. La convention de fiducie prévoit que le produit de la vente des actions en fiducie sera retenu et appliqué à la réduction des déficits de solvabilité futurs des régimes de retraite, s'il en est. De plus, tant que la fiducie détiendra au moins 2 % des actions émises et en circulation d'Air Canada, le fiduciaire a le droit de désigner un candidat au conseil d'administration d'Air Canada (qui ne sera pas membre ou dirigeant d'un de ses syndicats canadiens), sous réserve des pratiques de gouvernance concernant la sélection et la confirmation des candidats aux postes d'administrateurs d'Air Canada.

Étant donné la situation excédentaire de la capitalisation des régimes agréés canadiens d'Air Canada, les règles comptables interdisent la comptabilisation de la valeur des actions détenues en fiducie dans le cadre de l'actif des régimes. Les actions détenues en fiducie avaient une juste valeur de 393 M\$ au 31 décembre 2024 (330 M\$ en 2023). Cependant, après prise en compte du plafonnement des actifs, la valeur comptable comptabilisée de l'actif détenu en fiducie est de néant.

En novembre 2021, Air Canada a annoncé que les syndicats canadiens représentant des groupes de ses employés et Pionairs d'Air Canada ont conclu une entente de principe visant à permettre certains autres emplois du produit des actions susmentionnées. Si certaines conditions sont réunies, la fiducie vendra graduellement des actions jusqu'à la fin de 2037 et le produit net de cette vente servira au versement de sommes forfaitaires aux retraités canadiens ainsi qu'au financement d'indemnités de départ volontaire à des employés syndiqués ayant une

certaine ancienneté et à des employés non syndiqués, exclusion faite de la haute direction. Conformément à l'entente de principe, le droit du fiduciaire de désigner un candidat au conseil d'administration d'Air Canada décrit ci-dessus demeurerait en vigueur jusqu'à la première des dates suivantes, soit i) le 1^{er} janvier 2030 ou ii) la date à laquelle les actions d'Air Canada détenues par la fiducie représentent 2 % ou moins des actions émises et en circulation d'Air Canada. La conclusion de cette entente de principe et la réalisation de ces ventes et versements sont soumises à une série de conditions, parmi lesquelles la production de documents définitifs et l'obtention de toutes les approbations réglementaires et autres approbations nécessaires qui n'ont pas encore été obtenues. Bien que l'objectif soit de satisfaire aux conditions, rien ne garantit que ces conditions ou d'autres seront remplies.

8.7 Obligations contractuelles

Le tableau ci-après présente les obligations contractuelles projetées d'Air Canada au 31 décembre 2024, y compris celles liées au paiement d'intérêt 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)	2025	2026	2027	2028	2029	Par la suite	Total
Capital							
Dette à long terme ¹⁾	1 176 \$	2 528 \$	1 102 \$	1 377 \$	2 309 \$	2 026 \$	10 518 \$
Obligations locatives	592	429	329	253	154	676	2 433
Total des obligations liées au capital	1 768 \$	2 957 \$	1 431 \$	1 630 \$	2 463 \$	2 702 \$	12 951 \$
Intérêts							
Dette à long terme	458	397	273	234	218	134	1 714
Obligations locatives	123	94	72	56	42	259	646
Total des obligations liées aux intérêts	581 \$	491 \$	345 \$	290 \$	260 \$	393 \$	2 360 \$
Total de la dette à long terme et des obligations locatives	2 349 \$	3 448 \$	1 776 \$	1 920 \$	2 723 \$	3 095 \$	15 311 \$
Dépenses d'investissement faisant l'objet d'engagements	2 289 \$	2 746 \$	3 260 \$	957 \$	946 \$	2 861 \$	13 059 \$
Total des obligations contractuelles²⁾	4 638 \$	6 194 \$	5 036 \$	2 877 \$	3 669 \$	5 956 \$	28 370 \$

1) Repose sur l'hypothèse que le solde du capital des billets convertibles, soit 394 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 en lien avec le financement consenti par le gouvernement du Canada pour le remboursement aux clients des billets non remboursables et de 1 677 M\$ (1 166 M\$ US) de l'emprunt à terme B est pris en compte.

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.

8.8 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 ci-après :

	31 décembre 2024	31 décembre 2023
Actions émises et en circulation		
Actions à droit de vote variable de catégorie A	102 314 033	82 887 375
Actions à droit de vote de catégorie B	237 525 089	275 581 911
Total des actions émises et en circulation	339 839 122	358 469 286
Actions à droit de vote variable de catégorie A et actions à droit de vote de catégorie B pouvant être émises		
Billets convertibles	17 856 599	17 856 599
Options sur actions	9 230 773	6 642 516
Total des actions pouvant être émises	27 087 372	24 499 115
Total des actions en circulation et pouvant être émises	366 926 494	382 968 401

Offre publique de rachat dans le cours normal des activités

Au quatrième trimestre de 2024, Air Canada a reçu l'approbation de la Bourse de Toronto (« TSX ») de procéder à une offre publique de rachat dans le cours normal des activités (l'« offre publique de rachat ») lui permettant de racheter aux fins d'annulation, conformément aux règles de la TSX, au cours de la période du 5 novembre 2024 au 4 novembre 2025, jusqu'à 35 783 842 de ses actions à droit de vote variable de catégorie A et de ses actions à droit de vote de catégorie B, soit environ 10 % du flottant en date du 22 octobre 2024.

En 2024, aux termes de l'offre publique de rachat, Air Canada a racheté aux fins d'annulation 20 279 100 actions à un coût moyen de 23,92 \$ l'action pour une contrepartie totale de 485 M\$.

En janvier et en février 2025, Air Canada a racheté 15 504 742 actions supplémentaires à un coût moyen de 20,30 \$ par action pour une contrepartie totale de 315 M\$, pour un total de 35 783 842 actions, soit le nombre maximum d'actions pouvant être rachetées aux fins d'annulation dans le cadre de l'offre publique de rachat.

Les porteurs d'actions d'Air Canada peuvent obtenir une copie de l'avis d'intention de procéder à une offre publique de rachat dans le cours normal des activités d'Air Canada, sans frais, en communiquant avec le service des Relations avec les actionnaires (shareholders.actionnaires@aircanada.ca ou 1 514 422-6644).

9. Résultats financiers trimestriels

Le tableau ci-après présente certaines informations financières d'Air Canada pour les huit derniers trimestres.

(en millions de dollars canadiens, sauf les montants par action)	2023				2024			
	T1	T2	T3	T4	T1	T2	T3	T4
Produits d'exploitation	4 887 \$	5 427 \$	6 344 \$	5 175 \$	5 226 \$	5 519 \$	6 106 \$	5 404 \$
Charges d'exploitation	4 904	4 625	4 929	5 096	5 215	5 053	5 066	5 658
Bénéfice (perte) d'exploitation	(17)	802	1 415	79	11	466	1 040	(254)
Produits (charges) autres que d'exploitation	(6)	(6)	(98)	43	(76)	(62)	(143)	(467)
Bénéfice (perte) avant impôts sur le résultat	(23)	796	1 317	122	(65)	404	897	(721)
Recouvrement (charge) d'impôts sur le résultat	27	42	(67)	62	(16)	6	1 138	77
Bénéfice net (perte nette)	4 \$	838 \$	1 250 \$	184 \$	(81) \$	410 \$	2 035 \$	(644) \$
Bénéfice (perte) par action - résultat de base	0,01 \$	2,34 \$	3,49 \$	0,51 \$	(0,22) \$	1,14 \$	5,68 \$	(1,81) \$
Bénéfice (perte) par action - résultat dilué	(0,03) \$	2,34 \$	3,08 \$	0,41 \$	(0,22) \$	1,04 \$	5,38 \$	(1,81) \$
BAIIDA ajusté¹⁾	411 \$	1 220 \$	1 830 \$	521 \$	453 \$	914 \$	1 523 \$	696 \$
Bénéfice ajusté (perte ajustée) avant impôts¹⁾	(194) \$	656 \$	1 278 \$	(47) \$	(94) \$	371 \$	985 \$	135 \$
Bénéfice net ajusté (perte nette ajustée)¹⁾	(188) \$	664 \$	1 281 \$	(44) \$	(96) \$	369 \$	969 \$	93 \$
Bénéfice ajusté (perte ajustée) par action - résultat dilué¹⁾	(0,53) \$	1,85 \$	3,41 \$	(0,12) \$	(0,27) \$	0,98 \$	2,57 \$	0,25 \$

1) Le BAIIDA ajusté, le bénéfice ajusté (la perte ajustée) avant impôts et le bénéfice net ajusté (la perte nette ajustée) ne sont pas des mesures financières reconnues par les PCGR. Le bénéfice ajusté (la perte ajustée) par action n'est pas un ratio financier reconnu par les PCGR. Pour en savoir plus, se reporter à la rubrique 20, *Mesures financières hors PCGR*, du présent rapport de gestion.

10. Résultats financiers annuels

Le tableau ci-après présente certaines informations financières d'Air Canada pour les exercices indiqués.

(en millions de dollars canadiens, sauf les montants par action)	Exercices		
	2024	2023 ⁽¹⁾	2022
Produits d'exploitation	22 255 \$	21 833 \$	16 556 \$
Charges d'exploitation	20 992	19 554	16 743
Bénéfice (perte) d'exploitation	1 263	2 279	(187)
Bénéfice (perte) avant impôts sur le résultat	515	2 212	(1 524)
Recouvrement (charge) d'impôts sur le résultat	1 205	64	(176)
Bénéfice net (perte nette)	1 720 \$	2 276 \$	(1 700) \$
Bénéfice (perte) par action - résultat de base	4,81 \$	6,35 \$	(4,75) \$
Bénéfice (perte) par action - résultat dilué	4,72 \$	5,96 \$	(4,75) \$
BAIIDA ajusté⁽²⁾	3 586 \$	3 982 \$	1 457 \$
Bénéfice ajusté (perte ajustée) avant impôts⁽²⁾	1 397 \$	1 693 \$	(952) \$
Bénéfice net ajusté (perte nette ajustée)⁽²⁾	1 335 \$	1 713 \$	(988) \$
Bénéfice ajusté (perte ajustée) par action - résultat dilué⁽²⁾	3,55 \$	4,56 \$	(2,76) \$
Trésorerie, équivalents de trésorerie et placements à court terme	6 982 \$	8 551 \$	7 988 \$
Total de l'actif	31 208 \$	30 171 \$	29 507 \$
Total du passif non courant	17 372 \$	19 376 \$	21 709 \$
Total du passif	28 820 \$	29 375 \$	31 062 \$

1) Certains chiffres comparatifs ont été reclassés pour être conformes avec la présentation des états financiers adoptée pour l'exercice considéré.

2) Le BAIIDA ajusté, le bénéfice ajusté (la perte ajustée) avant impôts et le bénéfice net ajusté (la perte nette ajustée) ne sont pas des mesures financières reconnues par les PCGR. Le bénéfice ajusté (la perte ajustée) par action n'est pas un ratio financier reconnu par les PCGR. Pour en savoir plus, se reporter à la rubrique 20, *Mesures financières hors PCGR*, du présent rapport de gestion.

11. Instruments financiers et gestion du risque

Instruments financiers comptabilisés à la juste valeur

Suit un récapitulatif du profit (de la perte) sur instruments financiers comptabilisés à la juste valeur inscrits dans les produits (charges) autres que d'exploitation au compte consolidé de résultat d'Air Canada pour les périodes indiquées.

(en millions de dollars canadiens)	Quatrièmes trimestres		Exercices	
	2024	2023	2024	2023
Dérivés incorporés aux billets convertibles	(35) \$	32 \$	11 \$	64 \$
Placements à court terme et à long terme	(3)	53	17	45
Autres	-	6	-	6
Profit (perte) sur instruments financiers comptabilisés à la juste valeur	(38) \$	91 \$	28 \$	115 \$

Gestion du risque

Dans le cadre de sa politique de gestion du risque, Air Canada a pour ligne de conduite de gérer le risque de marché en recourant à divers instruments financiers dérivés. Elle ne recourt à ces instruments qu'aux fins de la gestion des risques et non à des fins spéculatives. C'est pourquoi toute variation des flux de trésorerie liée à des instruments dérivés vise à constituer une couverture économique et à être compensée par des variations des flux de trésorerie liées au risque faisant l'objet de la couverture.

Les justes valeurs des instruments dérivés correspondent au montant de la contrepartie dont conviendraient des parties compétentes agissant en toute liberté dans des conditions normales de concurrence. Les justes valeurs de ces dérivés sont déterminées à partir des prix observés sur un marché actif, s'il en est. En l'absence d'un tel marché, la Société établit la juste valeur par application d'une technique d'évaluation comme l'analyse des flux de trésorerie actualisés. La technique d'évaluation intègre tous les facteurs que les intervenants prendraient en considération pour fixer un prix, y compris le risque de crédit d'Air Canada et celui de la contrepartie.

Gestion du risque lié au prix du carburant

Le risque lié au prix du carburant est le risque que les flux de trésorerie futurs fluctuent en raison de variations des prix du carburant d'aviation. Afin d'atténuer sa vulnérabilité aux prix du carburant d'aviation et d'aider à réduire la volatilité des flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation, Air Canada peut décider de conclure des contrats dérivés avec des intermédiaires financiers. Air Canada peut recourir à des contrats dérivés visant le carburant d'aviation, le mazout et le pétrole brut. La politique d'Air Canada permet de couvrir jusqu'à 75 % des achats de carburant d'aviation prévus de l'année civile en cours, 50 % des achats de carburant d'aviation prévus de l'année civile suivante et 25 % des achats de carburant d'aviation prévus pour toute année civile ultérieure. Ces limites sont des maximums, mais elles ne sont pas impératives. Il n'y a aucune limite de couverture minimale mensuelle. La stratégie est passée régulièrement en revue et adaptée, au besoin, aux conditions du marché.

En 2024, Air Canada a conclu des contrats de swap de carburant d'aviation couvrant une partie du risque lié au carburant pour 2024. Ces contrats dérivés ont été réglés en trésorerie à une juste valeur de 54 M\$ en faveur des contreparties et une perte de couverture de 54 M\$ a été comptabilisée dans la charge de carburant aviation. Aucune inefficacité de couverture n'a été inscrite. Aux 31 décembre 2024 et 2023, il n'y avait aucun dérivé lié au carburant en cours.

En 2023, Air Canada a acheté des options d'achat de carburant d'aviation pour couvrir une partie de son exposition au risque lié au prix du carburant de 2023. La prime en trésorerie liée à ces contrats s'élevait à 44 M\$. Le coût de la prime et les profits et pertes de couverture, qui étaient classés dans les autres éléments du résultat global, ont été reclassés dans la charge de carburant d'aviation au moment du règlement des dérivés. Les contrats dérivés sur le carburant ont été réglés en trésorerie et avaient une juste valeur de 95 M\$ favorable à Air Canada; un profit de couverture net de 51 M\$ a été comptabilisé dans la charge de carburant d'aviation.

Risque de change

Les résultats financiers d'Air Canada sont présentés en dollars canadiens, alors qu'une grande partie de ses charges, de ses dettes et de ses engagements en capital sont libellés en devises, principalement en dollars américains. Le risque de change correspond au risque que les variations des cours des monnaies étrangères puissent avoir une incidence défavorable sur le résultat d'exploitation et les flux de trésorerie. En matière de gestion du risque de change, l'objectif d'Air Canada est de réduire le risque de flux de trésorerie lié aux flux de trésorerie libellés en devises.

Certaines ventes d'Air Canada sont libellées en dollars américains et dans d'autres monnaies qui sont ensuite converties en dollars américains dans le cadre de son programme de gestion des risques. En 2024, ces entrées de trésorerie nettes liées aux activités d'exploitation ont totalisé environ 3,7 G\$ US et les charges d'exploitation libellées en dollars américains se sont chiffrées à environ 7,3 G\$ US. Les sorties de trésorerie non liées aux activités d'exploitation en dollars américains, principalement liées aux paiements d'intérêt sur la dette libellée en dollars américains, et les sorties de fonds de financement nettes se sont élevées à environ 3,5 G\$ US. Pour 2024, cela a donné lieu à une exposition aux flux de trésorerie nets en dollars américains d'environ 7,1 G\$ US.

En 2024, Air Canada a augmenté sa couverture cible de dérivés sur devises, la faisant passer de 60 % à 70 % sur une période continue de 18 mois en vue de gérer son exposition aux flux de trésorerie nets en dollars américains décrite ci-dessus à l'aide des

stratégies de gestion du risque suivantes :

- la constitution de réserves de trésorerie en dollars américains pouvant servir de couverture économique à l'égard des fluctuations du dollar américain. Au 31 décembre 2024, les soldes de trésorerie ainsi que de placements à court et à long terme en dollars américains s'établissaient à 805 M\$ (561 M\$ US) (1 123 M\$ [845 M\$ US] au 31 décembre 2023). Une partie des réserves de trésorerie et de placements représentent une couverture économique contre la dette nette à long terme libellée en dollars américains alors que le reliquat est constitué de réserves de trésorerie et de placements aux fins d'exploitation imputées à l'exposition aux flux de trésorerie nets en dollars américains sur une période continue de 18 mois. En 2024, un profit de 64 M\$ (perte de 18 M\$ en 2023) a été comptabilisé au poste « Profit (perte) de change » pour rendre compte de la variation de la valeur de marché équivalente en dollars canadiens des soldes détenus de trésorerie et de placements à court et à long terme en dollars américains;
- l'immobilisation du taux de change au moyen de divers dérivés sur devises, dont les dates d'échéance correspondent aux dates prévues des décaissements nets en dollars américains.

Le nombre de dérivés sur devises conclus et leurs dates d'échéance correspondantes sont fonction de plusieurs facteurs, dont le montant des produits en devises pouvant être convertis, les sorties nettes de trésorerie en dollars américains, ainsi que le montant affecté aux paiements de matériel volant et au remboursement de la dette. Étant donné le montant notionnel des dérivés sur devises au 31 décembre 2024 décrits plus amplement ci-après, environ 74 % des sorties de trésorerie nettes libellées en dollars américains sont couvertes pour 2025 et 60 % sont couvertes pour 2026, la couverture au moyen de dérivés obtenue étant de 69 % pour les 18 prochains mois. Les réserves de trésorerie et de placements en dollars américains aux fins d'exploitation, conjuguées à la couverture par des dérivés, permettent d'atteindre une couverture de 70 % pour les 18 prochains mois.

Au 31 décembre 2024, Air Canada avait en cours des contrats d'options sur devises et des contrats de swaps, échéant en 2025 et en 2026, visant l'achat à l'échéance de dollars américains au moyen de dollars canadiens relativement à 9 812 M\$ (6 847 M\$ US) à un taux moyen pondéré de 1,3457 \$ pour 1,00 \$ US (5 982 M\$ [4 542 M\$ US] en 2023 échéant en 2024 et en 2025, à un taux moyen pondéré de 1,3089 \$ pour 1,00 \$ US). Air Canada a également mis en place des mesures de protection en vue de la vente d'une partie de ses euros, de ses livres sterling, de ses yens, de ses yuans et de ses dollars australiens excédentaires (341 M€, 172 M£, 38 610 M¥ JP, 711 M¥ CN et 242 M\$ AU) avec règlement en 2025 et en 2026 à des taux moyens pondérés respectifs de 1,1267 €, 1,2897 £,

0,0071 ¥ JP, 0,1435 ¥ CN et 0,6810 \$ AU pour 1,00 \$ US (au 31 décembre 2023 : 276 M€, 166 M£, 14 797 M¥ JP et 124 M\$ AU) avec règlement en 2024 et en 2025 à des taux moyens pondérés respectifs de 1,1292 €, 1,2790 £, 0,0075 ¥ JP et 0,6920 \$ AU pour 1,00 \$ US.

Les structures de couverture mises en place ont diverses caractéristiques d'évaluation des options, comme des conditions à barrière désactivante et le plafonnement des bénéfices et, compte tenu de la volatilité présumée qui est utilisée dans le calcul de la juste valeur, la juste valeur nette de ces contrats sur devises au 31 décembre 2024 était de 22 M\$ avec position favorable à Air Canada (165 M\$ avec position favorable aux contreparties en 2023). Ces instruments dérivés n'ont pas été désignés comme couverture aux fins comptables et sont comptabilisés à la juste valeur. Au cours de 2024, un profit de 450 M\$ a été constaté au poste « Profit (perte) de change » relativement à ces dérivés (profit de 139 M\$ en 2023). En 2024, les contrats de dérivés de change ont été réglés en trésorerie pour une juste valeur nette de 265 M\$ avec position favorable à Air Canada (163 M\$ avec position favorable à Air Canada en 2023).

Risque de taux d'intérêt

Le risque de taux d'intérêt correspond au risque que la juste valeur ou les flux de trésorerie futurs d'un instrument financier fluctuent en raison des variations des taux d'intérêt du marché.

Air Canada est partie à des titres de créance à taux fixe et à taux variable, et elle loue aussi certains actifs pour lesquels le montant du loyer fluctue en fonction des variations des taux d'intérêt à court terme. Air Canada gère son risque de taux d'intérêt au moyen d'un portefeuille et recherche, pour chacun des contrats qu'elle conclut, les conditions de financement les plus avantageuses compte tenu de tous les facteurs pertinents, notamment la marge de crédit, l'échéance et la base. La gestion du risque vise à réduire au minimum la possibilité que des fluctuations des taux d'intérêt entraînent des variations défavorables des flux de trésorerie d'Air Canada. Le portefeuille de trésorerie et de placements à court terme, dont le rendement est à taux variable, sert de couverture économique à une partie de la dette à taux variable.

Le ratio obligations à taux fixe-obligations à taux variable en cours vise à assurer une certaine marge de manœuvre quant à la structure du capital d'Air Canada et est fonction d'un objectif à long terme de 60 % à taux fixe et de 40 % à taux variable, mais permet une certaine flexibilité en fonction des conditions qui prévalent sur le marché. Le ratio au 31 décembre 2024 était de 84 % à taux fixe et de 16 % à taux variable (75 % et 25 %, respectivement, au 31 décembre 2023).

12. Méthodes comptables

Se reporter à la note 2 des états financiers consolidés et notes complémentaires auditées d'Air Canada pour 2024 pour un complément d'information sur les méthodes comptables d'Air Canada, y compris les modifications futures de méthodes comptables découlant de modifications de normes qui ne sont pas encore entrées en vigueur.

Modifications d'IAS 1 Présentation des états financiers – Classement des passifs en tant que passifs courants ou passifs non courants

En octobre 2022, l'IASB a publié des modifications concernant le classement des passifs en tant que passifs courants ou passifs non courants dans IAS 1 *Présentation des états financiers*. Les modifications visent à améliorer les informations que les entreprises fournissent pour les passifs pour lesquelles le droit de l'entité de différer le règlement pour au moins 12 mois est assujéti au respect, par l'entité, des conditions après la date de clôture. Les modifications précisent que les clauses restrictives auxquelles l'entité doit se conformer après la date de clôture n'ont pas d'incidence sur le classement du passif en tant que passif courant ou passif non courant à la date de clôture. Elles stipulent que l'entité doit fournir des informations sur ces clauses restrictives dans les notes complémentaires des états financiers. Les modifications sont en vigueur pour les exercices ouverts à compter du 1^{er} janvier 2024. Air Canada a appliqué ces modifications au premier trimestre de 2024, et celles-ci n'ont pas eu d'incidence sur l'état consolidé de la situation financière d'Air Canada.

IAS 12 Impôts sur le résultat

En mai 2023, l'IASB a publié une modification d'IAS 12. La modification porte sur la comptabilisation de l'impôt minimum mondial, comme indiqué dans le plan à deux piliers pour la réforme fiscale internationale de l'Organisation de coopération et de développement économiques. La réforme fiscale vise à garantir que les grandes multinationales soient soumises à un taux effectif d'imposition d'au moins 15 % dans chaque territoire où elles exercent leurs activités. La modification d'IAS 12 comprend une exception obligatoire temporaire visant la comptabilisation de l'impôt différé et les informations à fournir à son égard découlant de la mise en œuvre des règles du Pilier 2 sur l'impôt minimum mondial.

En juin 2024, la Loi sur l'impôt minimum mondial a été promulguée au Canada, territoire où Air Canada a une entité

constituante aux fins du Pilier 2. Air Canada a adopté les modifications apportées à IAS 12 au deuxième trimestre de 2024 et appliqué l'exception visant la comptabilisation des actifs et des passifs d'impôt différé rattachés aux impôts sur le résultat découlant des règles du Pilier 2 et les informations à fournir à leur égard. L'exception a été appliquée avec effet rétrospectif et n'a nécessité aucun ajustement des montants déjà présentés. Elle n'a eu aucune incidence significative sur l'exercice clos le 31 décembre 2024.

Normes comptables et modifications publiées mais qui ne sont pas encore entrées en vigueur

Les normes comptables et les modifications de normes comptables suivantes publiées par l'IASB n'ont pas encore été adoptées par Air Canada. Air Canada évalue l'incidence de ces normes et de ces modifications sur ses états financiers consolidés.

IFRS 18 États financiers – Présentation et informations à fournir

En avril 2024, l'IASB a publié IFRS 18, qui énonce des dispositions relatives à la présentation et aux informations à fournir dans les états financiers. IFRS 18 remplacera IAS 1 *Présentation des états financiers*, mais reprendra nombre des exigences d'IAS 1. La norme introduit de nouveaux sous-totaux définis à présenter dans l'état consolidé des résultats, des informations à fournir sur les indicateurs de performance définis par la direction en lien avec l'état des résultats et des exigences quant au regroupement de l'information. IFRS 18 s'applique aux exercices ouverts à compter du 1^{er} janvier 2027, l'adoption anticipée étant permise.

Modifications au classement et à l'évaluation des instruments financiers

En mai 2024, l'IASB a publié *Modifications touchant le classement et l'évaluation des instruments financiers*, qui modifie IFRS 9 *Instruments financiers* et IFRS 7 *Instruments financiers – Informations à fournir* (les « modifications »). Les modifications de portée limitée clarifient les indications concernant le classement des actifs financiers assortis de caractéristiques liées à des enjeux environnementaux, sociaux et de gouvernance d'entreprise; elles clarifient également la date à laquelle un actif financier ou un passif financier est décomptabilisé lorsqu'il est réglé au moyen d'un système de paiement électronique. Les modifications entreront en vigueur pour les exercices à compter du 1^{er} janvier 2026 et l'adoption anticipée est permise.

13. Jugements et estimations comptables critiques

Les estimations comptables critiques sont les estimations de la direction qui jouent le plus grand rôle dans la représentation réelle de la situation financière d'Air Canada et du résultat de son activité. Elles font appel aux jugements les plus difficiles, les plus subjectifs ou les plus complexes de la part de la direction, souvent du fait qu'il faille estimer ou juger les effets que sont susceptibles de produire des événements qui, de façon inhérente, sont marqués par l'incertitude. Les résultats réels pourraient différer sensiblement de ces jugements et estimations.

Les principales estimations et les principaux jugements établis dans le cadre de la préparation des états financiers consolidés d'Air Canada concernent, entre autres, les éléments qui suivent.

Points à considérer relativement à la perte de valeur des actifs non courants

Air Canada évalue au besoin s'il y a eu perte de valeur en comparant la valeur comptable de l'actif ou de l'unité génératrice de trésorerie à sa valeur recouvrable, qui correspond au montant le plus élevé entre sa juste valeur diminuée des coûts de cession et sa valeur d'utilité. La juste valeur diminuée des coûts de cession peut être calculée au moyen d'une analyse des flux de trésorerie actualisés, qui exige que la direction fasse un certain nombre d'hypothèses importantes liées aux intervenants du marché, notamment au sujet des projections de flux de trésorerie, des taux d'actualisation et des taux de croissance futurs.

Programme de fidélité Aéroplan

Pour comptabiliser le programme de fidélité, la direction doit établir plusieurs estimations à propos notamment de l'équivalent de la valeur du billet des points Aéroplan versés et des désistements relatifs aux points Aéroplan. L'équivalent de la valeur du billet des points Aéroplan versés est déterminé en fonction de la valeur qu'un voyageur reçoit s'il échange des points Aéroplan contre un billet d'avion plutôt qu'en le payant comptant. L'équivalent de la valeur du billet est estimé par rapport aux échanges de points Aéroplan passés comparativement aux achats de billets équivalents passés après prise en compte de conditions tarifaires similaires, des

périodes de réservation à l'avance et d'autres facteurs pertinents, comme le prix de vente de points à des tiers. Les estimations de l'équivalent de la valeur du billet et les hypothèses s'y rapportant sont examinées pour une éventuelle mise à jour au moins une fois l'an. Une variation du taux d'équivalent de la valeur du billet est comptabilisée prospectivement.

Les désistements correspondent au nombre estimatif de points qui ne devraient pas, selon les prévisions, être échangés. Les désistements sont évalués par la direction en fonction des modalités du programme et des modèles historiques d'accumulation et d'échange, ajustés pour tenir compte des modifications de toute modalité ou de tout autre fait qui pourrait avoir une incidence sur les échanges futurs. La direction utilise des modèles statistiques et des simulations pour estimer les désistements. Les hypothèses sont réexaminées au moins une fois par an en vue de leur mise à jour. Une modification des hypothèses relatives au nombre de points qui devraient, selon les prévisions, être échangés pourrait avoir une incidence importante sur les produits des activités ordinaires de l'exercice au cours duquel la modification survient.

Au 31 décembre 2024, le solde des produits différés au titre de points Aéroplan s'établissait à 3 785 M\$. Aux fins d'une analyse de sensibilité, une variation de 1 % du nombre de points accumulés qui devraient, selon les estimations, être échangés se traduirait par une incidence d'environ 38 M\$ sur les produits des activités ordinaires et un ajustement du même montant des produits différés d'Aéroplan.

Produits passages – Désistements

Air Canada estime le montant des produits passages perçus d'avance pour des billets qui seront inutilisés à leur date d'expiration (désistements) et comptabilise les produits à la date prévue du déplacement. Les estimations relatives aux désistements et le montant comptabilisé au titre des produits tirés des désistements qui en découle sont établis en fonction des tendances passées des désistements et d'autres facteurs applicables tels que les modalités contractuelles liées aux billets, et font l'objet d'une incertitude relative à la mesure. Les estimations relatives aux désistements peuvent varier dans les périodes futures.

Période d'amortissement des actifs non courants

Air Canada fait des estimations concernant la durée d'utilité prévue des actifs non courants et la valeur résiduelle attendue des actifs en se basant sur l'estimation de la juste valeur actualisée et future des actifs, des projets concernant le parc

aérien d'Air Canada et des flux de trésorerie qu'ils engendrent. Divers facteurs, notamment les modifications des programmes de maintenance, les variations des prix du carburant d'aviation et des autres coûts liés à l'exploitation, l'évolution de l'utilisation du matériel volant et les fluctuations des prix des appareils neufs et d'occasion pour des modèles identiques ou similaires, pourraient donner lieu à des variations, qui pourraient être importantes, de ces estimations. Les estimations et les hypothèses sont évaluées au moins une fois l'an. En général, ces ajustements sont comptabilisés avec effet prospectif, au moyen de la dotation aux amortissements. Aux fins de l'analyse de sensibilité de ces estimations, une réduction de 50 % des valeurs résiduelles du matériel volant dont la durée d'utilité restante est supérieure à cinq ans se traduit par une hausse de 16 M\$ de la dotation aux amortissements annuelle. Pour le matériel volant dont la durée d'utilité restante est plus courte, les valeurs résiduelles ne devraient pas changer notablement.

Provisions liées à la maintenance

La comptabilisation de provisions liées à la maintenance relativement aux modalités de restitution des appareils exige que la direction fasse des estimations des coûts futurs associés aux travaux de maintenance nécessaires en vertu des modalités de restitution prévues dans les contrats de location et des estimations de l'état futur prévu de l'appareil à la fin du bail. Ces estimations tiennent compte du coût actuel de ces travaux de maintenance, des estimations de l'inflation à propos de ces coûts ainsi que d'hypothèses concernant l'utilisation de l'appareil concerné. Toute différence entre le coût de maintenance réellement engagé à la fin de la location et le montant de la provision est comptabilisée dans la charge de maintenance avions pour la période. L'incidence d'un changement dans les estimations, y compris d'un changement dans les taux d'actualisation, les hypothèses concernant l'inflation, les estimations de coûts ou les dates d'expiration de contrats de location, est comptabilisée comme un ajustement de l'actif au titre du droit d'utilisation.

Impôts sur le résultat

Depuis 2020, les actifs d'impôts différés nets liés aux pertes fiscales inutilisées et aux autres différences temporaires déductibles n'ont pas été comptabilisés. En raison de la pandémie de COVID-19, il y a eu un grand nombre d'indications négatives liées aux pertes subies durant cette période, et aux hypothèses quant au moment du renversement des différences temporaires, y compris les attentes liées aux résultats d'exploitation et flux de trésorerie futurs.

Au troisième trimestre de 2024, Air Canada a déterminé qu'il était probable que la quasi-totalité des actifs d'impôt différés, qui comprennent les pertes autres que les pertes en capital, les autres avantages postérieurs à l'emploi, la maintenance et les autres différences temporaires, soit réalisée. Se reporter à la note 11, *Impôts sur le résultat*, des états financiers consolidés et notes complémentaires auditées de 2024 d'Air Canada pour un complément d'information sur les actifs d'impôt sur le résultat différés comptabilisés.

Avantages futurs du personnel

Le coût et les charges connexes des régimes de retraite, d'avantages postérieurs à l'emploi et d'avantages complémentaires de retraite d'Air Canada sont déterminés au moyen de méthodes actuarielles. Les évaluations actuarielles reposent sur des hypothèses et des estimations, notamment celles ayant trait aux taux d'actualisation et aux taux de mortalité. De plus, en raison de la nature à long terme de ces régimes, ces estimations sont soumises à une incertitude importante. Se reporter à la note 9, *Passif au titre des régimes de retraite et autres avantages du personnel*, des états financiers consolidés et notes complémentaires auditées de 2024 d'Air Canada pour un complément d'information.

Hypothèses

La direction est tenue de faire des estimations à propos des hypothèses actuarielles et financières afin de déterminer le coût et le passif connexe des avantages futurs du personnel d'Air Canada.

Taux d'actualisation

Le taux d'actualisation utilisé pour déterminer l'obligation au titre des prestations a été calculé par rapport aux taux d'intérêt en vigueur sur le marché pour les obligations de sociétés cotées « AA » ou mieux et pour des flux de trésorerie correspondant approximativement au calendrier et au montant des paiements prévus des prestations.

Augmentations salariales futures

Les estimations associées aux hypothèses concernant les augmentations salariales futures reposent sur les politiques de rémunération en vigueur, les régimes à long terme de la Société, les conventions collectives et les contrats de travail, ainsi que sur les prévisions économiques.

Hypothèses concernant la mortalité

Les tables de mortalité et les échelles d'amélioration de la mortalité publiées par l'Institut canadien des actuaires (révision

de 2014) ont été prises en compte lors du choix de l'estimation la plus plausible de l'hypothèse concernant la mortalité utilisée par la direction pour calculer l'obligation au titre des prestations de retraite constituées aux 31 décembre 2024 et 2023.

Les moyennes pondérées retenues comme hypothèses pour déterminer les obligations d'Air Canada au titre des prestations constituées et leur coût sont les suivantes :

	Prestations de retraite		Autres avantages futurs du personnel	
	2024	2023	2024	2023
Taux d'actualisation utilisé pour déterminer :				
Intérêt net sur l'obligation nette au titre des prestations déterminées pour l'exercice clos le 31 décembre	4.64 %	5.28 %	4.64 %	5.28 %
Coût des services rendus pour l'exercice clos le 31 décembre	4.65 %	5.28 %	4.65 %	5.28 %
Obligation au titre des prestations constituées au 31 décembre	4.70 %	4.64 %	4.70 %	4.64 %
Taux d'augmentation future de la rémunération utilisé pour déterminer :				
Coût des prestations constituées et des services rendus pour l'exercice clos le 31 décembre	2.75 %	2.75 %	sans objet	sans objet
Obligation au titre des prestations constituées au 31 décembre	2.75 %	2.75 %	sans objet	sans objet

Analyse de sensibilité

L'analyse de sensibilité consiste à modifier une hypothèse tout en maintenant toutes les autres hypothèses constantes. Il est peu probable qu'une telle situation se produise réellement et il peut exister des corrélations entre les variations de certaines hypothèses. Pour calculer la sensibilité de l'obligation au titre des prestations déterminées aux variations des principales hypothèses actuarielles, la même méthode (valeur actualisée de l'obligation au titre des prestations déterminées calculée selon la méthode des unités de crédit projetées à la clôture de la période de présentation de l'information financière) que celle employée pour calculer le passif comptabilisé dans l'état consolidé de la situation financière a été appliquée.

L'analyse de sensibilité des charges de retraite, des intérêts nets relatifs au passif au titre des prestations de retraite et de l'obligation au titre des prestations de retraite pour 2024, qui repose sur différentes hypothèses actuarielles en ce qui a trait au taux d'actualisation des régimes, est présentée ci-après. L'incidence de la modification d'une hypothèse sur chaque régime de retraite est pondérée proportionnellement à l'obligation totale au titre des régimes afin de déterminer l'incidence totale pour chaque hypothèse présentée.

(en millions de dollars canadiens)	0,25 point de pourcentage	
	Diminution	Augmentation
Taux hypothétique d'actualisation pour l'obligation		
Charge de retraite	34 \$	(32) \$
Intérêts nets liés au passif au titre des prestations de retraite	11	(9)
Total	45 \$	(41) \$
Augmentation (diminution) de l'obligation au titre des prestations de retraite		
	604 \$	(571) \$

L'augmentation (la diminution) de l'obligation au titre des prestations de retraite résultant d'une variation de 0,25 point de pourcentage du taux d'actualisation porte sur le montant brut du passif au titre des prestations de retraite et est présentée avant incidence des variations des actifs des régimes. Au 31 décembre 2024, environ 90 % des actifs des régimes de retraite d'Air Canada étaient investis dans des instruments à revenu fixe afin de gérer une partie importante du risque de taux d'intérêt (risque de taux d'actualisation).

Une augmentation de un an de l'espérance de vie ferait monter l'obligation au titre des prestations de retraite de 433 M\$.

Les taux hypothétiques relatifs aux coûts de santé influent sur les sommes déclarées relativement aux régimes d'assurance maladie. Pour 2024 et par la suite, un taux d'augmentation annuel de 4,5 % du coût par personne des prestations de santé couvertes a été retenu comme hypothèse (inchangé par rapport à l'hypothèse de 2023). Une augmentation de un point de pourcentage des taux hypothétiques relatifs aux coûts de santé aurait fait monter de 5 M\$ le total des coûts des services rendus au cours de l'exercice et des coûts financiers, et de 61 M\$ l'obligation correspondante. Une diminution de un point de pourcentage des taux hypothétiques relatifs aux coûts de santé aurait fait baisser de 4 M\$ le total des coûts des services rendus au cours de l'exercice et des coûts financiers, et de 64 M\$ l'obligation correspondante.

Une diminution de 0,25 point de pourcentage du taux d'actualisation lié aux autres avantages futurs du personnel aurait fait monter de moins de 1 M\$ le total des coûts des services rendus au cours de l'exercice et des coûts financiers, et de 34 M\$ l'obligation correspondante. Une augmentation de 0,25 point de pourcentage du taux d'actualisation aurait fait baisser de moins de 1 M\$ le total des coûts des services rendus au cours de l'exercice et des coûts financiers, et de 32 M\$ l'obligation correspondante.

14. Accords hors bilan

Garanties

De concert avec d'autres sociétés aériennes, Air Canada est partie à des accords d'avitaillement et de dégivrage avec neuf sociétés d'avitaillement et trois sociétés de dégivrage d'appareils dans divers grands aéroports du Canada. Ces entités fonctionnent selon le principe du recouvrement des coûts. La dette globale de ces entités qui n'a pas été consolidée par Air Canada selon la norme IFRS 10 *États financiers consolidés*, est d'environ 1 425 M\$ au 31 décembre 2024 (1 215 M\$ au 31 décembre 2023), ce qui correspond au risque de perte maximal auquel s'expose Air Canada, avant la prise en compte de la valeur des actifs qui garantissent les obligations et de tout partage de coûts éventuels avec les autres sociétés aériennes contractantes. Air Canada considère le risque en découlant comme minime. Chaque société aérienne contractante qui fait partie d'une de ses entités participe à la garantie de sa dette d'une manière proportionnelle à l'utilisation qu'elle fait du réseau. La durée de ces accords varie, mais elle dépasse généralement cinq ans.

Conventions d'indemnisation

Dans le cours normal de ses activités, Air Canada conclut différents contrats, notamment des contrats d'exploitation ou de crédit-bail immobilier, des contrats de financement ou de location d'appareils, des contrats de services techniques et des contrats conclus avec des administrateurs ou des dirigeants et autres accords commerciaux, dont certains peuvent donner lieu à des indemnisations à des contreparties qui peuvent entraîner le paiement, par Air Canada, des coûts ou des pertes engagés par ces contreparties. Air Canada ne peut raisonnablement estimer le montant éventuel, s'il en est, qu'elle pourrait avoir à payer en vertu de telles conventions d'indemnisation. Un tel montant dépendrait aussi de l'issue de faits et de circonstances futurs, qui ne peut être prédite. Certaines conventions établissent un montant potentiel maximal, tandis que d'autres ne précisent pas de montant maximal ou de période limitée. Par le passé, Air Canada n'a fait aucun paiement important aux termes de telles conventions d'indemnisation.

Air Canada s'attend à être protégée par ses assurances dans la plupart des cas de responsabilité extracontractuelle et pour certaines des obligations contractuelles.

15. Transactions entre parties liées

Au 31 décembre 2024, 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 et celles liées à des services de promotion et de gestion pour un certain nombre de régimes d'avantages postérieurs à l'emploi qui sont des parties liées. Se reporter aux notes 9 et 21 des états financiers consolidés et notes complémentaires auditées de 2024 d'Air Canada pour un complément d'information sur ces régimes.

16. Sensibilité des résultats

Les résultats financiers d'Air Canada sont assujettis à de nombreux facteurs internes et externes qui peuvent avoir d'importantes répercussions sur les résultats d'exploitation. Le tableau ci-après présente, à titre indicatif, l'incidence financière que les variations des prix du carburant d'aviation et la valeur du dollar canadien auraient eue de manière générale sur les résultats d'exploitation antérieurs d'Air Canada. Une variation équivalente mais opposée du facteur de sensibilité ci-après aurait entraîné de manière générale une incidence analogue mais contraire. Ces données ont été établies en fonction du niveau d'activité de 2024 à partir des estimations de la direction. Les incidences présentées ne sont pas corrélatives et elles ne rendent pas compte du lien d'interdépendance des divers éléments entre eux, pas plus qu'elles ne donnent une indication des tendances futures ou des résultats futurs, lesquels peuvent varier sensiblement en raison de nombreux facteurs indépendants de la volonté d'Air Canada.

Variable clé	Mesure en 2025	Facteur de sensibilité	Incidence favorable (défavorable) estimative sur le bénéfice d'exploitation/ Résultat avant impôts (en millions de dollars canadiens)
Carburant			
Carburant – carburant d'aviation (\$ US/baril) ¹⁾	99 \$	Augmentation de 1 \$ US/baril	(49) \$
Carburant – carburant d'aviation (\$ CA/litre) ¹⁾	1,01 \$	Augmentation de 1 %	(52) \$
Change			
\$ CA en \$ US	1 \$ US = 1,40 \$ CA	Augmentation de 1 cent (c.-à-d. de 1,40 \$ à 1,39 \$ pour 1 \$ US)	
		Produits d'exploitation ²⁾	36 \$
		Charge d'intérêts nette	4
		Réévaluation de la dette à long terme et des obligations locatives, de la trésorerie, des équivalents de trésorerie et des placements à court terme libellés en dollars américains et des autres éléments monétaires à long terme, montant net	67
		Réévaluation des dérivés de change en cours	(68)
		Incidence sur le résultat avant impôts	39 \$

1) Compte non tenu de l'incidence des suppléments des transporteurs et des instruments de couverture liés au carburant (le cas échéant).

2) L'effet sur le bénéfice d'exploitation des variations de change ne tient pas compte de l'incidence des activités de couverture, comme le recours aux dérivés de change et aux réserves de trésorerie en dollars américains. Les profits et les pertes liés à ces activités de couverture sont comptabilisés dans les produits (charges) autres que d'exploitation au compte consolidé de résultat d'Air Canada.

17. Gestion du risque de l'entreprise et gouvernance

Aperçu

La gestion des possibilités et des risques fait partie intégrante des processus administratifs d'Air Canada. Les décisions stratégiques sont prises par la haute direction en fonction des répercussions en matière de risque pour l'entreprise et ses parties prenantes. Les risques pouvant être notables pour Air Canada sont cernés et surveillés sur une base permanente dans le cadre du programme de gestion des risques de l'entreprise d'Air Canada, lequel permet d'informer régulièrement le Conseil d'administration par l'intermédiaire du Comité d'audit, des finances et du risque de celui-ci.

Supervision du Conseil d'administration

La gestion des risques fait partie intégrante de la gouvernance d'entreprise d'Air Canada. Le Conseil d'administration a créé des comités (Comité d'audit, des finances et du risque, Comité de la sécurité, de la santé, de l'environnement et de la sûreté, Comité de gouvernance et de mises en candidature et Comité des ressources humaines, de la rémunération et des régimes de retraite) qui lui prêtent main-forte à l'égard de son mandat de supervision.

L'information relative au risque est passée en revue par le Conseil d'administration ou le Comité du Conseil pertinent chaque trimestre. De plus, les comités du Conseil, en fonction de leur mandat respectif, étudient et analysent régulièrement avec la haute direction les principaux risques visant la Société, outre les mesures prises en vue de surveiller, maîtriser et atténuer ses risques afin de s'assurer de l'efficacité de la gestion de chaque risque individuel. Ces processus visent à réduire comme il se doit les risques, plutôt que de les éliminer.

Le Comité d'audit, des finances et du risque est chargé de la supervision du programme de gestion des risques de l'entreprise et des activités de l'Audit et Services-conseils de l'entreprise, ainsi que l'énoncent les règles de son mandat.

La communication relative aux risques dans le cadre de la gestion des risques de l'entreprise est assurée par l'Audit et Services-conseils de l'entreprise, qui fournit des mises à jour trimestrielles de nature indépendante sur l'état de chaque risque de l'entreprise.

Cadre et structure de la gestion des risques

Le cadre de travail relatif à la gestion des risques d'Air Canada a été conçu en vue de rendre possibles la gouvernance et la surveillance des risques stratégiques les plus importants. Il est conforme à la norme ISO 31000 ainsi qu'au cadre de GRE 2017 du COSO.

Air Canada détermine et évalue les risques au niveau de l'entreprise, et les classe dans les catégories suivantes : sécurité, réglementation, finances, commerce, exploitation et réputation. Ces catégories de risques et les risques correspondants sont passés en revue chaque trimestre et sont transmis au Comité d'audit, des finances et du risque.

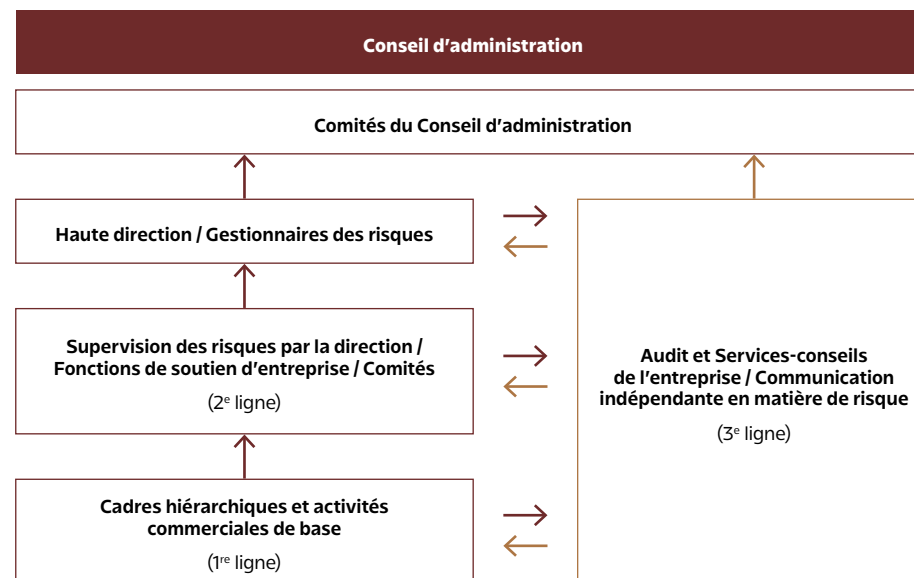
Des pratiques administratives efficaces et le respect des normes déontologiques sont également des éléments essentiels de la culture d'Air Canada en matière de gestion des risques. Air Canada

a créé (et elle met à jour au besoin) un Code de conduite, lequel énonce les principes directeurs et les normes déontologiques visant l'ensemble des activités d'entreprise d'Air Canada. Un processus anonyme de signalement des manquements à l'éthique et un comité d'éthique comptent également parmi les moyens mis en place pour veiller au respect du Code de conduite.

La structure de gestion des risques d'Air Canada s'inspire de l'approche axée sur le « modèle des trois lignes » :

- Première ligne – Les unités administratives sont tenues d'intégrer de façon quotidienne la gestion des risques à leurs activités commerciales et opérationnelles fondamentales.
- Deuxième ligne – Les unités de soutien établissent des politiques, donnent des conseils spécialisés et surveillent les risques (p. ex., Sécurité, Sûreté, Services juridiques et Conformité, Finances, Trésorerie et Fiscalité, Sélection des fournisseurs et Approvisionnement, Affaires gouvernementales, Ressources humaines, Environnement, Opérations TI et Cybersécurité).
- Troisième ligne – L'Audit et Services-conseils de l'entreprise fait rapport, de façon indépendante et objective, sur la gouvernance d'Air Canada, ainsi que sur ses pratiques et contrôles en matière de gestion des risques.

La structure de la gestion des risques de l'entreprise et de la gouvernance d'Air Canada s'établit comme suit :



Bien que le cadre de travail relatif à la gestion des risques décrit dans la présente rubrique corresponde aux meilleures pratiques sectorielles, rien ne garantit qu'il suffira à prévenir des situations qui pourraient nuire gravement à la situation financière d'Air Canada, à sa performance financière, à ses flux de trésorerie, à ses activités ou à sa réputation.

18. Facteurs de risque

Outre les autres renseignements fournis dans le présent rapport, le lecteur est prié de prendre connaissance des risques significatifs décrits ci-après en vue d'évaluer les activités d'Air Canada ainsi que les énoncés prospectifs que contient le présent rapport et d'autres informations que présente Air Canada à l'occasion. Ces risques, individuellement ou collectivement, pourraient avoir une incidence défavorable considérable sur les activités d'Air Canada, son résultat d'exploitation, sa situation financière et l'issue réelle des questions auxquelles se rapportent les énoncés prospectifs. Si un risque se matérialisait, le contexte au moment concerné pourrait également faire en sorte que les répercussions connexes soient différentes de celles qui auraient été par ailleurs attendues. Ce texte ne recense pas tous les risques auxquels Air Canada peut faire face. D'autres risques, qu'Air Canada ignore ou juge minimes pour le moment, pourraient se manifester ultérieurement et nuire considérablement à ses activités, à son résultat d'exploitation, à sa situation financière et à l'issue des questions évoquées dans les énoncés prospectifs.

Conjoncture économique et contexte géopolitique –

L'évolution de la conjoncture économique et du contexte géopolitique pourrait avoir un effet très défavorable sur Air Canada, ses activités, son résultat d'exploitation et sa situation financière.

Le résultat d'exploitation d'Air Canada est sensible à la conjoncture et au contexte géopolitique, facteurs qui peuvent influencer considérablement sur la demande à l'égard du transport aérien de manière générale ou sur certaines destinations en particulier, ainsi que sur la capacité à exploiter certaines liaisons ou la viabilité des itinéraires, et avoir une incidence sur les charges d'exploitation, les produits d'exploitation, les coûts et la disponibilité du carburant, les coûts liés au change, les coûts fiscaux, outre les coûts et la disponibilité des capitaux et fournitures. Les déclarations ou les mesures prises par les gouvernements relativement à l'imposition (ou aux menaces d'imposition) de tarifs sur les exportations ou les importations canadiennes, ainsi que les réactions des consommateurs et d'autres clients d'Air Canada, notamment le boycottage de voyages vers des destinations desservies par Air Canada, peuvent présenter des risques importants pour Air Canada et l'économie canadienne, et peuvent miner la confiance des investisseurs et perturber les chaînes d'approvisionnement hautement intégrées qui sont le moteur de l'activité économique au Canada ou dont dépend Air Canada, ce qui

aurait une incidence négative sur le commerce, la stabilité économique et l'accès d'Air Canada à des approvisionnements ou à des coûts. Toute incertitude créée par ces déclarations ou mesures peut également avoir un effet dissuasif sur la croissance économique, les entreprises, les investisseurs et les consommateurs adoptant une approche attentiste. Des conditions économiques ou géopolitiques ayant un effet prolongé ou marqué, notamment en lien avec les conflits militaires au Moyen-Orient ou entre la Russie et l'Ukraine ou d'autres conflits géopolitiques et les troubles civils en cours et les réactions connexes de divers gouvernements et autorités (ou leur absence de réaction), les maladies infectieuses, un repli économique au Canada, aux États-Unis ou ailleurs dans le monde ou l'inflation, seraient susceptibles de nuire gravement à Air Canada ainsi qu'à ses activités, à son résultat d'exploitation et à sa situation financière, tout comme d'ailleurs des litiges, des modifications ou de l'incertitude liée aux liens politiques, fiscaux, commerciaux ou économiques entre territoires où Air Canada exerce des activités, le déclenchement réel ou appréhendé d'hostilités dans des régions que dessert ou survole Air Canada, ou dans des régions avoisinantes.

Résultat d'exploitation – Air Canada pourrait subir de lourdes pertes et ne pas être en mesure de dégager ou de maintenir une véritable rentabilité ou encore d'atteindre les objectifs liés à certaines ou à la totalité de ses initiatives.

La conjoncture économique et divers facteurs décrits dans le présent rapport pourraient amener Air Canada à subir des pertes importantes. Le secteur de l'aviation commerciale a toujours été caractérisé par la faiblesse des marges bénéficiaires et par le niveau élevé des coûts fixes, et les coûts associés à l'exploitation d'un vol ne varient pas considérablement selon le nombre de passagers transportés. Par conséquent, un changement dans le nombre de passagers, la tarification, les marges ou la composition du trafic, ou l'accroissement des coûts, pourrait avoir d'importantes répercussions sur le résultat d'exploitation d'Air Canada et sur sa situation financière. Étant donné la concurrence qui marque le secteur du transport aérien et la sensibilité des clients à l'égard des coûts du transport aérien, Air Canada pourrait ne pas être en mesure de transférer l'augmentation des coûts à sa clientèle au moyen de majorations tarifaires. En dépit de sa focalisation sur l'amélioration de la résilience visant ses activités en cas de ralentissement et de ses initiatives stratégiques et commerciales en cours et prévues, Air Canada pourrait ne pas arriver à dégager ou à maintenir une véritable rentabilité ni à atteindre tous les objectifs qu'elle s'est fixés, notamment ceux d'accroître son chiffre d'affaires, de réduire ses coûts, d'améliorer ses marges, de relever la capacité de façon rentable, d'obtenir un rendement suffisant pour ses dépenses

d'investissement et d'atténuer ou de contrebalancer les risques auxquels elle doit faire face, en particulier ceux qui sont énoncés dans le présent rapport.

Prix des billets et demande du marché – Les fluctuations des prix et de la demande à l'égard du transport aérien pourraient avoir une incidence défavorable sensible sur Air Canada, ses activités, son résultat d'exploitation et sa situation financière.

Le prix des billets et la demande à l'égard du transport aérien d'Air Canada, à l'instar de ceux d'autres sociétés aériennes, ont beaucoup fluctué par le passé et peuvent fluctuer encore beaucoup à l'avenir. Air Canada ne peut pas prévoir avec certitude les conditions du marché ou les prix qu'elle pourra demander à ses clients. Les attentes et perceptions de la clientèle peuvent évoluer rapidement en raison de nombreux facteurs et la demande de billets à bas prix ou de modes de transport de rechange peut affecter les revenus. Les voyages, particulièrement les voyages d'agrément, constituent pour les consommateurs une dépense discrétionnaire. La demande à l'égard des voyages en classes affaires et haut de gamme est également tributaire de divers facteurs, comme la situation économique et géopolitique. De nombreux facteurs, comme un repli économique, un climat d'instabilité géopolitique, des maladies infectieuses ainsi que l'intensification des inquiétudes que suscitent l'incidence du transport aérien sur l'environnement et la tendance en faveur de modes de transport ayant une empreinte écologique moindre, pourraient aussi avoir pour conséquence de faire baisser la demande à l'égard du transport aérien et les tarifs et de nuire considérablement à Air Canada, à ses activités, à son résultat d'exploitation et à sa situation financière.

Concurrence – Air Canada évolue dans un secteur où la concurrence est intense et fait face à une concurrence croissante au Canada, en Amérique du Nord et ailleurs dans le monde.

Air Canada évolue dans un secteur où la rivalité est intense et fait face constamment à une vive concurrence tarifaire. Plusieurs transporteurs, entre autres des transporteurs à faibles coûts et à très faibles coûts canadiens, américains et étrangers, ont fait leur entrée ou intensifié leur présence sur les marchés que dessert ou prévoit desservir Air Canada, notamment les marchés intérieurs, transfrontaliers et internationaux, les marchés des voyages d'agrément, ainsi que les marchés du transport de fret, ou ils ont annoncé leur intention de le faire.

Certains transporteurs rivaux d'Air Canada (canadiens, américains et étrangers) pourraient remanier en profondeur leur organisation (entre autres par voie de fusion avec un autre

transporteur ou une autre entité ou d'acquisition par ceux-ci, ce que certains ont déjà fait) de manière à mobiliser davantage de capitaux, à réduire leur endettement, à abaisser leurs charges d'exploitation ou à se doter d'autres atouts concurrentiels, ce qui les avantagerait donc par rapport à Air Canada. La concentration au sein du secteur du transport aérien et le fait que de plus en plus de transporteurs concluent des accords de partenariat commercial intégrés (notamment avec des opérateurs multimodaux) pourraient également favoriser la capacité concurrentielle de certains transporteurs. Les sociétés aériennes détenues, contrôlées ou parrainées par l'État peuvent bénéficier d'avantages concurrentiels, notamment grâce à un accès préférentiel aux infrastructures aéroportuaires, à des environnements réglementaires favorables, à des politiques de protection du marché et à la capacité d'exercer une influence politique pour conclure des accords bilatéraux avantageux.

La prédominance des sites de voyages en ligne et d'autres filières de distribution de produits de voyage a donné lieu à une augmentation substantielle des nouveaux itinéraires et des prix réduits et promotionnels proposés par les concurrents d'Air Canada. Ceux-ci continuent de mettre en œuvre des mesures incitatives et promotionnelles et, dans de nombreux cas, ils augmentent leurs dépenses à ce titre. La capacité d'Air Canada à réduire ses prix afin de livrer concurrence efficacement repose sur son aptitude à dégager des marges d'exploitation acceptables et peut se trouver entravée par des lois en vigueur ou des politiques d'intérêt public visant à encourager la concurrence.

La concurrence accrue de la part de rivaux actuels ou nouveaux, notamment de la part de ceux qui concluent des structures de partenariat ou coentreprises nouvelles ou élargies ou qui utilisent des stratégies de distribution des technologies ou des modèles commerciaux disruptifs, et d'autres mesures concurrentielles, ou qui reçoivent des subventions, de l'aide gouvernementale ou d'autres avantages à l'étranger auxquels Air Canada n'a pas accès, pourrait porter un grand préjudice à Air Canada, à ses activités, à son résultat d'exploitation et à sa situation financière.

Dépendance à l'égard des technologies – Air Canada dépend énormément des technologies pour exercer ses activités et toute défaillance ou atteinte à la protection des données pourrait nuire gravement à Air Canada, à ses activités, à son résultat d'exploitation et à sa situation financière.

Air Canada dépend largement des technologies, notamment pour exercer ses activités, accroître son chiffre d'affaires et réduire ses coûts. Les systèmes technologiques d'Air Canada comprennent ceux relatifs à ses sites Web, aux ventes et services aux passagers, aux services fret, aux services clientèle

dans les aéroports, aux opérations aériennes, au programme de fidélité, aux communications, à la distribution et à d'autres activités commerciales. Les sites Web d'Air Canada et ses autres systèmes technologiques doivent pouvoir traiter de manière efficace un volume élevé de trafic et traiter et transmettre de manière sûre et efficace des données critiques pour ses activités. Pour exercer ses activités, Air Canada doit recueillir, traiter et stocker de manière sûre ainsi que gérer efficacement des données sensibles, notamment des renseignements personnels sur ses clients, les membres Aéroplan, ses employés, ses partenaires commerciaux et d'autres parties. Le développement et la gouvernance appropriés des systèmes d'intelligence artificielle sont essentiels, notamment pour garantir la sécurité, améliorer l'efficacité opérationnelle, atteindre les objectifs commerciaux et maintenir la confiance du public. Le fonctionnement et la gouvernance efficaces, fiables et sûrs des réseaux et des systèmes (y compris ceux de tiers) où sont stockées, transmises et traitées les informations sensibles sont essentiels pour les activités d'Air Canada.

Les systèmes technologiques sur lesquels s'appuie Air Canada sont par ailleurs tributaires de la performance de ses nombreux fournisseurs, laquelle est elle-même dépendante des écosystèmes de technologies et les pratiques en matière de sûreté de ceux-ci, sur lesquels la Société a moins de contrôle direct. Les systèmes technologiques peuvent être vulnérables à divers types d'arrêts accidentels, d'interruptions ou d'abus attribuables, entre autres causes, aux erreurs humaines, aux actions ou omissions de fournisseurs tiers, à des catastrophes naturelles, à des attentats terroristes, à des défaillances des systèmes de télécommunications, à des pannes d'électricité, à des actes de piratage informatique (notamment des cyberattaques ainsi que des logiciels rançonneurs ou malveillants et des virus informatiques) et à d'autres menaces opérationnelles ou menaces pour la sûreté.

À l'instar d'autres entités exerçant leurs activités dans le monde numérique d'aujourd'hui, nous sommes exposés à des menaces à la sécurité de nos réseaux, de nos systèmes et de nos données. Ces menaces continuent d'augmenter en raison de l'augmentation du nombre de criminels bien organisés (pirates informatiques commandités ou non par un État ou d'autres parties) et à mesure que la fréquence, l'intensité et la complexité des tentatives d'attaque et d'intrusion se multiplient, l'apparition de nouvelles technologies, telles que l'intelligence artificielle, ainsi que la complexité croissante des techniques d'ingénierie sociale, accroissant encore plus ces menaces à la sécurité de l'information et les dommages qu'elles peuvent infliger.

Compte tenu de l'évolution de la nature et de la complexité des menaces qui pèsent sur la sûreté de l'information, nos systèmes

et contrôles de sûreté de l'information doivent s'adapter en permanence et faire l'objet d'un suivi constant afin d'en garantir l'efficacité. Étant donné la complexité et l'ampleur de nos activités, de notre infrastructure de réseau, de notre technologie et de nos systèmes de soutien informatique, rien ne garantit que nos systèmes et contrôles de sûreté de l'information seront efficaces, et ce, malgré les efforts que nous déployons et ceux des tiers sur lesquels nous nous appuyons. Nous avons été la cible de cyberattaques par le passé et l'éventualité d'autres cyberattaques n'est pas à exclure.

Tout cas de défaillance, de dégradation, d'interruption, de détournement ou d'utilisation frauduleuse, d'atteinte à la sûreté ou à la sécurité, ou tout manquement à l'égard d'obligations en vigueur en matière de confidentialité, de respect de la vie privée ou de sûreté, ou toute autre obligation connexe, au sein d'Air Canada ou d'un tiers auquel la Société ou ses fournisseurs se fient, seraient susceptibles de porter atteinte à Air Canada, notamment ternir sa réputation et l'exposer à des poursuites, à des réclamations pour violation de dispositions contractuelles ou à des amendes ou pénalités et/ou à des coûts de remise en conformité, et pourraient, individuellement ou collectivement, porter un grave préjudice à Air Canada, à ses activités, à son résultat d'exploitation et à sa situation financière.

Interruptions ou perturbations de service – Les interruptions ou perturbations du service pourraient nuire grandement à Air Canada, à ses activités, à son résultat d'exploitation et à sa situation financière.

La bonne marche d'Air Canada repose essentiellement sur sa capacité à exercer ses activités de façon ininterrompue au départ et à destination de plusieurs aéroports, notamment ses plaques tournantes de Toronto, de Montréal et de Vancouver. Les retards ou les interruptions de service peuvent être causés par divers facteurs, comme l'incapacité des intervenants du secteur du transport aérien dont dépendent les activités d'Air Canada (notamment les aéroports, les services de sûreté, de douanes et de navigation aérienne et d'autres intervenants ou services), les problèmes liés à la sûreté ou des défaillances informatiques ou à d'autres raisons, les conditions météorologiques, les contraintes de capacité, les pénuries de main-d'œuvre ou les conflits de travail touchant des employés qui ne font pas partie du personnel d'Air Canada, comme les employés des aéroports, bagagistes, contrôleurs aériens, personnel de sûreté, agents d'immigration et des douanes et autres travailleurs de soutien aux activités aéroportuaires, les maladies infectieuses et d'autres restrictions visant la santé publique ou pour d'autres raisons indépendantes de la volonté d'Air Canada, et pourraient porter un grand préjudice à Air Canada, à ses activités, à son résultat d'exploitation et à sa situation financière.

Les interruptions et les perturbations du service peuvent être causées par des facteurs environnementaux (qui sont également provoqués par les changements climatiques, lesquels peuvent aussi accroître la fréquence, la durée et l'intensité des phénomènes météorologiques violents), des éruptions volcaniques, des inondations ou d'autres phénomènes naturels, ainsi que par des phénomènes d'origine anthropique, qui peuvent également avoir des conséquences sur la demande et le coût du transport aérien. De tels événements, tant au sol qu'en altitude (turbulences) ou ayant une incidence sur les aéroports ou les destinations desservies ou les itinéraires aériens empruntés par Air Canada, peuvent influencer sur la viabilité ou le coût des vols vers ces destinations, causer des interruptions et des perturbations du service, accroître les coûts pour Air Canada ou réduire considérablement la demande de transport aérien, ce qui pourrait avoir une incidence négative importante sur Air Canada, ses activités, son résultat d'exploitation et sa situation financière.

Approvisionnement et fournisseurs essentiels – Le défaut ou l'incapacité d'Air Canada d'obtenir certains produits et services de la part de fournisseurs essentiels, y compris selon des modalités favorables et en temps opportun, pourrait lui nuire gravement et porter un grand préjudice à ses activités, à son résultat d'exploitation et à sa situation financière.

La bonne marche d'Air Canada dépend notamment de sa capacité à se procurer auprès de fournisseurs éthiques et responsables, à des conditions et à des prix convenables, sans perturbation, en temps opportun ou selon les échéanciers prévus, les biens et services, en quantité suffisante et de qualité souhaitable, qui sont nécessaires à son exploitation ou à ses activités, comme du carburant, des avions et des pièces de rechange, des services de restauration, des services aéroportuaires (notamment les services de douanes et sûreté et l'infrastructure de soutien correspondant à la demande), des services de dégivrage, des créneaux aéroportuaires, des services de maintenance avions, des services et des installations de manutention du fret, ainsi que des systèmes et services de technologies de l'information. Comme d'autres sociétés aériennes, nous dépendons de la qualité et de la stabilité de la conception technique, de la fabrication et de la maintenance des appareils, des pièces détachées et des autres produits que nous achetons, et les problèmes qui surviennent peuvent les rendre indisponibles.

Dans certains cas, Air Canada ne peut obtenir ces biens ou services qu'auprès d'un nombre limité de fournisseurs (ou de fournisseurs exclusifs). Or le passage à de nouveaux fournisseurs ou à des fournisseurs de rechange, du fait que ceux-ci augmentent leurs tarifs ou ne respectent pas leurs

obligations, peut se révéler impossible ou prendre beaucoup de temps ou encore nécessiter l'engagement de ressources considérables. L'imposition de tarifs douaniers ou la menace d'imposition de tarifs douaniers peut également perturber les chaînes d'approvisionnement, faire monter les prix ainsi qu'engendrer de la volatilité et de l'incertitude. L'omission, le refus, le retard ou l'incapacité d'un fournisseur de fournir à Air Canada des biens et des services de qualité souhaitable à des conditions ou prix convenables ou dans des délais acceptables pour Air Canada peut être attribuable à des causes multiples et diverses, dont bon nombre échappent à la volonté d'Air Canada. Les chaînes d'approvisionnement mondiales restent moins résistantes, moins flexibles et moins efficaces, notamment en raison des pénuries de main-d'œuvre, de l'accès aux matières premières, du contexte économique et géopolitique et de la logistique du transport. Ces facteurs engendrent un climat d'incertitude et de changement constant qui a eu et peut continuer à avoir une incidence sur Air Canada et ses fournisseurs.

Tout manquement ou toute incapacité d'Air Canada quant à l'approvisionnement en biens et services de qualité souhaitable selon des modalités et des prix et dans des délais acceptables pour Air Canada pourrait avoir un effet négatif important sur Air Canada, ses activités, son résultat d'exploitation et sa situation financière.

Coûts de main-d'œuvre et relations de travail – Air Canada pourrait ne pas être en mesure de maintenir les coûts de main-d'œuvre à des niveaux opportuns ni de conclure des conventions collectives lui permettant de mettre en œuvre de façon fructueuse ses initiatives stratégiques. Rien ne garantit que les conventions collectives seront renouvelées sans conflit ni interruption de travail.

Les coûts de main-d'œuvre constituent l'un des postes les plus importants parmi les charges d'exploitation d'Air Canada. Rien ne garantit qu'Air Canada parviendra à maintenir ces coûts à des niveaux qui ne nuiront pas à ses activités, à son résultat d'exploitation et à sa situation financière. La plupart des employés d'Air Canada sont syndiqués. Air Canada a entamé des négociations visant la conclusion d'une convention collective avec le Syndicat canadien de la fonction publique (SCFP), qui représente ses agents de bord, et avec Unifor, qui représente les agents du Centre de contact Aéroplan, ainsi qu'avec d'autres unités de négociation. Les accords conclus avec certains autres syndicats arrivant à échéance au cours des prochaines années, des négociations devraient aussi commencer avec ces syndicats. Les nouvelles conventions collectives ou l'issue des négociations ou arbitrages portant, notamment, sur les salaires et autres coûts de main-d'œuvre ou sur les règles d'exécution

du travail pourraient accroître les coûts de main-d'œuvre et d'autres charges, ou encore imposer des modalités restreignant ou réduisant la capacité d'Air Canada à maintenir ses objectifs commerciaux ou à entreprendre des initiatives stratégiques, ce qui serait susceptible de porter un grand préjudice à Air Canada, à ses activités, à son résultat d'exploitation et à sa situation financière.

Rien ne garantit que les conventions collectives pourront être de nouveau renouvelées, notamment à des conditions conformes aux attentes d'Air Canada ou comparables à celles des conventions collectives conclues par ses concurrents, sans conflit de travail ou action syndicale, ni qu'il n'y aura par ailleurs aucun conflit de travail ou action syndicale qui occasionnerait une détérioration, interruption ou perturbation du service d'Air Canada ou qui serait susceptible de nuire à la capacité de cette dernière à mettre en œuvre ses plans d'entreprise ou à exercer ses activités, ce qui, dans un cas comme dans l'autre, pourrait porter un grand préjudice à Air Canada, à ses activités, à son résultat d'exploitation et à sa situation financière.

En ce qui concerne les syndicats représentant des salariés en poste au Canada, des grèves et lockout ne peuvent légalement être déclenchés après l'expiration des conventions, sauf si certaines conditions préalables prescrites par le Code canadien du travail ont été satisfaites.

De plus, un conflit ou un arrêt de travail impliquant un groupe d'employés syndiqués de Jazz, ou d'autres sociétés aériennes exploitant des vols pour le compte d'Air Canada, des fournisseurs essentiels ou d'autres tiers avec lesquels Air Canada fait affaire porterait vraisemblablement un grand préjudice à Air Canada, à ses activités, à son résultat d'exploitation et à sa situation financière. De même, des conflits de travail chez les membres Star Alliance^{MD} ou visant les activités dans des aéroports clés risqueraient de faire baisser la demande à l'égard du trafic de correspondance avec Air Canada et pourraient porter un grave préjudice à Air Canada, à ses activités, à son résultat d'exploitation et à sa situation financière.

Mesures stratégiques, commerciales, technologiques et autres – Un retard ou manquement dans la recherche et la conception ainsi que le financement et la mise en œuvre de certaines mesures importantes, ou dans l'investissement dans celles-ci, pourrait nuire considérablement à Air Canada, à ses activités, à son résultat d'exploitation et à sa situation financière.

Pour exercer ses activités, atteindre ses objectifs et rester compétitive, Air Canada doit continuellement rechercher et concevoir, financer et mettre en œuvre d'importantes mesures

stratégiques, commerciales, technologiques et autres, entre autres celles qui concernent l'achat d'avions, la pénétration du marché du voyage d'agrément ou du transport aérien à bas coût, l'établissement ou l'expansion des coentreprises, la lutte contre les changements climatiques, l'accroissement du chiffre d'affaires, la réduction des coûts, l'amélioration des processus administratifs, la mise en œuvre de nouvelles technologies (y compris l'intelligence artificielle), l'expansion du réseau et de la capacité aérienne et les initiatives visant à assurer, tout en l'améliorant, une expérience client toujours de haut calibre. Ces mesures stratégiques, tout comme leur établissement et leur mise en œuvre, peuvent subir l'effet néfaste d'une foule de facteurs, dont bon nombre échappent à la volonté d'Air Canada. Ces facteurs englobent entre autres la nécessité d'obtenir des approbations de nature juridique ou réglementaire, la bonne exécution des obligations de tiers (notamment les fournisseurs), de leurs services et de leurs produits, la bonne intégration de ces mesures aux autres activités et processus d'Air Canada, et l'adoption et l'acceptation de ces mesures par les clients, fournisseurs et employés d'Air Canada. L'incapacité de réaliser en temps opportun l'une ou l'autre de ces initiatives stratégiques de recherche et de conception, d'investissement et de mise en œuvre ou d'autres initiatives importantes serait de nature à nuire à la capacité d'Air Canada d'exercer ses activités, d'atteindre ses objectifs et de rester compétitive, et risquerait de porter un grave préjudice à Air Canada, à ses activités, à son résultat d'exploitation et à sa situation financière.

Coûts du carburant – Des fluctuations (notamment des hausses) prononcées des prix du carburant pourraient nuire gravement à Air Canada, à ses activités, à son résultat d'exploitation et à sa situation financière.

Le carburant constitue l'un des postes les plus importants parmi les charges d'exploitation d'Air Canada. Les prix du carburant subissent de grandes fluctuations sous l'influence de nombreux facteurs, dont la conjoncture des marchés internationaux, les événements géopolitiques, l'offre et les coûts de raffinage du carburant d'aviation, la tarification du carbone et autres règlements, taxes, prélèvements ou autres mesures liés aux changements climatiques, ainsi que le taux de change entre les dollars américain et canadien. Le marché mondial du carburant d'aviation est très volatil en raison des tensions géopolitiques, des facteurs économiques et d'autres facteurs, qui peuvent tous avoir une incidence sur le prix du carburant d'aviation et la capacité d'Air Canada à s'approvisionner. Air Canada ne peut prédire avec précision les cours du carburant à l'avenir et elle peut ne pas être en mesure de couvrir les risques liés aux fluctuations des cours du carburant, ou de les couvrir de façon suffisante. Étant donné la concurrence au sein du secteur du transport aérien, Air Canada pourrait ne pas être en mesure de

transférer à ses clients les hausses des prix du carburant par voie de majorations tarifaires. Des fluctuations (notamment des hausses) prononcées des prix du carburant pourraient nuire gravement à Air Canada, à ses activités, à son résultat d'exploitation et à sa situation financière.

Levier financier – L'endettement d'Air Canada est considérable. Air Canada pourrait ne pas être en mesure d'obtenir, en temps voulu et à des conditions acceptables, les fonds nécessaires pour satisfaire à ses besoins en trésorerie et financer les charges d'exploitation et les dépenses d'investissement requises.

L'endettement d'Air Canada lié à des obligations fixes est considérable, notamment en raison des coûts substantiels liés aux locations et acquisitions d'avions et autres financements. Bien qu'Air Canada cherche par tous les moyens à maîtriser son endettement, il est possible que la Société ait, à l'avenir, à accroître son niveau d'endettement actuel ou prévu.

Le niveau d'endettement actuel ou futur d'Air Canada pourrait avoir de lourdes répercussions pour la Société. La capacité d'Air Canada à s'acquitter de ses obligations de paiement prévues sur sa dette peut dépendre, entre autres, du rendement futur de ses activités et de sa capacité à refinancer sa dette au besoin. Air Canada contracte une partie importante de son endettement en monnaies étrangères, principalement en dollars américains. Par conséquent, les remboursements futurs au titre du service de la dette sont assujettis au risque de change. Rien ne garantit qu'Air Canada sera toujours à même de tirer de ses activités suffisamment de liquidités pour assurer le service de sa dette, de ses obligations découlant de contrats de location et autres, et de poursuivre les dépenses d'investissement et d'autres initiatives commerciales ou plans stratégiques. Chacun de ces facteurs est, dans une large mesure, lui-même dépendant de facteurs d'ordre géopolitique, économique, financier, concurrentiel, réglementaire, opérationnel et autres qui, pour une bonne part, échappent à la volonté d'Air Canada.

Besoins de capitaux et de liquidités – Air Canada pourrait ne pas être en mesure d'obtenir, en temps voulu et à des conditions acceptables, les fonds nécessaires pour satisfaire à ses besoins en trésorerie et financer les charges d'exploitation et les dépenses d'investissement requises.

Les risques décrits dans le présent rapport pourraient se répercuter sur les niveaux de liquidité d'Air Canada, entre autres les risques liés à la conjoncture géopolitique, aux conditions économiques et à la santé publique, aux taux de change, à la concurrence accrue, à la volatilité des prix du carburant, aux conflits de travail et aux clauses restrictives de contrats. Pour gérer le risque et mener à bien la stratégie commerciale d'Air Canada, d'importantes liquidités ainsi que des charges

d'exploitation et des dépenses d'investissement courantes considérables sont nécessaires.

Le niveau d'endettement d'Air Canada, ainsi que la conjoncture de marché et la disponibilité d'actifs à donner en garantie au titre d'emprunts ou d'autres dettes, peuvent rendre difficile la mobilisation de capitaux additionnels en vue de combler les besoins de liquidités de la Société selon des conditions acceptables, ou tout simplement de les combler.

Un recul prononcé du cours des titres d'Air Canada, y compris un affaissement généralisé des marchés financiers, une révision à la baisse des cotes de crédit d'Air Canada, des écarts entre les résultats financiers réels ou prévus d'Air Canada et les attentes que rendent publiques les analystes financiers, et les écarts entre la valeur estimée et la valeur présentée des actifs non grevés d'Air Canada, outre les événements touchant les activités de la Société ou le contexte dans lequel elle évolue, pourraient avoir un effet néfaste sur la capacité d'Air Canada de mobiliser des capitaux, d'émettre des titres d'emprunt, de contracter des emprunts selon des modalités acceptables, de recruter ou de conserver des employés clés, de procéder à des acquisitions stratégiques ou de conclure des partenariats commerciaux, ou encore d'exercer ses activités.

Rien ne garantit qu'Air Canada continuera de disposer de liquidités suffisantes, provenant soit de ses activités d'exploitation, soit de la mobilisation de capitaux selon des modalités acceptables, en vue de financer les charges d'exploitation et les dépenses d'investissement requises pour gérer tout enjeu et poursuivre la mise en œuvre de sa stratégie commerciale.

Services du transporteur régional – Le manquement du transporteur régional à ses obligations envers Air Canada pourrait nuire considérablement à Air Canada, à ses activités, à son résultat d'exploitation et à sa situation financière.

Air Canada donne plus d'envergure à son réseau au moyen de contrats conclus avec certains transporteurs aériens comme Jazz, qui exploite des vols pour le compte d'Air Canada. Aux termes du CAC de Jazz, Air Canada rémunère Jazz selon un barème fixe pour certains éléments et en fonction des coûts que Jazz engage pour certains autres. Air Canada rembourse également Jazz pour certains coûts refacturés que cette dernière prend en charge, comme les coûts de carburant, les redevances de navigation, les droits d'atterrissage et les redevances aéroportuaires ou elle prend les dispositions nécessaires pour fournir les produits ou services connexes à Jazz. En outre, le CAC de Jazz stipule la taille minimale du parc aérien que doit maintenir Jazz et prévoit une garantie d'utilisation quotidienne moyenne minimale qui oblige

Air Canada à recourir à Jazz pour le temps de vol indiqué. L'augmentation importante des coûts que Jazz engage, l'inexécution des obligations contractuelles de Jazz aux termes du CAC de Jazz, certains facteurs pouvant réduire l'utilisation du parc aérien de Jazz, comme un ralentissement économique ou des perturbations des marchés ou encore l'interruption ou la cessation imprévues des services de Jazz, ou d'autres circonstances semblables liées à d'autres sociétés aériennes auprès desquelles Air Canada pourrait se procurer de la capacité pour des vols régionaux, pourraient porter un grave préjudice à Air Canada, à ses activités, à son résultat d'exploitation et à sa situation financière.

Personnel – Air Canada est tributaire des employés clés et d'effectifs suffisants et toute pénurie ou tout roulement de personnel importants pourraient lui nuire considérablement.

Air Canada dépend de sa capacité à attirer et à retenir une variété d'employés, notamment des cadres supérieurs, des gestionnaires, des employés affectés aux vols, à la technologie et aux activités d'exploitation et autres employés clés, notamment les personnes chargées de fonctions techniques spécialisées, ayant l'expérience, les compétences et les connaissances nécessaires du secteur, afin d'exécuter son plan d'affaires et de mener ses activités. Une pénurie ou un roulement important des employés clés d'Air Canada (notamment en raison d'un marché du travail plus concurrentiel) seraient de nature à nuire gravement à Air Canada, à ses activités, à son résultat d'exploitation et à sa situation financière.

Maladies infectieuses – Les maladies infectieuses pourraient nuire à la demande à l'égard du transport aérien.

Les éclosions ou menaces d'éclosions de virus ou d'autres maladies contagieuses ou infectieuses, notamment une épidémie ou une pandémie comme la COVID-19, la grippe, le SRAS, les virus Ebola et Zika, ainsi que les mesures gouvernementales, les avertissements en matière de voyage ou autres à l'échelle canadienne ou internationale visant des villes ou régions du Canada ou d'autres pays pourraient nuire considérablement à la demande et avoir une incidence défavorable importante sur Air Canada, ses activités, son résultat d'exploitation et sa situation financière. Entre mars 2020 et le début du milieu de 2022, Air Canada et le reste de l'industrie mondiale du transport aérien ont fait face à un trafic nettement inférieur à celui de 2019 et à un déclin correspondant des revenus et des flux de trésorerie en raison de la pandémie de COVID-19 et des restrictions de déplacements imposées dans de nombreux pays, dont le Canada. Les conditions se sont considérablement améliorées. Toutefois, rien ne garantit qu'il n'y aura pas d'autres répercussions. D'autres

épidémies ou menaces pour la santé peuvent survenir, et celles-ci pourraient avoir un effet négatif important sur Air Canada, ses activités, son résultat d'exploitation et sa situation financière.

Réglementation – Air Canada est assujettie à un cadre juridique, réglementaire et administratif exhaustif et en constante évolution, tant au Canada qu'à l'échelle internationale.

Air Canada et le secteur de l'aviation commerciale sont assujettis à un cadre juridique, réglementaire et administratif exhaustif et en constante évolution, tant au Canada qu'à l'échelle internationale, notamment en ce qui concerne les impôts et taxes, les charges, les redevances et activités aéroportuaires, les droits de route, les créneaux aéroportuaires, l'exploitation et la maintenance des appareils, la sûreté, les règlements liés à la protection des passagers et des consommateurs, la santé publique et la sécurité, l'accessibilité du transport, les droits de la personne, les règlements visant les équipages et les autres règlements en matière de travail, la protection des renseignements personnels, la sécurité des données, le marketing et la publicité, les licences, la concurrence, les coentreprises, les régimes de retraite, l'environnement (y compris en ce qui a trait à la gestion du carburant, à la pollution, aux changements climatiques, aux émissions de gaz à effet de serre et aux niveaux sonores), les douanes, l'immigration, le contrôle des changes, le rapatriement de fonds et, dans une certaine mesure, la tarification.

Air Canada est assujettie à des lois, à des règlements et à des interprétations en matière d'impôt qui sont importants et en constante évolution et qui s'appliquent à ses activités dans divers territoires du monde. Par exemple, une grande majorité des pays membres du Cadre inclusif de l'Organisation de coopération et de développement économiques (« OCDE ») ont approuvé un cadre qui impose un taux d'imposition minimum de 15 %. Le Canada a promulgué une loi pour la mise en œuvre de ce cadre et d'autres pays dans lesquels Air Canada exerce des activités ont également fait part de leur intention d'adopter des lois similaires. L'OCDE continue également d'analyser des projets de modifications concernant la réaffectation des bénéfices aux territoires de marché. Air Canada ne peut prédire si, ni comment, les lois, règlements et exigences administratives ou initiatives similaires proposés au Canada ou à l'étranger (notamment en ce qui concerne les travaux portant sur le cadre inclusif de l'OCDE) seront réellement mis en œuvre, ni leur incidence sur ses activités.

Air Canada a fixé et continue de fixer des objectifs, de prendre des engagements et d'évaluer l'incidence eu égard aux changements climatiques, ainsi que les initiatives, plans

et propositions connexes que la Société et d'autres parties prenantes (dont les organismes publics, les autorités de réglementation et autres organismes) mettent en œuvre en matière de changements climatiques et d'émissions de carbone. La réalisation de nos engagements et de nos objectifs dépend de nombreux facteurs, notamment des mesures combinées des gouvernements, du secteur, des fournisseurs et des autres intervenants et parties prenantes, ainsi que du développement et de la mise en œuvre de nouvelles technologies. En particulier, les cibles d'émissions de carbone pour 2030 et nos aspirations à cet égard pour 2050 sont ambitieuses et fortement tributaires des nouvelles technologies, des énergies renouvelables et de la disponibilité d'un approvisionnement suffisant en carburants d'aviation durables, ce qui demeure un défi important. De plus, Air Canada a engagé, et prévoit continuer à engager, des coûts pour atteindre son objectif de zéro émission nette et pour se conformer aux lois et règlements sur la durabilité environnementale ainsi qu'aux autres normes et accords. La nature précise des lois, règlements, normes et accords contraignants ou non contraignants à venir, qui font l'objet d'une attention accrue de la part de parties prenantes à l'échelle locale et internationale, ne peut être prédite avec un quelconque degré de certitude, pas plus que leur incidence financière, opérationnelle ou autre. Rien ne garantit la mesure dans laquelle l'un ou l'autre de nos objectifs climatiques sera atteint, ni que les investissements futurs que nous ferons pour progresser sur la voie de l'atteinte de 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 la réalisation de nos objectifs climatiques actuels, en fonction de la stratégie commerciale, des acteurs économiques, réglementaires et sociaux, ainsi que de pressions potentielles de la part d'investisseurs, de groupes d'activistes ou d'autres parties prenantes. Si nous ne sommes pas en mesure de respecter nos objectifs et nos engagements relativement aux changements climatiques ou d'en rendre compte de façon appropriée, nous pourrions faire l'objet d'une publicité et de réactions négatives de la part d'investisseurs, de clients, de groupes de défense ou d'autres parties prenantes, ce qui pourrait nuire à la réputation d'Air Canada ou avoir d'autres effets négatifs sur la Société.

Bien qu'Air Canada cherche à se conformer à l'ensemble des lois, règlements applicables et exigences administratives, la mise en conformité peut nécessiter l'exercice d'un degré de jugement important pour ce qui est de leur interprétation. En outre, les interprétations, tout comme l'application et la mise en œuvre de ces exigences, peuvent évoluer en raison

de nombreux facteurs, dont les décisions des tribunaux, des autorités de réglementation, des autorités administratives et d'autres organismes. La conformité (ou la non-conformité) au cadre juridique et réglementaire et aux exigences administratives actuels et futurs au Canada et à l'étranger, notamment à l'égard des lois ou règlements incompatibles ou potentiellement contradictoires, ou de lois ou règlements qui visent de manière disproportionnée les sociétés aériennes canadiennes, ou Air Canada en particulier, pourrait se traduire par des coûts substantiels (y compris des impôts ou taxes, des amendes, des pénalités ou d'autres prélèvements), des entraves ou des désavantages concurrentiels et la non-conformité à de telles dispositions légales ou réglementaires pourrait se traduire par des actions en justice à l'égard d'Air Canada, notamment des poursuites en action collective. Rien ne garantit que le cadre juridique et réglementaire et les exigences administratives actuels et futurs ne seront pas susceptibles de porter un grand préjudice à Air Canada, à ses activités, à son résultat d'exploitation et à sa situation financière.

Attentats terroristes et mesures de sûreté – Toute attaque terroriste et ses répercussions pourraient avoir une incidence défavorable importante sur Air Canada, ses activités, son résultat d'exploitation et sa situation financière.

Le risque d'attentats et d'autres activités terroristes crée un climat d'inquiétude et d'incertitude chez les voyageurs. Un attentat (ou une tentative d'attentat) ou la menace d'un attentat (qu'il vise Air Canada ou un autre transporteur, une destination que dessert Air Canada ou d'autres destinations ou régions) et les mesures de sûreté, comme les restrictions visant le contenu des bagages de cabine ou les exigences à l'égard des documents d'identité ainsi que les procédures de détection visant les passagers, pourraient avoir de profondes répercussions sur la demande à l'égard du transport aérien en général et sur le nombre de passagers empruntant les vols d'Air Canada en particulier. Ils pourraient en outre donner lieu à une hausse substantielle des primes d'assurance, des coûts liés à la sûreté et d'autres coûts. La réduction des produits ainsi que la hausse des coûts pourraient porter un grand préjudice à Air Canada, à ses activités, à son résultat d'exploitation et à sa situation financière.

Programme de fidélité Aéroplan – La perte de partenaires pour l'échange ou l'accumulation de points, les modifications visant l'accumulation ou les taux d'échange, la hausse des taux d'échange de points ou des perturbations ou d'autres interruptions des services visant Aéroplan pourraient nuire considérablement à Air Canada, à ses activités, à son résultat d'exploitation et à sa situation financière.

Air Canada offre à ses clients membres Aéroplan la possibilité d'accumuler des points Aéroplan, ce qui, de l'avis de la direction, est un facteur important dans la décision de nombreux clients de choisir Air Canada comme transporteur aérien, et contribue à les fidéliser. La réussite du programme Aéroplan est tributaire de la capacité à attirer de nouveaux participants et à fidéliser les participants actuels ainsi que du maintien d'un nombre suffisant de partenaires d'accumulation et d'échange de points. Des hausses des taux d'échange des points Aéroplan accumulés, tout défaut de bien exploiter le programme Aéroplan, des réductions des taux d'interchange en vigueur au Canada ou aux États-Unis, des dispositions réglementaires supplémentaires sur les frais liés aux cartes de paiement, ou une interruption ou perturbation imprévue des services du programme Aéroplan pourraient porter un grand préjudice à Air Canada, à ses activités, à son résultat d'exploitation et à sa situation financière.

Pertes par sinistre – De par ses activités, Air Canada s'expose à d'importantes poursuites en responsabilité portant sur des blessures graves ou des décès à la suite d'accidents et de sinistres.

De par la nature de ses activités principales, Air Canada s'expose à des poursuites en responsabilité, y compris des réclamations portant sur des blessures graves ou des décès, qui pourraient être intentées contre elle à la suite d'accidents ou de sinistres mettant en cause des appareils ayant transporté des clients d'Air Canada ou des appareils d'autres transporteurs dont la maintenance ou la réparation a été assurée par elle ou par des tiers prestataires de services. De tels accidents ou sinistres pourraient nuire gravement à la réputation d'Air Canada sur le plan de la sécurité et, par ricochet, porter un grand préjudice à ses activités, à son résultat d'exploitation et à sa situation financière. Rien ne garantit que la couverture d'assurance d'Air Canada suffirait pour se prémunir contre une ou plusieurs réclamations d'envergure et toute insuffisance pourrait être importante.

Les accidents et les sinistres peuvent survenir, même lorsqu'ont été prises toutes les mesures nécessaires, en raison de divers facteurs indépendants de la volonté d'Air Canada, notamment des attentats terroristes et des sabotages, des atteintes à la sûreté, des défaillances du matériel, des erreurs humaines, des conditions météorologiques extrêmes, des foudroiements et autres phénomènes naturels, des incidents d'impact d'oiseau, outre la présence sans cesse croissante de véhicules aériens sans pilote. De plus, tout accident, toute catastrophe ou tout incident impliquant Air Canada, ses transporteurs régionaux ou ses partenaires d'exploitation à code multiple pourrait également entraîner des restrictions opérationnelles telles que

l'immobilisation volontaire ou obligatoire d'appareils au sol.

Star Alliance et accords stratégiques et commerciaux – Si un membre clé quittait le réseau Star Alliance ou manquait à ses obligations connexes, y compris aux termes d'accords de coentreprise, cela pourrait avoir de graves répercussions sur Air Canada, ses activités, son résultat d'exploitation et sa situation financière.

Les accords stratégiques et commerciaux qu'Air Canada a conclus avec les membres du réseau Star Alliance et d'autres transporteurs aériens, notamment Lufthansa AG, United Airlines, Air China et Emirates, lui rapportent d'importantes retombées, notamment celles qui découlent de l'exploitation à code multiple, de l'harmonisation des correspondances, de la réciprocité des programmes de fidélité respectifs et de l'accès aux salons aéroportuaires des autres sociétés membres. Le fait pour un membre clé de quitter le réseau Star Alliance ou d'un transporteur aérien, membre du réseau Star Alliance ou non, d'être dans l'incapacité de s'acquitter de ses obligations envers Air Canada pourrait nuire gravement à Air Canada, à ses activités, à son résultat d'exploitation et à sa situation financière.

Marque d'Air Canada – Le défaut de préserver ou d'accroître la valeur de sa marque pourrait nuire gravement à Air Canada, à ses activités, à son résultat d'exploitation et à sa situation financière.

Air Canada estime que sa réussite repose sur la valeur de sa marque et son aptitude à la préserver, à la faire croître et à en tirer parti. La marque Air Canada a acquis une grande notoriété dans le monde entier et la Société est très bien notée dans le cadre d'études de tiers sur la valeur de la marque qui tiennent compte en partie de la perception des consommateurs relativement à l'appréciation subjective de diverses caractéristiques. Air Canada estime jouir à l'échelle mondiale d'une excellente réputation, qu'elle s'efforce d'ailleurs d'améliorer sans cesse, du fait de la sûreté et de la qualité de ses services et de l'excellente expérience voyage qu'elle offre constamment à ses passagers. La marque Air Canada et la réputation de celle-ci pourraient se ressentir défavorablement de toute publicité négative importante par l'intermédiaire, entre autres, des médias sociaux. Qu'elle soit justifiée ou non, la publicité négative peut se répandre rapidement dans les médias sociaux et numériques. Dans la mesure où nous faisons l'objet de publicité négative ou nous sommes dans l'incapacité d'y réagir en temps opportun et de manière appropriée, notre marque et notre réputation pourraient être ternies. Tout défaut de préserver ou d'accroître la valeur de sa marque, notamment en raison d'un acte ou d'une omission de sa part

ou de la part d'un partenaire commercial, d'un fournisseur ou d'un tiers, pourrait avoir une incidence défavorable importante sur Air Canada, ses activités, son résultat d'exploitation et sa situation financière.

Litiges – Air Canada peut faire l'objet de poursuites qui pourraient avoir une incidence défavorable importante.

Dans l'exercice de ses activités, Air Canada s'expose à des réclamations et poursuites (dont des recours collectifs), notamment en ce qui concerne ses accords contractuels ou le cadre législatif ou réglementaire actuel ou futur. Les litiges ou les réclamations à venir pourraient avoir un effet néfaste important sur Air Canada, ses activités, son résultat d'exploitation et sa situation financière.

Écart de change – Une dépréciation sensible du dollar canadien par rapport au dollar américain porterait un grand préjudice à Air Canada, à ses activités, à son résultat d'exploitation et à sa situation financière.

Les résultats financiers d'Air Canada sont sensibles aux fluctuations du dollar canadien. Air Canada engage des dépenses considérables en dollars américains au titre du carburant, des achats d'avions, de la location d'avions, de la maintenance, des charges aéroportuaires, des coûts liés à la portion terrestre des forfaits, des frais de vente et de distribution, des paiements au titre des intérêts et du service de la dette, alors qu'elle perçoit une part substantielle de son chiffre d'affaires en dollars canadiens. De plus, Air Canada pourrait ne pas être en mesure de couvrir ou de couvrir suffisamment les risques associés à la fluctuation des taux de change. Une dépréciation sensible du dollar canadien par rapport au dollar américain ou d'autres devises ferait augmenter les coûts d'Air Canada par rapport à ceux de ses rivaux américains ou étrangers. L'un ou l'autre de ces facteurs porterait un grand préjudice à ses activités, à son résultat d'exploitation et à sa situation financière.

Contraintes imposées par des clauses restrictives – Les clauses restrictives des accords auxquels Air Canada est ou peut être partie peuvent avoir une incidence sur la façon dont Air Canada exerce ses activités ou restreindre sa capacité à exercer ses activités.

Certains des accords financiers et autres contrats importants auxquels Air Canada est partie sont assortis, et pourraient être assortis à l'avenir, de clauses restrictives (portant notamment sur les évaluations d'actifs, le seuil de liquidité, le ratio de couverture des charges fixes) qui la limitent ou, dans certains cas, la bloquent carrément dans sa capacité à structurer ou à exercer ses activités à sa guise, notamment parce qu'elles réduisent sa trésorerie, ou l'empêchent de

contracter des emprunts, de créer des privilèges, de vendre des actifs, de verser des dividendes, d'engager des dépenses d'investissement, et de se livrer à des acquisitions, fusions et regroupements d'entreprises ou à un changement de contrôle. Les autres accords de financement ou contrats importants qu'elle pourrait souscrire à l'avenir risquent d'être assortis de clauses qui la limiteraient, de façon analogue ou encore plus stricte, dans sa marge de manœuvre opérationnelle et financière, ce qui pourrait nuire considérablement à sa capacité à exercer ses activités et à sa rentabilité.

Tout manquement d'Air Canada à ses obligations contractuelles (notamment à ses clauses restrictives financières ou autres) ou toute défaillance de sa part quant au remboursement de ses emprunts et au paiement de ses coûts fixes pourrait avoir des conséquences défavorables importantes, dont le devancement de certaines échéances, la retenue des produits perçus d'avance par des fournisseurs de services de carte de crédit, ou l'exercice d'autres recours par ses créanciers, bailleurs et autres parties contractantes, y compris la saisie d'actifs d'Air Canada qui garantissent des obligations au titre d'accords de financement garantis, ce qui pourrait entraîner, par ricochet, la défaillance au titre d'autres emprunts ou accords. Le cas échéant, Air Canada risque de ne pas être en mesure de rembourser cette dette par anticipation ou de s'acquitter de ses obligations aux termes de certains contrats, de verser les loyers sur ses avions ou de couvrir ses coûts fixes.

Accessibilité à l'assurance et augmentation des frais d'assurance

– L'augmentation des frais d'assurance ou la réduction de la couverture d'assurance pourraient avoir une incidence néfaste considérable sur Air Canada, ses activités, son résultat d'exploitation et sa situation financière.

Le secteur de l'assurance en général, notamment le secteur des assurances aviation, subit de plus en plus de pertes et voit sa rentabilité s'amenuiser depuis quelques années, facteur qui comprime la capacité et accroît les primes. Cette situation pourrait se répercuter tant sur certains assureurs actuels d'Air Canada que sur sa propre assurabilité à l'avenir (y compris l'assurance contre le risque de guerre), notamment en ce qui concerne la couverture souhaitée ou les modalités qu'elle juge acceptables. Dans l'éventualité où les assureurs actuels d'Air Canada ne pourraient ou ne voudraient lui fournir la couverture nécessaire (et en l'absence de mesures du gouvernement du Canada visant à fournir la couverture nécessaire), les frais d'assurance d'Air Canada pourraient augmenter davantage et la placer en contravention de certaines prescriptions réglementaires ou dispositions contractuelles l'obligeant à maintenir en vigueur une assurance donnée, ce qui pourrait avoir un effet défavorable important sur Air Canada,

ses activités, son résultat d'exploitation et sa situation financière.

Régimes de retraite – L'omission ou l'incapacité d'Air Canada de verser les cotisations en trésorerie prévues à ses régimes de retraite pourrait porter un grave préjudice à ses activités, à son résultat d'exploitation et à sa situation financière.

Air Canada propose à ses salariés plusieurs régimes de retraite à prestations déterminées, notamment des régimes de retraite agréés canadiens et des régimes complémentaires de retraite.

Les lois du Canada qui régissent les régimes de retraite prévoient l'évaluation périodique de la situation de capitalisation des régimes agréés à prestations déterminées selon les principes de la continuité de l'exploitation (en supposant l'existence indéfinie du régime) et de la solvabilité (en supposant la résiliation immédiate du régime). La législation fédérale canadienne sur les régimes de retraite prescrit les cotisations minimales que les promoteurs de régimes doivent verser à leurs régimes de retraite agréés à prestations déterminées. Les cotisations au titre des services rendus au cours de l'exercice considéré doivent être payées mensuellement, à moins que ces cotisations ne puissent être prélevées d'un excédent de solvabilité (sous réserve des modalités du régime et de la législation en vigueur). Les obligations d'Air Canada en matière de capitalisation des régimes de retraite (y compris les obligations de capitalisation prévues) peuvent varier considérablement en fonction de divers facteurs, notamment la situation financière de la solvabilité des régimes de retraite, l'évolution de la réglementation, les données démographiques du régime, les modifications apportées aux dispositions du régime, la réussite des stratégies de placement des actifs des régimes, les hypothèses et les méthodes utilisées et l'évolution de la conjoncture (principalement en ce qui concerne le rendement de l'actif des régimes et les variations des taux d'intérêt) et d'autres facteurs. Air Canada a pris des mesures importantes pour réduire le risque lié à ses régimes de retraite, et la capitalisation des régimes agréés à prestations déterminées au Canada est en situation excédentaire, mais rien ne garantit qu'un tel risque ne se concrétisera pas et n'aura pas d'incidence négative sur la capacité d'Air Canada à respecter ses obligations de capitalisation, ce qui pourrait à son tour porter un grand préjudice à ses activités, à son résultat d'exploitation et à sa situation financière. Se reporter à la rubrique 8.6, *Obligations de capitalisation des régimes de retraite*, du présent rapport de gestion pour un complément d'information.

19. Contrôles et procédures

Contrôles et procédures de communication de l'information et contrôle interne à l'égard de l'information financière

Air Canada s'est dotée des contrôles et procédures de communication de l'information visant à fournir une assurance raisonnable que toute l'information pertinente est dûment présentée à son président et chef de la direction (le « chef de la direction »), à son chef des Affaires financières (le « chef des Affaires financières ») et à son Comité d'information financière pour que des décisions appropriées et rapides puissent être prises relativement à l'information à rendre publique.

Le contrôle interne à l'égard de l'information financière a été établi par la direction, sous la supervision du chef de la direction et du chef des Affaires financières d'Air Canada, et avec leur concours, en vue de fournir une assurance raisonnable quant à la fiabilité de l'information financière et à la préparation des états financiers d'Air Canada à des fins de publication conformément aux PCGR.

Air Canada déposera des attestations, signées par son chef de la direction et son chef des Affaires financières, auprès des Autorités canadiennes en valeurs mobilières (« ACVM »), au moment du dépôt de la notice annuelle d'Air Canada. Dans ces documents, le chef de la direction et le chef des Affaires financières d'Air Canada attestent, en application du Règlement 52-109, l'adéquation de l'information financière communiquée, de la conception et de l'efficacité des contrôles et procédures de communication de l'information financière d'Air Canada, et de la conception et de l'efficacité des contrôles internes à l'égard de l'information financière. Le chef de la direction et le chef des Affaires financières d'Air Canada attestent également l'adéquation de l'information financière publiée dans les documents intermédiaires déposés auprès des autorités de réglementation des valeurs mobilières. Dans ces documents intermédiaires, le chef de la direction et le chef des Affaires financières d'Air Canada attestent en outre la conception des contrôles et procédures de communication de l'information financière et des contrôles internes à l'égard de l'information financière d'Air Canada.

Le Comité d'audit, des finances et du risque d'Air Canada a examiné le présent rapport de gestion ainsi que les états financiers consolidés audités, et le Conseil d'administration d'Air Canada a approuvé ces documents aux fins de publication.

Rapport de la direction à l'égard des contrôles et procédures de communication de l'information

La direction, sous la supervision du chef de la direction et du chef des Affaires financières d'Air Canada, et de concert avec eux, a évalué l'efficacité des contrôles et procédures de communication d'Air Canada (aux termes du Règlement 52-109) et a conclu que, au 31 décembre 2024, ces contrôles et procédures étaient efficaces.

Rapport de la direction sur les contrôles internes à l'égard de l'information financière

La direction, sous la supervision du chef de la direction et du chef des Affaires financières d'Air Canada, et avec leur concours, a évalué l'efficacité des contrôles internes à l'égard de l'information financière (aux termes du Règlement 52-109). Pour ce faire, elle s'est basée sur les critères définis dans le cadre intégré de contrôle interne (2013) du Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission (« COSO »). Se fondant sur cette évaluation, la direction ainsi que le chef de la direction et le chef des Affaires financières ont conclu que, au 31 décembre 2024, les contrôles internes à l'égard de l'information financière d'Air Canada étaient efficaces. Cette évaluation a pris en compte la politique d'Air Canada en matière de communication d'informations financières et le fonctionnement du Comité sur la politique d'information financière.

Modifications au contrôle interne à l'égard de l'information financière

En 2024, aucune modification au contrôle interne à l'égard de l'information financière d'Air Canada n'a eu, ou n'est raisonnablement réputée avoir eu, une incidence importante sur celui-ci.

20. Mesures financières hors PCGR

Sont présentés ci-après certaines mesures et certains ratios hors PCGR qu'utilise Air Canada pour fournir aux lecteurs des renseignements supplémentaires sur sa performance financière et opérationnelle. Comme ces mesures ne sont pas conformes aux PCGR pour la présentation d'états financiers et qu'elles n'ont pas de sens normalisé, elles ne sauraient être comparées à des mesures similaires présentées par d'autres entités et ne doivent pas être considérées comme pouvant se substituer à des résultats établis selon les PCGR ou comme ayant préséance sur ceux-ci. Les mesures ou ratios financiers hors PCGR décrits dans la présente rubrique comportent généralement des exclusions ou des ajustements qui tiennent compte de une ou de plusieurs des caractéristiques suivantes, comme le fait d'être très variables, difficiles à prévoir, inhabituels par nature, significatifs pour les résultats d'une période en particulier ou non indicatifs des résultats d'exploitation passés ou futurs. Ces éléments sont exclus, car la Société est d'avis qu'ils peuvent fausser l'analyse de certaines tendances commerciales et rendre moins pertinente toute analyse comparative en regard d'autres périodes. L'exclusion de ces éléments permet de manière générale d'analyser plus justement la performance d'Air Canada au chapitre des charges d'exploitation et de la comparer de façon plus pertinente à celle d'autres sociétés aériennes.

Air Canada exclut l'incidence de la dépréciation d'actifs, le cas échéant, dans le calcul des CESMO ajustées, du BAIIA ajusté, de la marge du BAIIA ajusté, du bénéfice ajusté (de la perte ajustée) avant impôts et du bénéfice net ajusté (de la perte nette ajustée), car ces éléments peuvent fausser l'analyse de certaines tendances commerciales et rendre moins pertinente toute analyse comparative en regard d'autres périodes ou sociétés aériennes. Air Canada n'a pas constaté de charges au titre de la dépréciation d'actifs, tant pour 2024 que pour 2023.

Au troisième trimestre de 2024, une charge de 34 M\$ a été comptabilisée dans les autres charges d'exploitation relativement aux coûts estimatifs liés aux obligations découlant de contrats de location. Air Canada a exclu cette charge du calcul des CESMO ajustées, du BAIIA ajusté, du bénéfice ajusté avant impôts et du bénéfice net ajusté.

Étant donné la ratification de la convention collective avec l'ALPA au quatrième trimestre de 2024, Air Canada a comptabilisé un coût des services passés unique de 490 M\$ au quatrième trimestre de 2024 en raison des modifications

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

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

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

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

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

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

BAIIA ajusté et marge du BAIIA ajusté

Le BAIIA ajusté (à savoir le bénéfice avant intérêts, impôts et dotation aux amortissements) et la marge du BAIIA ajusté (à savoir le BAIIA ajusté exprimé en pourcentage des produits d'exploitation) sont couramment utilisés dans le secteur du transport aérien et Air Canada s'en sert afin d'avoir un aperçu du résultat d'exploitation, de la marge correspondante, avant intérêts, impôts, dotation aux amortissements, et d'autres éléments dont il a été question précédemment. Ces éléments peuvent varier sensiblement d'une société aérienne à l'autre en raison de la façon dont chacune finance son matériel volant et ses autres actifs.

Le BAIIA ajusté et la marge du BAIIA ajusté sont rapprochés du bénéfice d'exploitation (de la perte d'exploitation) selon les PCGR comme suit :

	Quatrièmes trimestres			Exercices		
	2024	2023	Variation	2024	2023	Variation
(en millions de dollars canadiens, sauf indication contraire)						
Bénéfice (perte) d'exploitation selon les PCGR	(254) \$	79 \$	(333) \$	1 263 \$	2 279 \$	(1 016) \$
Rajouter :						
Dotation aux amortissements	460	442	18	1 799	1 703	96
BAIIA	206	521	(315)	3 062	3 982	(920)
Rajouter :						
Provision pour obligations découlant de contrats de location	-	-	-	34	-	34
Modifications des régimes de retraite	490	-	490	490	-	490
BAIIA ajusté	696 \$	521 \$	175 \$	3 586 \$	3 982 \$	(396) \$
Produits d'exploitation	5 404 \$	5 175 \$	229 \$	22 255 \$	21 833 \$	422 \$
Marge d'exploitation (en %)	(4,7)	1,5	(6,2) pp	5,7	10,4	(4,7) pp
Marge du BAIIA ajusté (en %)	12,9	10,1	2,8 pp	16,1	18,2	(2,1) pp

Bénéfice ajusté (perte ajustée) avant impôts

Air Canada se sert du bénéfice ajusté (de la perte ajustée) avant impôts pour mesurer le rendement financier avant impôts global de ses activités, à l'exclusion de l'incidence du profit ou de la perte de change, des intérêts nets au titre des 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 d'actifs, du profit ou de la perte à la cession d'actifs, du profit ou de la perte aux règlements et modifications de dette et d'autres éléments dont il a été question précédemment. Ces éléments peuvent fausser l'analyse de certaines tendances commerciales et rendre toute analyse comparative en regard d'autres périodes ou sociétés aériennes moins pertinente.

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

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

Bénéfice net ajusté (perte nette ajustée) et bénéfice ajusté (perte ajustée) par action – résultat dilué

Air Canada se sert du bénéfice net ajusté (de la perte nette ajustée) et du bénéfice ajusté (de la perte ajustée) par action – résultat dilué pour mesurer le rendement financier global de ses activités, à l'exclusion de l'incidence après impôts du profit ou de la perte de change, des intérêts nets au titre des 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 d'actifs, du profit ou de la perte aux règlements et modifications de dette, du profit ou de la perte à la cession d'actifs et d'autres éléments dont il a été question précédemment. Ces éléments peuvent fausser l'analyse de certaines tendances commerciales et rendre moins pertinente toute analyse comparative en regard d'autres sociétés aériennes.

Le bénéfice net ajusté (la perte nette ajustée) et le bénéfice ajusté (la perte ajustée) par action sont rapprochés du bénéfice net selon les PCGR comme suit :

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

1) Au troisième trimestre de 2024, des actifs d'impôts différés non comptabilisés antérieurement ont été comptabilisés. Ils comprenaient un recouvrement d'impôts sur le résultat différés de 1154 M\$ comptabilisé dans l'état consolidé des résultats, qui a été déduit du bénéfice net ajusté. En 2023, la charge d'impôts sur le résultat différés comptabilisée dans les autres éléments du résultat global relativement à des réévaluations du passif des régimes d'avantages du personnel a été contrebalancée par un recouvrement d'impôts sur le résultat différés comptabilisé par le biais de l'état consolidé des résultats d'Air Canada. Ce recouvrement a été déduit du bénéfice net ajusté.

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

(en millions)

	Quatrièmes trimestres		Exercices	
	2024	2023	2024	2023
Nombre moyen pondéré d'actions en circulation – de base	355	358	358	358
Effet dilutif	19	-	18	18
Nombre moyen pondéré d'actions en circulation – dilué	374	358	376	376

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 8.4, *Variations 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.

Dette nette

La dette nette est une mesure de gestion du capital ainsi qu'un élément clé du capital géré par Air Canada et elle permet à la direction d'évaluer la dette nette de la Société. Se reporter à la rubrique 8.2, *Dette nette*, du présent rapport de gestion pour un rapprochement entre cette mesure financière hors PCGR et la mesure conforme aux PCGR la plus proche.

21. Glossaire

Actions – Actions à droit de vote variable de catégorie A et actions à droit de vote de catégorie B d'Air Canada.

Aéropian – Aéropian inc.

Autres produits passages – Dans le cadre des activités d'exploitation d'une société aérienne, ce terme désigne les 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. Dans le calcul du BAIIDA ajusté, Air Canada exclut la dépréciation d'actifs, le cas échéant. Le BAIIDA ajusté est une mesure financière hors PCGR. Se reporter à la rubrique 20 du présent rapport de gestion pour un complément d'information.

Bénéfice ajusté (perte ajustée) avant impôts – Résultat consolidé d'Air Canada avant impôts sur le résultat ajusté pour en exclure l'incidence 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 dette, du profit ou de la perte à la cession d'actifs et la dépréciation d'actifs, le cas échéant. Le bénéfice ajusté (la perte ajustée) avant impôts est une mesure financière hors PCGR. Se reporter à la rubrique 20 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 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 dette, du profit ou de la perte à la cession d'actifs et la dépréciation d'actifs, le cas échéant. Le bénéfice net ajusté (la perte nette ajustée) est une mesure financière hors PCGR. Se reporter à la rubrique 20 du présent rapport de gestion pour un complément d'information.

CESMO – Charges d'exploitation par SMO.

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, des coûts liés aux avions-cargos et la dépréciation d'actifs, le cas échéant. Les CESMO ajustées sont un ratio financier hors PCGR. Se reporter à la rubrique 20 du présent rapport de gestion pour un complément d'information.

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

Dette nette – 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 8.2, *Dette nette*, 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 8.4, *Variations des flux de trésorerie*, et à la rubrique 20, *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. La marge du BAIIDA ajusté est un ratio hors PCGR. Se reporter à la rubrique 20, *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.

Passagers payants transportés – Renvoie à la définition établie par l'International Air Transport Association. Les passagers payants sont dénombrés en fonction des indicatifs de vol plutôt qu'en fonction du voyage / de l'itinéraire ou du segment de trajet.

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

Produits passages intérieurs – Dans le cadre des activités d'exploitation d'une société aérienne, ce terme désigne les produits tirés de vols effectués à l'intérieur du Canada.

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

Produits passages transatlantiques – Dans le cadre des activités d'exploitation d'une société aérienne, ce terme désigne les 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 transfrontaliers – Dans le domaine de l'exploitation d'une société aérienne, ce terme désigne les produits tirés de vols entre le Canada et les États-Unis.

Produits passages transpacifiques – Dans le cadre des activités d'exploitation d'une société aérienne, ce terme désigne les produits tirés de vols transpacifiques dont les points d'origine et de destination se trouvent surtout en Asie et en Australie.

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 8.2, *Dette nette*, et 20, *Mesures financières hors PCGR*, du présent rapport de gestion pour un complément d'information.

Rendement unitaire – Moyenne des produits passages par PMP.

Sièges-milles offerts (SMO) – Mesure de la capacité offerte aux passagers correspondant au produit du nombre total de sièges payants offerts par le nombre de milles parcourus.

Sièges routés – Nombre de sièges sur les vols sans escale. Un vol sans escale désigne un trajet comportant un seul décollage et un seul atterrissage.



États financiers consolidés et **notes** **complémentaires** 2024

Le 13 février 2025

Responsabilité de la direction à l'égard de l'information financière

Les états financiers consolidés ont été préparés par la direction. La direction est responsable de la présentation fidèle des états financiers consolidés conformément aux principes comptables généralement reconnus du Canada, qui intègrent les Normes internationales d'information financière publiées par l'International Accounting Standards Board (les « normes IFRS de comptabilité »). Il incombe à la direction de choisir les méthodes comptables et d'établir les jugements et les estimations comptables importants. La direction est également responsable de tous les autres renseignements financiers inclus dans le rapport de gestion et il lui appartient de s'assurer que ces renseignements concordent, lorsque cela est approprié, avec l'information contenue dans les états financiers consolidés.

Il revient à la direction d'établir et d'exercer un contrôle interne adéquat sur l'information financière, notamment par la mise en place de politiques et de procédures permettant de garantir, dans une mesure raisonnable, que les actifs sont protégés et que les états financiers consolidés ainsi que les autres renseignements financiers sont complets, impartiaux et exacts.

Le Comité d'audit, des finances et du risque, composé entièrement d'administrateurs indépendants, vérifie la qualité et l'intégrité de l'information financière de la Société et présente les recommandations d'approbation des états financiers au Conseil d'administration, chapeaute la direction dans sa responsabilité de veiller à ce que les systèmes d'aide au contrôle interne soient adéquats, voit à ce qu'un auditeur externe indépendant et compétent soit nommé et approuve au préalable les honoraires et frais d'audit afférents à celui-ci ou pour d'autres services que l'audit. Le Conseil d'administration approuve les états financiers consolidés de la Société et le rapport de gestion avant leur diffusion. Le Comité d'audit, des finances et du risque rencontre la direction et les auditeurs internes et externes au moins quatre fois par an pour examiner les points touchant l'information financière et les annonces à ce sujet, ainsi que les questions d'audit et d'autres questions.

L'auditeur externe, à savoir PricewaterhouseCoopers s.r.l./s.e.n.c.r.l., effectue un audit indépendant des états financiers consolidés conformément aux normes d'audit généralement reconnues du Canada et exprime son opinion sur ceux-ci. Pour répondre à ces normes, il est nécessaire que l'audit soit planifié et mené de façon à obtenir l'assurance raisonnable que les états financiers consolidés pris dans leur ensemble ne comportent pas d'anomalies importantes. L'auditeur externe peut en tout temps consulter le Comité d'audit, des finances et du risque et rencontre celui-ci périodiquement.



Michael Rousseau
Président et
chef de la direction

Le 13 février 2025



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

Rapport de l'auditeur indépendant

Aux actionnaires d'Air Canada

Notre opinion

À notre avis, les états financiers consolidés ci-joints donnent, dans tous leurs aspects significatifs, une image fidèle de la situation financière d'Air Canada et de ses filiales (collectivement, la « Société ») aux 31 décembre 2024 et 2023, ainsi que de sa performance financière et de ses flux de trésorerie pour les exercices clos à ces dates, conformément aux Normes internationales d'information financière publiées par l'International Accounting Standards Board (normes IFRS de comptabilité).

Notre audit

Nous avons effectué l'audit des états financiers consolidés de la Société, qui comprennent :

- les états consolidés de la situation financière aux 31 décembre 2024 et 2023;
- les états consolidés des résultats pour les exercices clos à ces dates;
- les états consolidés du résultat global pour les exercices clos à ces dates;
- les états consolidés des variations des capitaux propres pour les exercices clos à ces dates;
- les tableaux consolidés des flux de trésorerie pour les exercices clos à ces dates;
- les notes complémentaires, qui comprennent les informations significatives sur les méthodes comptables et d'autres informations explicatives.

Fondement de l'opinion

Nous avons effectué notre audit conformément aux normes d'audit généralement reconnues du Canada. Les responsabilités qui nous incombent en vertu de ces normes sont plus amplement décrites dans la section Responsabilités de l'auditeur à l'égard de l'audit des états financiers consolidés de notre rapport.

Nous estimons que les éléments probants que nous avons obtenus sont suffisants et appropriés pour fonder notre opinion.

Indépendance

Nous sommes indépendants de la Société conformément aux règles de déontologie qui s'appliquent à notre audit des états financiers consolidés au Canada, et nous nous sommes acquittés des autres responsabilités déontologiques qui nous incombent selon ces règles.

Questions clés de l'audit

Les questions clés de l'audit sont les questions qui, selon notre jugement professionnel, ont été les plus importantes dans l'audit des états financiers consolidés de l'exercice clos le 31 décembre 2024. Ces questions ont été traitées dans le contexte de notre audit des états financiers consolidés pris dans leur ensemble et aux fins de la formation de notre opinion sur ceux-ci, et nous n'exprimons pas une opinion distincte sur ces questions.

Question clé de l'audit	Traitement de la question clé de l'audit dans le cadre de notre audit
Comptabilisation des produits passages et fret Voir la note 2, Base d'établissement et méthodes comptables significatives, et la note 19, Produits des activités ordinaires, des états financiers consolidés. Les produits passages et fret sont constatés au moment où les transports correspondants sont assurés. Les produits passages et les produits fret de l'exercice clos le 31 décembre 2024 ont totalisé respectivement 19 760 M\$ et 991 M\$. De telles opérations reposent sur de nombreux systèmes et des contrôles informatiques pour le traitement, l'enregistrement et la comptabilisation d'un volume important d'opérations de faible valeur, par l'intermédiaire d'une combinaison de systèmes informatiques et de fournisseurs de services externes. Nous avons considéré cette question comme étant une question clé de l'audit en raison de l'importance des produits passages et fret et du volume des opérations qui nécessitent un travail d'audit important pour tester les produits comptabilisés.	Notre approche pour traiter cette question a notamment compris les procédures suivantes : • Tester l'efficacité du fonctionnement des contrôles internes et exécuter des procédures de corroboration sur certains aspects liés à la comptabilisation des produits passages et fret, en effectuant notamment les procédures suivantes : – Tester les contrôles et effectuer certaines procédures de corroboration à l'égard des systèmes informatiques pertinents que la direction a utilisés pour comptabiliser les produits passages et fret; – Dans le cas des systèmes informatiques ou des processus impartis à des tiers fournisseurs de services, évaluer les rapports de certification attestant le caractère approprié et l'efficacité des systèmes de contrôle interne mis en place par les fournisseurs de services. • Tester un échantillon d'opérations génératrices de produits passages et fret comptabilisées au cours de l'exercice en inspectant la contrepartie reçue et les justificatifs relatifs au moment où les transports de passagers et de fret sont fournis.

Question clé de l'audit

Traitement de la question clé de
l'audit dans le cadre de notre auditÉvaluation du total des obligations au titre
des prestations

Voir la note 2, Base d'établissement et méthodes comptables significatives, la note 3, Jugements et estimations comptables critiques, et la note 9, Passif au titre des régimes de retraite et autres avantages du personnel, des états financiers consolidés.

Les actifs nets au titre des prestations de la Société s'élèvent à 628 M\$, montant qui comprend le total des obligations au titre des prestations associées aux obligations au titre des prestations de retraite de 18 421 M\$ et aux obligations au titre des autres avantages futurs du personnel de 1 077 M\$, au 31 décembre 2024.

Le total des obligations au titre des prestations associées aux obligations au titre des prestations de retraite et aux obligations au titre des autres avantages futurs du personnel est déterminé de façon actuarielle annuellement, au 31 décembre, par les actuaires consultants de la Société (experts choisis par la direction). Les obligations totales au titre des prestations sont déterminées au moyen de la méthode des unités de crédit projetées. La direction a exercé un degré important de jugement pour établir les taux d'actualisation et poser les hypothèses appropriées concernant la mortalité, nécessaires pour déterminer les estimations du total des obligations au titre des prestations.

Nous avons considéré cette question comme étant une question clé de l'audit en raison de l'importance du total des obligations au titre des prestations et du degré de jugement important exercé par la direction, notamment le recours à des experts choisis par la direction, pour établir les taux d'actualisation et poser les hypothèses appropriées concernant la mortalité, ce qui a nécessité un niveau élevé de jugement et de subjectivité de la part de l'auditeur pour mettre en œuvre des procédures à l'égard de ces hypothèses. Le travail d'audit a nécessité de recourir à des professionnels ayant des compétences et des connaissances spécialisées en actuariat.

Notre approche pour traiter cette question a notamment compris les procédures suivantes :

- Tester la façon dont la direction a établi les estimations du total des obligations au titre des prestations, en effectuant notamment les procédures suivantes :
 - S'appuyer sur les travaux des experts choisis par la direction pour mettre en œuvre les procédures visant à évaluer le caractère raisonnable du total des obligations au titre des prestations associées aux obligations au titre des prestations de retraite et aux obligations au titre des autres avantages futurs du personnel. Préalablement, cela a nécessité d'évaluer les compétences, les capacités et l'objectivité des experts choisis par la direction, et, par la suite, de comprendre les travaux qu'ils ont effectués et d'évaluer si leurs travaux constituaient des éléments probants appropriés. Cette procédure consistait également à évaluer les méthodes et hypothèses utilisées par les experts choisis par la direction, à tester les données utilisées par les experts et à évaluer leurs constatations.
 - Avoir recours à des professionnels ayant des compétences et des connaissances spécialisées dans le domaine de l'actuariat pour évaluer le caractère approprié de la méthode des unités de crédit projetées et le caractère raisonnable des taux d'actualisation et des hypothèses concernant la mortalité.
- Tester les informations, y compris procéder à une analyse de sensibilité, présentées dans les états financiers consolidés eu égard à l'évaluation des obligations au titre des prestations de retraite et des obligations au titre des autres avantages futurs du personnel.

Autres informations

La responsabilité des autres informations incombe à la direction. Les autres informations se composent du rapport de gestion, que nous avons obtenu avant la date du présent rapport, et des informations, autres que les états financiers consolidés et notre rapport de l'auditeur sur ces états financiers, incluses dans le rapport annuel, qui est censé être mis à notre disposition après cette date.

Notre opinion sur les états financiers consolidés ne s'étend pas aux autres informations et nous n'exprimons ni n'exprimerons aucune autre forme d'assurance que ce soit sur ces informations.

En ce qui concerne notre audit des états financiers consolidés, notre responsabilité consiste à lire les autres informations désignées ci-dessus et, ce faisant, à apprécier s'il existe une incohérence significative entre celles-ci et les états financiers consolidés ou la connaissance que nous avons acquise au cours de l'audit, ou encore si les autres informations semblent autrement comporter une anomalie significative.

Si, à la lumière des travaux que nous avons effectués à l'égard des autres informations que nous avons obtenues avant la date du présent rapport, nous concluons à la présence d'une anomalie significative dans les autres informations, nous sommes tenus de signaler ce fait. Nous n'avons rien à signaler à cet égard. Si, à la lecture des informations, autres que les états financiers consolidés et notre rapport de l'auditeur sur ces états financiers, incluses dans le rapport annuel, nous concluons à la présence d'une anomalie significative dans les autres informations, nous serons tenus de signaler ce fait aux responsables de la gouvernance.

Responsabilités de la direction et des
responsables de la gouvernance à l'égard des
états financiers consolidés

La direction est responsable de la préparation et de la présentation fidèle des états financiers consolidés conformément aux normes IFRS de comptabilité, ainsi que du contrôle interne qu'elle considère comme nécessaire pour permettre la préparation d'états financiers consolidés exempts d'anomalies significatives, que celles-ci résultent de fraudes ou d'erreurs.

Lors de la préparation des états financiers consolidés, c'est à la direction qu'il incombe d'évaluer la capacité de la Société à poursuivre ses activités, de communiquer, le cas échéant, les questions relatives à la continuité de l'exploitation et d'appliquer le principe comptable de continuité d'exploitation, sauf si la direction a l'intention de liquider la Société ou de cesser ses activités, ou si elle n'a aucune autre solution réaliste que de le faire.

Il incombe aux responsables de la gouvernance de surveiller le processus d'information financière de la Société.

Responsabilités de l'auditeur à l'égard de l'audit des états financiers consolidés

Nos objectifs sont d'obtenir l'assurance raisonnable que les états financiers consolidés, pris dans leur ensemble, sont exempts d'anomalies significatives, que celles-ci résultent de fraudes ou d'erreurs, et de délivrer un rapport de l'auditeur contenant notre opinion. L'assurance raisonnable correspond à un niveau élevé d'assurance, qui ne garantit toutefois pas qu'un audit réalisé conformément aux normes d'audit généralement reconnues du Canada permettra toujours de détecter toute anomalie significative qui pourrait exister. Les anomalies peuvent résulter de fraudes ou d'erreurs et elles sont considérées comme significatives lorsqu'il est raisonnable de s'attendre à ce que, individuellement ou collectivement, elles puissent influencer sur les décisions économiques que les utilisateurs des états financiers consolidés prennent en se fondant sur ceux-ci.

Dans le cadre d'un audit réalisé conformément aux normes d'audit généralement reconnues du Canada, nous exerçons notre jugement professionnel et faisons preuve d'esprit critique tout au long du processus. En outre :

- nous identifions et évaluons les risques que les états financiers consolidés comportent des anomalies significatives, que celles-ci résultent de fraudes ou d'erreurs, concevons et mettons en œuvre des procédures d'audit en réponse à ces risques, et réunissons des éléments probants suffisants et appropriés pour fonder notre opinion. Le risque de non-détection d'une anomalie significative résultant d'une fraude est plus élevé que celui d'une anomalie significative résultant d'une erreur, car la fraude peut impliquer la collusion, la falsification, les omissions volontaires, les fausses déclarations ou le contournement du contrôle interne;
- nous acquérons une compréhension des éléments du contrôle interne pertinents pour l'audit afin de concevoir des procédures d'audit appropriées aux circonstances, et non dans le but d'exprimer une opinion sur l'efficacité du contrôle interne de la Société;
- nous apprécions le caractère approprié des méthodes comptables retenues et le caractère raisonnable des estimations comptables faites par la direction, de même que des informations y afférentes fournies par cette dernière;
- nous tirons une conclusion quant au caractère approprié de l'utilisation par la direction du principe comptable de continuité d'exploitation et, selon les éléments probants obtenus, quant à l'existence ou non d'une incertitude significative liée à des événements ou situations susceptibles de jeter un doute important sur la capacité de la Société à poursuivre ses activités. Si nous concluons à l'existence d'une incertitude significative, nous sommes tenus d'attirer l'attention des lecteurs de notre rapport sur les informations fournies dans les états financiers consolidés au sujet de cette incertitude ou, si ces informations ne sont pas adéquates, d'exprimer une opinion modifiée. Nos conclusions s'appuient sur les éléments probants obtenus jusqu'à la date de notre rapport. Des événements ou situations futurs pourraient par ailleurs amener la Société à cesser ses activités;
- nous évaluons la présentation d'ensemble, la structure et le contenu des états financiers consolidés, y compris les informations fournies dans les notes, et apprécions si les états financiers consolidés représentent les opérations et événements sous-jacents d'une manière propre à donner une image fidèle;

- nous planifions et réalisons l'audit du groupe afin d'obtenir des éléments probants suffisants et appropriés concernant l'information financière des entités ou des unités du groupe de la Société pour servir de fondement à la formation d'une opinion sur les états financiers consolidés. Nous sommes responsables de la direction, de la supervision et de la revue des travaux d'audit effectués pour les besoins de l'audit du groupe, et assumons l'entière responsabilité de notre opinion d'audit.

Nous communiquons aux responsables de la gouvernance, entre autres informations, l'étendue et le calendrier prévus des travaux d'audit et nos constatations importantes, y compris toute déficience importante du contrôle interne que nous aurions relevée au cours de notre audit.

Nous fournissons également aux responsables de la gouvernance une déclaration précisant que nous nous sommes conformés aux règles de déontologie pertinentes concernant l'indépendance, et leur communiquons toutes les relations et les autres facteurs qui peuvent raisonnablement être considérés comme susceptibles d'avoir des incidences sur notre indépendance ainsi que les sauvegardes connexes, s'il y a lieu.

Parmi les questions communiquées aux responsables de la gouvernance, nous déterminons quelles ont été les plus importantes dans l'audit des états financiers consolidés de la période considérée : ce sont les questions clés de l'audit. Nous décrivons ces questions dans notre rapport de l'auditeur, sauf si des textes légaux ou réglementaires en empêchent la publication ou si, dans des circonstances extrêmement rares, nous déterminons que nous ne devrions pas communiquer une question dans notre rapport parce que l'on peut raisonnablement s'attendre à ce que les conséquences néfastes de la communication de cette question dépassent les avantages pour l'intérêt public.

L'associé responsable de la mission d'audit au terme de laquelle le présent rapport de l'auditeur indépendant est délivré est Mario Longpré.¹

PricewaterhouseCoopers s.r.l./s.e.n.c.r.l.

Montréal (Québec)
Le 13 février 2025

¹ CPA auditeur, permis de comptabilité publique no A123498

États consolidés de la situation financière

(en millions de dollars canadiens)

		31 décembre 2024	31 décembre 2023
ACTIF			
Courant			
Trésorerie et équivalents de trésorerie		2 518 \$	2 817 \$
Placements à court terme		4 464	5 734
Total de la trésorerie, des équivalents de trésorerie et des placements à court terme		6 982	8 551
Créances clients	note 19	1 089	1 121
Stocks de carburant d'aviation		192	169
Stocks de rechanges et fournitures	note 2P	199	168
Charges payées d'avance et autres actifs courants		600	251
Total de l'actif courant		9 062	10 260
Placements, dépôts et autres actifs	note 4	1 080	1 009
Immobilisations corporelles	note 5	13 049	11 907
Actifs au titre des régimes de retraite	note 9	2 535	2 588
Impôts sur le résultat différés	note 11	1 039	50
Immobilisations incorporelles	note 6	1 170	1 084
Goodwill	note 7	3 273	3 273
Total de l'actif		31 208 \$	30 171 \$
PASSIF			
Courant			
Dettes fournisseurs et charges à payer		3 718 \$	3 319 \$
Produits passages perçus d'avance	note 19	4 387	4 341
Produits différés d'Aéropplan et autres produits différés	note 19	1 588	1 473
Partie courante de la dette à long terme et des obligations locatives	note 8	1 755	866
Total du passif courant		11 448	9 999
Dette à long terme et obligations locatives	note 8	10 915	12 996
Produits différés d'Aéropplan et autres produits différés	note 19	2 952	2 989
Passif au titre des régimes de retraite et autres avantages du personnel	note 9	1 842	1 875
Provisions liées à la maintenance	note 10	1 431	1 227
Autres passifs non courants		159	216
Impôts sur le résultat différés	note 11	73	73
Total du passif		28 820 \$	29 375 \$
CAPITAUX PROPRES ATTRIBUABLES AUX ACTIONNAIRES			
Capital-actions	note 12	2 612	2 744
Surplus d'apport		149	133
Cumul des autres éléments du résultat global		(48)	(57)
Déficit		(325)	(2 024)
Total des capitaux propres attribuables aux actionnaires		2 388	796
Total du passif et des capitaux propres attribuables aux actionnaires		31 208 \$	30 171 \$

Les notes ci-jointes font partie intégrante des états financiers consolidés.

Au nom du Conseil d'administration :



Vagn Sørensen

Président du Conseil
d'administration



Christie J.B. Clark

Président du Comité d'audit,
des finances et du risque

États consolidés des résultats

Exercices clos les 31 décembre (en millions de dollars canadiens, sauf les données par action)		2024	2023
Produits d'exploitation			
Passages	note 19	19 760 \$	19 403 \$
Fret	note 19	991	924
Autres		1 504	1 506
Total des produits		22 255	21 833
Charges d'exploitation			
Carburant d'aviation		5 118	5 318
Salaires et charges sociales	note 9	4 880	3 955
Dotation aux amortissements	note 5	1 799	1 703
Redevances aéroportuaires et de navigation		1 487	1 418
Maintenance avions		1 237	1 083
Frais de vente et de distribution		1 085	1 097
Frais d'achat de capacité	note 2D	860	858
Coûts liés à la portion terrestre des forfaits		782	720
Communications et technologies de l'information		649	555
Restauration et services à bord		637	628
Autres	note 20	2 458	2 219
Total des charges d'exploitation		20 992	19 554
Bénéfice d'exploitation		1 263	2 279
Produits (charges) autres que d'exploitation			
Profit (perte) de change		(400)	389
Produits d'intérêts		431	416
Charges d'intérêts	note 8	(763)	(944)
Intérêts incorporés		32	14
Instruments financiers comptabilisés à la juste valeur	note 16	28	115
Perte aux règlements et aux modifications de dette	note 8	(8)	(10)
Autres		(68)	(47)
Total des charges autres que d'exploitation		(748)	(67)
Bénéfice avant impôts sur le résultat		515	2 212
Recouvrement d'impôts sur le résultat	note 11	1 205	64
Bénéfice net		1 720 \$	2 276 \$
Bénéfice net par action	note 14		
Bénéfice par action - résultat de base		4,81 \$	6,35 \$
Bénéfice par action - résultat dilué		4,72 \$	5,96 \$

Les notes ci-jointes font partie intégrante des états financiers consolidés.

États consolidés du résultat global

Exercices clos les 31 décembre (en millions de dollars canadiens)		2024	2023
Résultat global			
Bénéfice net		1 720 \$	2 276 \$
Autres éléments du résultat global, déduction faite des impôts :	note 11		
Éléments qui ne seront pas reclassés en résultat net			
Réévaluations des régimes d'avantages du personnel (montant net)	note 9	300	70
Réévaluations des placements en instruments de capitaux propres	note 4	9	(11)
Total du résultat global		2 029 \$	2 335 \$

États consolidés des variations des capitaux propres

	Capital-actions	Surplus d'apport	Cumul des autres éléments du résultat global	Déficit	Total des capitaux propres (du déficit) attribuables aux actionnaires
(en millions de dollars canadiens)					
1 ^{er} janvier 2023	2 743 \$	118 \$	(46) \$	(4 370) \$	(1 555) \$
Bénéfice net	-	-	-	2 276	2 276
Réévaluations des régimes d'avantages du personnel (montant net)	-	-	-	70	70
Réévaluations des placements en instruments de capitaux propres	-	-	(11)	-	(11)
Total du résultat global	-	-	(11)	2 346	2 335
Rémunération fondée sur des actions	-	15	-	-	15
Actions émises (note 12)	1	-	-	-	1
31 décembre 2023	2 744 \$	133 \$	(57) \$	(2 024) \$	796 \$
Bénéfice net	-	-	-	1 720	1 720
Réévaluations des régimes d'avantages du personnel (montant net)	-	-	-	300	300
Réévaluations des placements en instruments de capitaux propres	-	-	9	-	9
Total du résultat global	-	-	9	2 020	2 029
Rémunération fondée sur des actions	-	16	-	-	16
Actions rachetées et annulées dans le cadre de l'offre publique de rachat (note 12)	(155)	-	-	(340)	(495)
Actions émises (note 12)	1	-	-	-	1
Impôts sur le résultat différés comptabilisés (note 11)	22	-	-	19	41
31 décembre 2024	2 612 \$	149 \$	(48) \$	(325) \$	2 388 \$

Les notes ci-jointes font partie intégrante des états financiers consolidés.

Tableaux consolidés des flux de trésorerie

Exercices clos les 31 décembre
(en millions de dollars canadiens)

Flux de trésorerie provenant des (affectés aux) activités suivantes

		2024	2023
Exploitation			
Bénéfice net		1 720 \$	2 276 \$
Ajustements au titre du rapprochement avec les flux de trésorerie nets provenant des activités d'exploitation			
Impôts sur le résultat différés	note 11	(1 235)	(47)
Dotation aux amortissements	note 5	1 799	1 703
(Profit) perte de change		623	(239)
Déficit de la capitalisation des régimes d'avantages du personnel sur la charge de ces régimes	note 9	568	59
Instruments financiers comptabilisés à la juste valeur	note 16	(28)	(115)
Perte aux règlements et aux modifications de dette	note 8	8	10
Variation des provisions au titre de la maintenance		192	56
Variation des éléments hors trésorerie du fonds de roulement		214	711
Autres		69	(94)
Flux de trésorerie nets provenant des activités d'exploitation		3 930	4 320
Financement			
Produits des emprunts	note 8	1 590	84
Remboursement de la dette à long terme et des obligations locatives	note 8	(3 956)	(2 452)
Actions rachetées aux fins d'annulation	note 12	(473)	-
Émission d'actions	note 12	1	1
Frais de financement	note 8	(34)	(1)
Flux de trésorerie nets affectés aux activités de financement		(2 872)	(2 368)
Investissement			
Placements à court terme (montant net)		633	457
Cessions de placements à long terme		2 042	1 261
Achats de placements à long terme		(1 401)	(1 963)
Achats d'immobilisations corporelles et incorporelles		(2 636)	(1 564)
Autres		(1)	(18)
Flux de trésorerie nets affectés aux activités d'investissement		(1 363)	(1 827)
Effet du cours du change sur la trésorerie et les équivalents de trésorerie		6	(1)
Augmentation (diminution) de la trésorerie et des équivalents de trésorerie		(299)	124
Trésorerie et équivalents de trésorerie à l'ouverture de l'exercice		2 817	2 693
Trésorerie et équivalents de trésorerie à la clôture de l'exercice		2 518 \$	2 817 \$

Les notes ci-jointes font partie intégrante des états financiers consolidés.

Exercices clos les 31 décembre 2024 et 2023
(en dollars canadiens, sauf indication contraire)

1. Informations générales

Les états financiers consolidés audités ci-joints (les « états financiers ») sont ceux d'Air Canada (la « Société »). Le terme « Société » s'entend, selon le contexte, d'Air Canada et d'une ou de plusieurs de ses filiales, dont ses principales filiales actives lui appartenant en propre, Aéroplan inc. (« Aéroplan »), Société en commandite Touram, qui exerce ses activités sous la dénomination Vacances Air Canada^{MD} (« Vacances Air Canada ») et Air Canada Rouge S.E.C., qui exerce ses activités sous la dénomination Air Canada Rouge^{MD} (« Air Canada Rouge »).

Air Canada est constituée en société par actions et domiciliée au Canada. Son siège social est situé au 7373, boulevard Côte-Vertu Ouest, à Saint-Laurent (Québec).

Air Canada est le plus important transporteur aérien du Canada sur les réseaux intérieur, transfrontalier (Canada-États-Unis) et international, ainsi que le plus grand fournisseur de services passagers réguliers du Canada sur les marchés intérieur, transfrontalier et international à destination et au départ du Canada. Une partie de la prestation des services passagers réguliers sur les marchés intérieur et transfrontalier est effectuée sous la dénomination « Air Canada Express » et assurée par des tiers, dont Société en commandite Jazz Aviation (« Jazz »), filiale en propriété exclusive de Chorus Aviation Inc. (« Chorus »), dans le cadre de contrats d'achat de capacité et d'autres accords commerciaux. Directement ou par l'intermédiaire de Star Alliance et d'autres transporteurs, Air Canada est présente sur presque tous les grands marchés du monde. Air Canada offre aussi des services de transport aérien de fret sur les marchés intérieur et transfrontalier, ainsi que sur les lignes internationales entre le Canada et les principaux marchés de l'Europe, de l'Asie, de l'Amérique du Sud et de l'Australie.

Aéroplan exploite un programme de primes et de reconnaissance pour la fidélité qui permet aux particuliers de devenir membres, d'ouvrir un compte Aéroplan, d'accumuler des points Aéroplan en voyageant avec Air Canada et des partenaires et en achetant des produits et des services de partenaires et fournisseurs participants, et d'échanger des points Aéroplan contre un éventail de voyages, de marchandises, de cartes-cadeaux et d'autres primes directement auprès des partenaires participants ou par l'entremise des fournisseurs tiers d'Aéroplan.

2. Base d'établissement et méthodes comptables significatives

La Société établit ses états financiers selon les principes comptables généralement reconnus du Canada (les « PCGR »), tels qu'ils sont définis dans le *Manuel de CPA Canada – Comptabilité* (le « Manuel de CPA Canada »), qui intègre les Normes internationales d'information financière publiées par l'International Accounting Standards Board (les « normes IFRS de comptabilité »).

Le Conseil d'administration de la Société a approuvé les présents états financiers pour publication le 13 février 2025.

Les méthodes comptables ayant servi à l'établissement des présents états financiers sont présentées ci-après. Ces méthodes ont été appliquées uniformément à toutes les périodes présentées.

Certains chiffres comparatifs ont été reclassés pour être conformes avec la présentation des états financiers adoptée pour l'exercice considéré.

A) BASE D'ÉVALUATION

Les présents états financiers ont été préparés selon la base du coût historique, sauf en ce qui concerne la réévaluation de la trésorerie, des équivalents de trésorerie, des placements à court terme, des liquidités soumises des à restrictions, des placements à long terme, de la participation dans Chorus et des instruments dérivés, qui sont évalués à la juste valeur.

B) PÉRIMÈTRE DE CONSOLIDATION

Les présents états financiers intègrent les comptes d'Air Canada et ceux de ses filiales. Les filiales sont toutes les entités qu'Air Canada contrôle. Aux fins comptables, un contrôle est établi par un investisseur lorsqu'il est exposé ou qu'il a droit à des rendements variables en raison de ses liens avec l'entité émettrice et qu'il a la capacité d'influer sur ces rendements du fait du pouvoir qu'il détient sur celle-ci. Tous les soldes et toutes les opérations intersociétés sont éliminés.

C) PRODUITS PASSAGES ET FRET

Les produits passages et fret sont constatés au moment où les transports correspondants sont assurés, sauf les produits tirés de passes de vol illimitées, qui sont constatés linéairement sur la période de validité de la passe de vols considérée. La Société a formé des alliances avec d'autres transporteurs aériens prévoyant une participation au programme de fidélité, des accords interliges, des accords d'exploitation à code multiple et la coordination de services portant entre autres sur les réservations, le traitement des bagages et les horaires. Les produits sont affectés selon des formules précises dans les accords et sont comptabilisés lorsque le transport est effectué. Les produits passages comprennent également certains frais et suppléments ainsi que les produits des services à la clientèle comme la sélection des places et les excédents de bagages, qui sont comptabilisés lorsque le transport est assuré. Les produits passages sont diminués des indemnités de passages versées directement à des clients lorsque les vols sont retardés ou annulés. Les produits passages et fret perçus d'avance sont reportés et inclus dans le passif courant. Pour les billets inutilisés à leur date d'expiration, la Société inscrit un montant estimatif correspondant aux produits au titre des désistements lorsque le transport est censé être fourni. Ce montant est fondé sur les données historiques ainsi que sur d'autres facteurs.

D) CONTRAT D'ACHAT DE CAPACITÉ

Air Canada donne plus d'envergure à son réseau intérieur et transfrontalier au moyen d'accords commerciaux avec des transporteurs régionaux, y compris Jazz. En vertu de ces contrats, Air Canada se charge de la commercialisation, de la billetterie et des autres dispositions commerciales liées à ces vols, et elle inscrit les revenus qu'elle en tire dans ses produits passages lorsque le transport a été assuré.

Les frais d'achat de capacité sont présentés dans un poste distinct du compte consolidé de résultat et excluent la composante des frais liés aux coûts des appareils, lesquels frais sont comptabilisés comme obligations locatives conformément à la norme IFRS 16. Les coûts refacturés, qui sont des coûts directs engagés par les transporteurs régionaux et facturés à la Société, et les autres frais engagés par la Société, qui sont directement liés aux activités des transporteurs régionaux, sont pris en compte dans les postes correspondants de l'état consolidé des résultats.

E) PROGRAMME DE FIDÉLITÉ AÉROPLAN

Le programme de fidélité Aéroplan vise à accroître la fidélité des clients en récompensant les clients qui utilisent les services d'Air Canada. Ce programme permet aux membres d'accumuler des points Aéroplan lorsqu'ils utilisent les services d'Air Canada, de ses partenaires du réseau Star Alliance et d'autres transporteurs aériens partenaires du programme de fidélité Aéroplan. Lorsqu'ils prennent l'avion, les membres du programme accumulent des points Aéroplan échangeables en fonction de divers critères comme le statut du voyageur au sein du programme de fidélité, la distance parcourue, la classe de réservation et le prix du billet payé. Les membres peuvent aussi accumuler des points Aéroplan auprès des partenaires participants du programme Aéroplan, comme des compagnies de cartes de crédit, des hôtels, des agences de location de voitures et d'autres partenaires du programme. Les points Aéroplan peuvent être échangés contre différentes primes, telles que des billets d'avion d'Air Canada ou d'autres transporteurs aériens partenaires, ou des primes autres que des billets d'avion, comme des prestations hôtelières, des locations de véhicules, des cartes-cadeaux, des marchandises et d'autres primes non aériennes.

Les membres Aéroplan peuvent accumuler des points Aéroplan i) par l'achat de billets d'avion et ii) par leurs achats auprès des partenaires du programme.

Points obtenus par l'achat de billets d'avion

Les ventes de passages admissibles à l'accumulation de points Aéroplan en vertu du programme de fidélité Aéroplan procurent aux membres 1) un transport aérien et 2) des points Aéroplan. Dans le cadre d'un contrat générateur de produits comportant plusieurs obligations de prestation, chaque obligation de prestation est évaluée séparément selon la méthode des justes valeurs relatives. La valeur des points Aéroplan versés est déterminée en fonction de la valeur qu'un voyageur reçoit s'il échange des points Aéroplan contre un billet d'avion plutôt qu'en le payant comptant, et qui correspond à l'équivalent de la valeur du billet. L'équivalent de la valeur du billet est ajusté en fonction des points qui ne devraient pas, selon les prévisions, être échangés, c'est-à-dire les désistements. La contrepartie affectée à l'équivalent de la valeur du billet en échange des points accumulés est comptabilisée dans les produits différés d'Aéroplan.

Points obtenus grâce à des partenaires du programme

Les membres Aéroplan peuvent accumuler des points Aéroplan en fonction des achats qu'ils effectuent auprès des partenaires Aéroplan participants comme les compagnies de cartes de crédit, les hôtels et les agences de location de voitures ou autres partenaires du programme. Les points Aéroplan versés en vertu des accords conclus avec les partenaires du programme sont

comptabilisés comme une obligation de prestation unique, à savoir l'octroi futur d'une prime obtenue par un échange de points au membre Aéroplan. La contrepartie reçue pour les points Aéroplan versés aux membres Aéroplan en vertu de ces accords est comptabilisée à titre de produits différés d'Aéroplan.

Les désistements correspondent au nombre estimatif de points Aéroplan qui ne devraient pas, selon les prévisions, être échangés par les membres Aéroplan. Les produits comptabilisés relativement aux désistements reposent sur le nombre de points Aéroplan échangés au cours d'une période, comparativement au nombre total de points Aéroplan dont l'échange était prévu. Le nombre de points Aéroplan échangés au cours d'une période est aussi pris en compte dans le cadre de toute estimation révisée des désistements par la Société. Les variations du taux de désistements sont comptabilisées comme suit : pour la période durant laquelle survient la variation, le solde des produits différés est rajusté comme si l'estimation révisée avait servi pour les périodes précédentes, et un montant correspondant est inscrit à titre d'ajustement des produits passages; pour les périodes ultérieures, l'estimation révisée est utilisée.

F) AUTRES PRODUITS

Les autres produits consistent essentiellement en des produits de la vente de la portion terrestre de forfaits vacances, de la fourniture de services d'escale, des ventes à bord, de la vente de passes pour les salons et des frais liés à la commercialisation du programme de fidélité. Les produits tirés de forfaits vacances sont constatés à mesure que les services correspondants sont assurés pendant la période du forfait vacances. Les autres produits tirés des services connexes au transport aérien sont constatés lorsque les ventes sont effectuées aux passagers ou lorsque les services sont rendus.

La valeur des points Aéroplan échangés contre des produits ou des services non aériens est comptabilisée dans les autres produits. Dans le cas d'échanges contre des primes non aériennes, la Société a déterminé qu'aux fins comptables, elle n'agissait pas pour son propre compte dans le cadre de la transaction entre le membre et le fournisseur ultime du bien ou du service. Lorsque des points sont échangés contre des produits ou des services non aériens, la marge nette est comptabilisée dans les autres produits lorsque l'obligation de prestation est remplie.

À des fins comptables, la Société agit à titre de mandataire pour certains contrats de sous-location d'appareils à Jazz et présente de ce fait les produits tirés de la sous-location en diminution des frais d'achat de capacité. La Société agit à titre de preneur et de sous-bailleur pour ces contrats.

G) AVANTAGES DU PERSONNEL

Le coût des prestations de retraite, des avantages complémentaires de retraite et des avantages postérieurs à l'emploi acquis par les salariés est déterminé de façon actuarielle annuellement au 31 décembre par les actuaires consultants de la Société. Le coût est déterminé au moyen de la méthode des unités de crédit projetées et d'hypothèses portant sur les taux d'actualisation, la progression des salaires, l'âge du départ à la retraite, les taux de mortalité et les coûts de santé.

Les coûts des services passés sont comptabilisés dans la période au cours de laquelle un régime a été modifié, que les avantages aient été acquis ou non. Les profits et les pertes liés à la réduction ou à la liquidation d'un régime sont comptabilisés dans la période au cours de laquelle se produit la réduction ou la liquidation.

Les coûts des services rendus au cours de l'exercice considéré et les coûts des services passés, les profits et les pertes sur les réductions ou les liquidations sont comptabilisés généralement dans les salaires et charges sociales. Les intérêts sur les obligations au titre des prestations

sont présentés au poste « Autres » dans les produits (charges) autres que d'exploitation. Les écarts actuariels nets, ou réévaluations, sont comptabilisés dans les autres éléments du résultat global et les résultats non distribués, sans reclassement au compte de résultat dans les périodes ultérieures.

Le coût des services rendus au cours de l'exercice est estimé en utilisant différents taux d'actualisation découlant de la courbe des taux utilisée pour évaluer l'obligation au titre des prestations déterminées à l'ouverture de l'exercice, ce qui rend compte des calendriers différents de versement des prestations au titre des services passés (obligation au titre des prestations déterminées) et au titre des services futurs (coût des services rendus au cours de la période).

L'obligation au titre des exigences de financement minimal, s'il en est, est déterminée au moyen de la méthode des exigences de financement minimal projetées, en fonction des estimations les plus probables de la direction quant à la situation de capitalisation des régimes, déterminée selon une méthode actuarielle, des taux d'actualisation du marché et de la progression estimée des salaires. L'obligation au titre des exigences de financement minimal et toute réévaluation ultérieure de cette obligation sont comptabilisées immédiatement dans les autres éléments du résultat global et les résultats non distribués (déficit), sans reclassement au compte de résultat dans les périodes ultérieures.

Les actifs de retraite comptabilisés sont limités à la valeur actualisée des réductions des cotisations futures et des remboursements futurs, s'il en est.

H) RÉGIMES DE PARTICIPATION AUX BÉNÉFICES

La Société dispose de régimes de participation aux bénéfices à l'intention de son personnel. Les charges sont calculées à partir des résultats de l'ensemble de l'année civile et constatées tout au long de l'exercice, le cas échéant, à titre de salaires et charges sociales fondés sur l'estimation des paiements annuels devant être faits au titre des régimes.

I) RÉGIMES DE RÉMUNÉRATION FONDÉE SUR DES ACTIONS

Certains salariés de la Société participent au régime d'intéressement à long terme d'Air Canada, qui prévoit l'attribution d'options sur actions, d'unités d'actions liées au rendement (les « UAR ») et d'unités d'actions de négociation restreinte (les « UANR »), dont une description est donnée à la note 13. Les UAR et les UANR sont des unités d'actions fictives pouvant être échangées, à raison de une pour une, contre des actions d'Air Canada ou l'équivalent en trésorerie, au gré du Conseil d'administration.

Les options sont passées en charges selon un modèle d'acquisition graduelle jusqu'à la fin de la période d'acquisition. La Société comptabilise une charge de rémunération et un ajustement correspondant au surplus d'apport égal à la juste valeur des instruments de capitaux propres attribués établie au moyen du modèle d'évaluation d'options Black-Scholes, compte tenu des estimations concernant les extinctions. La charge de rémunération est ajustée pour tenir compte des variations ultérieures des estimations de la direction quant au nombre d'options devant être acquises.

Les UAR et les UANR sont comptabilisées à titre d'instruments dénoués par règlement en trésorerie, compte tenu des règlements passés. Pour comptabiliser les instruments dénoués par règlement en trésorerie, la charge de rémunération est ajustée pour tenir compte des variations ultérieures de la juste valeur des UAR et des UANR compte tenu des estimations concernant les extinctions. Le passif lié aux UAR et aux UANR réglées en trésorerie est comptabilisé dans les dettes fournisseurs et charges à payer et dans les autres passifs à long terme.

Air Canada a aussi établi un régime d'actionnariat à l'intention des employés, en vertu duquel elle verse, en contrepartie des montants versés par les salariés, des cotisations établies selon des pourcentages prévus au régime. Les employés doivent demeurer au service de la Société et conserver leurs actions jusqu'au 31 mars de l'année suivante pour acquérir les cotisations de la Société. Ces cotisations sont constatées au titre des salaires et charges sociales à mesure qu'elles sont acquises.

J) MAINTENANCE ET RÉPARATIONS

Les frais de maintenance et de réparation des appareils loués et des appareils détenus par la Société sont passés en charges en maintenance avions dès qu'ils sont engagés, à l'exception des frais de maintenance et de réparation liés aux modalités de restitution des appareils loués aux termes de contrats de location, qui sont comptabilisés sur la durée du contrat de location, et des travaux importants de maintenance des appareils loués et des appareils détenus, qui sont inscrits à l'actif comme il est indiqué à la note 2Q ci-dessous.

Les frais de maintenance et de réparation liés aux modalités de restitution des appareils prévues aux contrats de location sont comptabilisés sur la durée du bail au montant des obligations de maintenance au titre de la restitution des appareils à la fin du bail prévues par les contrats de location conclus par la Société et compensés par des frais de maintenance payés d'avance constatés en actif, sauf dans le cas des contrats de services de maintenance facturés à l'heure. Des provisions liées aux obligations de maintenance au titre de la restitution des appareils à la fin du bail sont comptabilisées, le cas échéant, sur les contrats de location d'appareils à titre de charge de maintenance sur la durée du bail en fonction des risques propres au passif sur la durée à courir du bail. Les intérêts cumulés sur la provision sont comptabilisés dans les autres charges d'exploitation. Tout changement de la provision au titre de la maintenance relative aux obligations de restitution des appareils en fin de bail est comptabilisé comme un ajustement de l'actif au titre du droit d'utilisation et amorti par la suite dans l'état de résultat sur la durée à courir du bail. Toute différence entre le coût réel de la maintenance et le montant constitué en guise de provision est comptabilisée dans la charge de maintenance avions.

K) AUTRES CHARGES D'EXPLOITATION

Les autres charges d'exploitation comprennent entre autres les frais liés à la location et à l'entretien de bâtiments, aux services d'escalier aux aéroports, aux honoraires et services professionnels, aux repas et à l'hébergement des équipages, à la promotion et à la publicité, aux assurances et à d'autres dépenses. Les autres charges d'exploitation sont constatées à mesure qu'elles sont engagées.

L) INSTRUMENTS FINANCIERS

Comptabilisation

Les actifs financiers et les passifs financiers, y compris les dérivés, sont comptabilisés dans l'état consolidé de la situation financière lorsque la Société devient partie à l'instrument financier ou au contrat dérivé.

Classement

La Société classe ses actifs financiers et ses passifs financiers dans les catégories d'évaluation suivantes : i) ceux qui sont évalués ultérieurement à la juste valeur (par le biais des autres éléments du résultat global ou par le biais du résultat net) et ii) ceux qui seront évalués au coût amorti. Le classement des actifs financiers dépend du modèle économique que suit l'entité pour

la gestion des actifs financiers et des caractéristiques des flux de trésorerie contractuels. Les passifs financiers sont classés dans la catégorie de ceux qui seront évalués au coût amorti à moins qu'ils ne soient désignés comme devant être évalués ultérieurement à la juste valeur par le biais du résultat net (choix irrévocable lors de la comptabilisation). Pour les actifs et les passifs évalués à la juste valeur, les profits et les pertes sont comptabilisés soit dans le résultat net, soit dans les autres éléments du résultat global.

La Société reclasse les actifs financiers si et seulement si le modèle économique qu'elle suit pour la gestion de ces actifs change. Les passifs financiers ne sont pas reclassés.

La Société a établi le classement suivant :

- la trésorerie et les équivalents de trésorerie, les placements à court terme, les liquidités soumises à restrictions et les placements à long terme sont classés dans les actifs à la juste valeur par le biais du résultat net, et toute variation de la juste valeur pendant la période est comptabilisée dans les produits d'intérêts et dans les instruments financiers comptabilisés à la juste valeur dans l'état consolidé des résultats, le cas échéant;
- le placement en titres de capitaux propres dans Chorus est classé comme un actif à la juste valeur par le biais des autres éléments du résultat global, et toute variation de la juste valeur pendant la période est comptabilisée par le biais des autres éléments du résultat global dans l'état consolidé du résultat global, le cas échéant;
- les créances clients et les dépôts liés aux appareils et autres dépôts sont classés comme des actifs au coût amorti et sont évalués selon la méthode du taux d'intérêt effectif. Les produits d'intérêts sont inscrits à l'état consolidé des résultats, le cas échéant;
- les dettes fournisseurs, les facilités de crédit et la dette à long terme sont classées comme autres passifs financiers et sont évaluées au coût amorti selon la méthode du taux d'intérêt effectif. Les charges d'intérêts sont inscrites à l'état consolidé des résultats, le cas échéant.

Évaluation

Lors de leur comptabilisation initiale, tous les instruments financiers doivent être évalués à leur juste valeur majorée, dans le cas d'un actif financier ou d'un passif financier qui n'est pas à la juste valeur par le biais du résultat net, des coûts de transaction directement imputables à l'acquisition ou à l'émission de l'actif financier ou du passif financier. Les coûts de transaction des actifs financiers et des passifs financiers comptabilisés à la juste valeur par le biais du résultat net sont comptabilisés en charges dans l'état du résultat net. Les actifs financiers comprenant des dérivés incorporés sont considérés dans leur intégralité pour déterminer si leurs flux de trésorerie correspondent uniquement à des remboursements de capital et à des versements d'intérêts.

Aux périodes ultérieures à celle de la comptabilisation initiale, les actifs financiers dont la détention s'inscrit dans un modèle économique dont l'objectif est de percevoir les flux de trésorerie contractuels, et dont les flux de trésorerie contractuels correspondent uniquement à des remboursements de capital et à des versements d'intérêts, sont généralement évalués au coût amorti. Tous les autres actifs financiers, y compris les placements en instruments de capitaux propres, sont évalués à leurs justes valeurs à la clôture des périodes comptables ultérieures, et les variations de leurs justes valeurs sont présentées dans le résultat net ou dans les autres éléments du résultat global (choix irrévocable lors de la comptabilisation initiale).

Dépréciation

La Société évalue toutes les informations disponibles, y compris, de façon prospective, les pertes de crédit attendues associées à ses actifs comptabilisés au coût amorti. La méthode d'évaluation de la dépréciation dépend de la question de savoir si le risque de crédit a augmenté de manière

importante. Pour déterminer si le risque de crédit a augmenté de façon importante, la Société compare le risque de défaillance lié à l'actif à la date de présentation de l'information financière avec le risque de défaillance à la date de comptabilisation initiale en se basant sur toutes les informations qu'elle a pu obtenir ainsi que sur les informations prospectives raisonnables et justifiables. Dans le cas des créances clients seulement, la Société applique, comme le permet la norme IFRS 9, l'approche simplifiée qui exige que les pertes de crédit attendues pour la durée de vie soient comptabilisées à partir de la comptabilisation initiale des créances clients.

Dérivés et comptabilité de couverture

La Société a recours aux instruments dérivés liés au change et au prix du carburant ainsi qu'à des contrats à terme sur actions pour réduire les risques auxquels l'exposent ces éléments. Les instruments dérivés sont inscrits à l'état consolidé de la situation financière à la juste valeur, y compris les dérivés incorporés dans des contrats financiers ou non financiers devant faire l'objet d'un poste distinct. Les variations de la juste valeur des instruments dérivés sont constatées dans les produits (charges) autres que d'exploitation, à l'exception des variations efficaces des dérivés liés au carburant désignés en vertu de la comptabilité de couverture, comme il est décrit ci-dessous. Les instruments dérivés sont inscrits dans les charges payées d'avance et les autres actifs courants, les dépôts et autres actifs, les dettes fournisseurs et charges à payer et les autres passifs non courants, selon les modalités prévues aux contrats. Tous les flux de trésorerie associés à l'achat et à la vente de dérivés sont classés comme des flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation dans le tableau consolidé des flux de trésorerie.

La Société applique la comptabilité de couverture aux dérivés liés au carburant désignés. La Société a défini un ratio de couverture de 1/1 pour ses relations de couverture du carburant. Selon la comptabilité de couverture, le profit ou la perte efficace sur les dérivés utilisés comme couverture du risque lié aux variations du prix du carburant est comptabilisé dans les autres éléments du résultat global. Les primes versées relativement aux contrats d'option et la valeur temps des contrats d'option sont différées et comptabilisées en tant que coût de la couverture dans les autres éléments du résultat global. Les montants accumulés dans les autres éléments du résultat global sont présentés à titre de réserve de couverture dans les capitaux propres et sont reclassés dans les charges de carburant d'aviation lorsque le carburant d'aviation sous-jacent couvert est utilisé. Les profits ou les pertes inefficaces sur les dérivés utilisés comme couverture du risque lié aux variations du prix du carburant sont comptabilisés dans les charges autres que d'exploitation sous « Instruments financiers comptabilisés à la juste valeur ».

Lorsqu'un instrument de couverture expire, qu'il est vendu ou résilié, ou lorsqu'il ne répond plus aux critères d'application de la comptabilité de couverture, le profit ou la perte cumulé et les coûts différés de couverture qui ont été comptabilisés dans les capitaux propres sont maintenus dans les capitaux propres jusqu'à la réalisation de la transaction prévue. Lorsque la Société cesse de s'attendre à ce que la transaction prévue soit réalisée, le profit ou la perte cumulé et les coûts différés de couverture qui étaient présentés dans les capitaux propres sont immédiatement reclassés dans le résultat net.

M) CONVERSION DES DEVISES

Le dollar canadien est la monnaie fonctionnelle d'Air Canada et de ses filiales. Les actifs et les passifs monétaires libellés en monnaies étrangères sont convertis en dollars canadiens au cours de change en vigueur à la date de l'état consolidé de la situation financière. Les actifs et les passifs non monétaires ainsi que les produits et les charges découlant d'opérations libellées en monnaies étrangères sont convertis au taux de change historique ou moyen de la période, selon le cas. L'ajustement des actifs et des passifs monétaires libellés en monnaies étrangères, qui découle des fluctuations de change après leur conversion en dollars canadiens, est classé en profit (perte) de change.

N) IMPÔTS SUR LE RÉSULTAT

La charge d'impôts pour la période comprend les impôts sur le résultat exigibles et différés. La charge d'impôts sur le résultat est inscrite à l'état consolidé des résultats, sauf si elle se rattache à des éléments comptabilisés dans les autres éléments du résultat global ou inscrits directement aux capitaux propres. Elle est alors déduite de ces éléments.

La charge d'impôts sur le résultat exigible est calculée selon les lois de l'impôt adoptées ou quasi adoptées à la date de clôture dans les territoires dans lesquels la Société et ses filiales exercent leurs activités et dégagent un résultat imposable. La direction évalue régulièrement les positions adoptées dans les déclarations fiscales relativement aux situations dans lesquelles les règlements fiscaux sont sujets à interprétation. Elle établit des provisions s'il y a lieu à la lumière des montants qu'elle prévoit devoir payer aux autorités fiscales.

L'impôt sur le résultat différé est comptabilisé, selon la méthode du passif fiscal, en fonction des différences temporelles entre les bases fiscales des actifs et des passifs et leurs valeurs comptables dans les états financiers consolidés. L'impôt sur le résultat différé est évalué au moyen des taux d'impôt et des lois fiscales qui ont été adoptés ou quasi adoptés à la fin de la période de présentation de l'information financière et dont l'application est attendue sur la période au cours de laquelle l'actif d'impôts différés est réalisé ou le passif d'impôts différés est réglé.

Un actif d'impôts différés est comptabilisé seulement dans la mesure où il est probable que la Société disposera de bénéfices imposables futurs auxquels les différences temporelles pourront être imputées.

O) BÉNÉFICE PAR ACTION

Le bénéfice par action – résultat de base est calculé en divisant le bénéfice net de la période attribuable aux actionnaires d'Air Canada par le nombre moyen pondéré d'actions en circulation au cours de la période.

Le bénéfice par action – résultat dilué est calculé en ajustant le nombre moyen pondéré d'actions en circulation pour tenir compte des actions pouvant avoir un effet dilutif. Les actions de la Société qui peuvent avoir un effet dilutif comprennent les options sur actions et les billets convertibles. Le nombre d'actions inclus eu égard aux options pour lesquelles les droits sont acquis est calculé au moyen de la méthode du rachat d'actions, sauf si leur effet est antidilutif. Selon cette méthode, le produit de l'exercice de tels instruments est censé servir à l'achat d'actions au cours moyen de marché pour la période, la différence entre le nombre d'actions émises à l'exercice et le nombre d'actions censées avoir été achetées étant incluse dans le calcul. Les actions incluses eu égard aux options sur actions liées au rendement attribuées aux employés sont traitées comme des actions dont l'émission est

conditionnelle, leur émission étant liée à la réalisation de certaines conditions outre le passage du temps. Si ces conditions sont réalisées, le nombre d'actions incluses est également calculé au moyen de la méthode du rachat d'actions, sauf si ces actions ont un effet antidilutif.

Le nombre moyen pondéré d'actions en circulation dans le bénéfice par action – résultat dilué est aussi ajusté pour tenir compte du nombre d'actions qui seraient émises lors de la conversion des billets convertibles. En outre, le résultat net est ajusté pour tenir compte de l'effet après impôt de toute modification du résultat net qui résulterait de la conversion des billets convertibles, y compris les intérêts comptabilisés au cours de la période, les taux de change comptabilisés sur le principal de la dette et la réévaluation à la valeur du marché du dérivé incorporé, à moins que le résultat des ajustements ne soit antidilutif.

P) STOCKS DE CARBURANT D'AVIATION, ÉQUIPEMENTS DE RECHANGE ET FOURNITURES

Les stocks de carburant d'aviation, d'équipements de rechange et de fournitures sont évalués au coût, qui est déterminé suivant la méthode du coût moyen pondéré, déduction faite de la provision pour dépréciation des stocks, s'il y a lieu.

La Société n'a pas comptabilisé de perte de valeur des stocks ou de reprises de pertes de valeur des stocks constatées antérieurement pendant les périodes considérées. Est compris dans la maintenance avions un montant de 78 M\$ au titre des équipements de rechange et des fournitures utilisées au cours de l'exercice (62 M\$ en 2023).

Q) IMMOBILISATIONS CORPORELLES

Les immobilisations corporelles sont comptabilisées selon le modèle du coût. Les immobilisations corporelles visées par des contrats de location, comptabilisées dans l'actif au titre des droits d'utilisation, ainsi que les obligations de paiements futurs au titre de la location qui s'y rapportent, sont comptabilisées initialement à un montant égal au montant le moins élevé de la juste valeur des immobilisations corporelles et de la valeur actualisée des paiements de loyers.

La Société répartit le montant comptabilisé initialement à l'égard d'une pièce d'immobilisation corporelle entre ses composantes importantes et amortit chaque composante de façon distincte. Les immobilisations corporelles sont amorties linéairement sur leur durée d'utilisation estimative, à concurrence de leur valeur résiduelle estimative. Le matériel volant et l'équipement de vol sont décomposés en cellules, réacteurs et matériel de cabine et modifications. La période d'amortissement des cellules et des réacteurs ne dépasse pas 25 ans et leur valeur résiduelle estimative, estimée initialement à 10 % du coût initial, est mise à jour par la suite lorsque les estimations changent. Les réacteurs de rechange et pièces connexes (les « articles durables ») sont amortis sur la durée moyenne d'utilisation restante des appareils auxquels ils correspondent et leur valeur résiduelle a été estimée initialement à 10 %. Le matériel et les modifications cabine sont amortis sur une période de huit ans ou sur la durée d'utilité résiduelle de l'appareil, si celle-ci est inférieure à huit ans. Le matériel et les modifications cabine des appareils loués en vertu de contrats sont amortis sur une période de huit ans ou sur la durée du contrat de location, si celle-ci est inférieure à huit ans. Les gros travaux de maintenance effectués sur des cellules et des réacteurs, y compris le coût des équipements de rechange et des fournitures ainsi que des services de maintenance fournis par des tiers, sont incorporés au coût de l'actif et amortis sur la durée d'utilité moyenne prévue entre les gros travaux de maintenance. Ces travaux consistent d'ordinaire en des inspections plus poussées et en des travaux d'entretien plus complexes des appareils. Tous les coûts engagés en vertu de contrats de maintenance du parc aérien prévoyant

une facturation à l'heure de vol sont imputés aux charges d'exploitation dans l'état des résultats à mesure que les frais sont engagés. Les bâtiments sont amortis linéairement sur leur durée d'utilité jusqu'à concurrence de 50 ans, ou sur la durée du bail foncier si elle est plus courte. Les améliorations locatives sont amorties sur la durée du bail, à concurrence de 10 ans. Le matériel au sol et les autres équipements sont amortis sur des périodes variant de 3 à 25 ans.

Les valeurs résiduelles et les durées d'utilité sont revues au moins une fois l'an et les taux d'amortissement sont ajustés en conséquence sur une base prospective. Le montant des profits et des pertes résultant de la cession d'une immobilisation corporelle est déterminé par la comparaison du produit de la cession avec la valeur comptable de l'immobilisation corporelle et il est comptabilisé dans les profits et pertes autres que d'exploitation, à l'état consolidé des résultats.

R) CONTRATS DE LOCATION

Comptabilisation des contrats de location et des actifs au titre de droits d'utilisation

Les contrats de location sont comptabilisés comme actifs au titre de droits d'utilisation et un montant correspondant est comptabilisé au passif à la date à laquelle l'actif loué est prêt à être utilisé par la Société. Chaque paiement de loyer est réparti entre le passif et la charge d'intérêts. Les coûts financiers sont imputés dans l'état consolidé des résultats au cours de la période de location afin d'appliquer un taux d'intérêt constant au solde résiduel du passif pour chaque période.

Les actifs au titre de droits d'utilisation sont comptabilisés selon la norme IAS 16 *Immobilisations corporelles*. Les appareils comptabilisés comme actifs au titre de droits d'utilisation font l'objet des mêmes méthodes comptables que les appareils détenus directement, c.-à-d. que les actifs au titre de droits d'utilisation sont décomposés et amortis sur la durée du contrat de location. Comme pour les appareils détenus, les travaux de maintenance admissibles sont incorporés au coût de l'actif et amortis sur la durée du bail ou la durée d'utilité moyenne prévue, si elle est plus courte.

Les modifications des modalités ou les événements ayant une incidence sur la prolongation d'un contrat de location nécessitent généralement d'évaluer s'il s'agit d'une modification du contrat de location qui pourrait impliquer de recalculer les actifs et les passifs du contrat de location en utilisant un taux d'actualisation révisé.

Des provisions au titre de la maintenance se rapportant aux obligations de restitution à la fin du contrat de location sont comptabilisées, le cas échéant, relativement aux contrats de location d'appareils pour tenir compte des frais de maintenance sur la durée du contrat de location. Toute modification de la provision relative aux modalités de restitution à la fin de la location est comptabilisée comme ajustement de l'actif au titre de droits d'utilisation et par la suite amortie par imputation au compte de résultat sur la durée résiduelle du contrat de location.

Contrats de location avions

Au 31 décembre 2024, 80 appareils de la Société étaient visés par des contrats de location assortis de droits d'utilisation (75 appareils au 31 décembre 2023); Air Canada a comptabilisé des actifs au titre de droits d'utilisation et des obligations locatives relativement à ces appareils conformément aux dispositions d'IFRS 16. Air Canada détient en outre des contrats de location à titre de preneur à l'égard de certains appareils utilisés par Jazz, son transporteur régional fournissant des services en vertu d'un contrat d'achat de capacité; elle a comptabilisé des actifs au titre de droits d'utilisation et des obligations locatives d'Air Canada relativement à ces appareils. Au 31 décembre 2024, 81 appareils (le même nombre qu'au 31 décembre 2023) étaient exploités en vertu de tels contrats pour le compte d'Air Canada.

Baux immobiliers

La Société est partie à des contrats de location visant les locaux nécessaires aux services d'escalade aux aéroports et visant d'autres biens immobiliers. Dans le cas des contrats visant les locaux nécessaires aux services d'escalade aux aéroports, le bailleur détient généralement des droits de substitution, ce qui fait en sorte que ces contrats ne sont pas considérés comme des contrats de location en vertu de la norme. Les contrats de location avec droits de résiliation réciproque moyennant un préavis de moins de 12 mois sont considérés comme des contrats de location à court terme et ne sont pas, par conséquent, comptabilisés dans l'état de la situation financière du fait de la mesure de simplification. Enfin, les contrats visant les locaux nécessaires aux services d'escalade prévoyant des paiements de loyers variables ne sont pas non plus comptabilisés dans l'état de la situation financière puisque les paiements de loyers variables, autres que ceux qui sont calculés sur la base d'un indice ou d'un taux, sont exclus de l'évaluation des obligations locatives. Il en résulte un portefeuille composé de baux immobiliers devant être comptabilisés comme actifs au titre de droits d'utilisation et obligations locatives en vertu de la norme qui ont trait à des locaux réservés dans les aéroports de Toronto, de Montréal et de Vancouver, plaques tournantes d'Air Canada, des contrats de location visant des locaux réservés à la Société pour des bureaux, des services aéroportuaires et de maintenance et les salons Feuille d'érable, et des contrats de location visant des terrains.

S) IMMOBILISATIONS INCORPORELLES

Les immobilisations incorporelles sont initialement comptabilisées au coût. Les immobilisations incorporelles dont la durée de vie est indéfinie ne sont pas amorties, tandis que les immobilisations à durée de vie limitée sont amorties linéairement sur leur durée d'utilité estimative.

	Durée d'utilité estimative	Période d'amortissement à courir au 31 décembre 2024
Droits de route et créneaux aéroportuaires internationaux	indéfinie	sans objet
Appellations commerciales	indéfinie	sans objet
Immobilisations d'ordre technologique (développées en interne)	de 5 à 15 ans	de 1 à 11 ans
Immobilisations liées à des contrats (accords commerciaux d'Aéropplan)	11,5 ans	6 ans

Air Canada détient des droits de route et créneaux aéroportuaires internationaux qui lui permettent de fournir des services à l'échelle internationale. La valeur des immobilisations incorporelles comptabilisées rend compte du coût des routes et des créneaux à l'aéroport international Narita de Tokyo, à l'aéroport national Reagan de Washington et à l'aéroport Heathrow de Londres.

Air Canada et certaines de ses filiales détiennent des appellations commerciales, des marques de commerce et des noms de domaine (collectivement les « appellations commerciales »). Ces éléments sont des immobilisations incorporelles liées à la commercialisation, car ils sont utilisés principalement pour la vente et la promotion des produits et services d'Air Canada ou d'une de ses filiales. Dans l'éventualité où des appellations commerciales devraient cesser d'être utilisées, elles seraient classées comme ayant une durée de vie déterminée et amorties sur la durée d'utilité restante prévue.

Les dépenses de développement qui sont directement attribuables à la conception, au développement, à la mise en œuvre et à l'essai de produits logiciels identifiables sont comptabilisées comme des immobilisations incorporelles d'ordre technologique si certains critères sont réunis, notamment la faisabilité technique ainsi que l'intention et la capacité de développer et d'utiliser la technologie pour produire des avantages économiques futurs probables. Autrement, elles sont passées en charges à mesure qu'elles sont engagées. Les frais directement attribuables qui sont incorporés au coût des immobilisations incorporelles d'ordre technologique comprennent les coûts liés aux logiciels, au personnel et aux tiers affectés au développement ainsi que la tranche appropriée des frais généraux pertinents. Les dépenses liées à la configuration ou à l'adaptation prévues dans le cadre d'un contrat de services d'infonuagique sont aussi incluses lorsqu'elles remplissent les conditions d'incorporation au coût des immobilisations incorporelles.

T) GOODWILL

Le goodwill représente l'excédent du coût d'une acquisition sur la juste valeur de la quote-part des actifs identifiables nets de l'entreprise acquise qui revient à la Société à la date d'acquisition. Le goodwill est soumis au moins une fois l'an à un test de dépréciation et il est comptabilisé au coût diminué des pertes de valeur cumulées. Les pertes de valeur du goodwill ne sont pas reprises. Aux fins de l'évaluation des pertes de valeur, le test de dépréciation du goodwill est effectué au niveau le plus bas dans l'entité auquel le goodwill est suivi aux fins de la gestion interne, soit le secteur d'exploitation (note 2W).

U) DÉPRÉCIATION D'ACTIFS NON COURANTS

Les actifs non courants englobent les immobilisations corporelles, les immobilisations incorporelles à durée limitée et à durée de vie indéfinie, ainsi que le goodwill. Les actifs ayant une durée d'utilité indéfinie, y compris le goodwill, sont soumis à un test de dépréciation au moins une fois l'an ou lorsque des événements ou des circonstances indiquent que la valeur comptable pourrait ne pas être recouvrable. Lorsqu'un événement ou un changement de situation indique que la valeur comptable d'actifs pourrait ne pas être recouvrable, on en teste la dépréciation éventuelle en comparant la valeur comptable de l'actif ou du groupe d'actifs à sa valeur recouvrable. La valeur recouvrable d'un actif ou d'une unité génératrice de trésorerie est la valeur la plus élevée entre sa juste valeur diminuée des coûts de cession et sa valeur d'utilité. Pour les besoins des tests de dépréciation, les immobilisations sont regroupées au plus bas niveau de regroupement pour lequel les flux de trésorerie identifiables sont indépendants des flux de trésorerie d'autres actifs ou passifs (unités génératrices de trésorerie ou UGT). La direction a déterminé que le niveau approprié pour l'évaluation des pertes de valeur correspond aux niveaux des flottes d'appareils monocouloirs et de gros-porteurs pour le matériel volant et les immobilisations connexes inhérents au parc en exploitation. Les appareils remisés (à l'exclusion des appareils qui sont temporairement remisés et dont la remise en service est prévue) qui ne sont pas exploités et les appareils loués ou sous-loués à des tiers sont soumis à un test de dépréciation au niveau de l'immobilisation. Le montant comptabilisé en perte de valeur est le montant par lequel la valeur comptable d'un actif ou d'une unité génératrice de trésorerie excède sa valeur recouvrable.

Les actifs non courants – exception faite du goodwill – qui ont subi une perte de valeur sont évalués à chaque date de présentation de l'information financière afin de déterminer s'il y a reprise possible de la perte de valeur. La direction apprécie s'il existe un quelconque indice qu'une perte de valeur comptabilisée au cours d'une période antérieure est susceptible de ne plus exister ou d'avoir diminué. Pour apprécier s'il y a reprise possible d'une perte de valeur, la direction considère les indices qui ont conduit à la perte de valeur. S'il existe un quelconque indice qu'une perte de valeur a été reprise, la direction estime la valeur recouvrable de l'actif non courant.

Une perte de valeur comptabilisée au cours de périodes antérieures pour un actif autre qu'un goodwill doit être reprise seulement s'il y a eu un changement dans les estimations utilisées pour déterminer la valeur recouvrable de l'actif depuis la dernière comptabilisation d'une perte de valeur. La valeur comptable d'un actif donné de l'UGT ne dépasse pas celle qui aurait été déterminée si aucune perte de valeur n'avait été constatée. La reprise d'une perte de valeur est constatée immédiatement à l'état consolidé des résultats.

V) PROVISIONS

La Société comptabilise des provisions lorsqu'il existe une obligation actuelle (juridique ou implicite) résultant d'un événement passé, qu'il est probable qu'une cession de ressources sera nécessaire pour éteindre l'obligation, et qu'une estimation fiable de l'obligation peut être effectuée. Si l'effet est important, les flux de trésorerie attendus sont actualisés par application d'un taux qui reflète, le cas échéant, les risques propres au passif. Lorsqu'on a recours à l'actualisation, les intérêts cumulés sur la provision sont comptabilisés dans les autres charges d'exploitation.

W) INFORMATION SECTORIELLE

Air Canada est gérée comme un seul secteur d'exploitation en fonction de la façon dont l'information est produite en interne aux fins de la prise de décisions liées à l'exploitation. Les informations à fournir sur les secteurs d'exploitation sont fondées sur les informations contenues dans les rapports destinés au principal décideur opérationnel. Pour la Société, le principal décideur opérationnel, à qui il incombe d'affecter les ressources et d'évaluer la performance des activités, est le président et chef de la direction.

X) NORMES COMPTABLES ADOPTÉES EN 2024

Modifications d'IAS 1 *Présentation des états financiers – Classement des passifs en tant que passifs courants ou passifs non courants*

En octobre 2022, l'IASB a publié des modifications concernant le classement des passifs en tant que passifs courants ou passifs non courants dans IAS 1 *Présentation des états financiers*. Les modifications visent à améliorer les informations que les entreprises fournissent pour les passifs pour lesquelles le droit de l'entité de différer le règlement pour au moins 12 mois est assujéti au respect, par l'entité, des conditions après la date de clôture. Les modifications précisent que les clauses restrictives auxquelles l'entité doit se conformer après la date de clôture n'ont pas d'incidence sur le classement du passif en tant que passif courant ou passif non courant à la date de clôture. Elles stipulent que l'entité doit fournir des informations sur ces clauses restrictives dans les notes complémentaires des états financiers. Les modifications sont en vigueur pour les exercices ouverts à compter du 1^{er} janvier 2024. La Société a appliqué ces modifications au premier trimestre de 2024, et celles-ci n'ont pas eu d'incidence sur l'état consolidé de la situation financière de la Société.

IAS 12 *Impôts sur le résultat*

En mai 2023, l'IASB a publié une modification d'IAS 12. La modification porte sur la comptabilisation de l'impôt minimum mondial, comme l'indique le plan à deux piliers pour la réforme fiscale internationale de l'Organisation de coopération et de développement économiques. La réforme fiscale vise à garantir que les grandes multinationales soient soumises à un taux effectif d'imposition d'au moins 15 % dans chaque territoire où elles exercent leurs activités. La modification d'IAS 12 comprend une exception obligatoire temporaire visant la comptabilisation de l'impôt différé et les informations à fournir à son égard découlant de la mise en œuvre des règles du Pilier 2 sur l'impôt minimum mondial.

En juin 2024, la *Loi sur l'impôt minimum mondial* a été promulguée au Canada, territoire où la Société a une entité constituante aux fins du Pilier 2. La Société a adopté les modifications apportées à IAS 12 au deuxième trimestre de 2024 et appliqué l'exception visant la comptabilisation des actifs et des passifs d'impôt différé liés au Pilier 2 et les informations à fournir à leur égard. L'exception a été appliquée avec effet rétrospectif et n'a nécessité aucun ajustement des montants déjà présentés. Elle n'a eu aucune incidence significative sur l'exercice clos le 31 décembre 2024.

Y) NORMES COMPTABLES PUBLIÉES MAIS NON ENCORE ENTRÉES EN VIGUEUR

La norme comptable et les modifications de normes comptables suivantes publiées par l'IASB n'ont pas encore été adoptées par la Société. La Société évalue l'incidence de ces modifications sur ses états financiers consolidés.

IFRS 18 *États financiers – Présentation et informations à fournir*

En avril 2024, l'IASB a publié IFRS 18, qui énonce des dispositions relatives à la présentation et aux informations à fournir dans les états financiers. IFRS 18 remplacera IAS 1 *Présentation des états financiers*, mais reprendra nombre des exigences d'IAS 1. La norme introduit de nouveaux sous-totaux définis à présenter dans l'état consolidé des résultats, des informations à fournir sur les indicateurs de performance définis par la direction en lien avec l'état des résultats et des exigences quant au regroupement de l'information. IFRS 18 s'applique aux exercices ouverts à compter du 1^{er} janvier 2027, l'adoption anticipée étant permise.

Modifications au classement et à l'évaluation des instruments financiers

En mai 2024, l'IASB a publié *Modifications touchant le classement et l'évaluation des instruments financiers*, qui modifie IFRS 9 *Instruments financiers* et IFRS 7 *Instruments financiers – Informations à fournir* (les « modifications »). Les modifications de portée limitée clarifient les indications concernant le classement des actifs financiers assortis de caractéristiques liées à des enjeux environnementaux, sociaux et de gouvernance d'entreprise; les modifications clarifient également la date à laquelle un actif financier ou un passif financier est décomptabilisé lorsqu'il est réglé au moyen d'un système de paiement électronique. Les modifications entreront en vigueur pour les exercices ouverts à compter du 1^{er} janvier 2026, et l'adoption anticipée est permise.

3. Jugements et estimations comptables critiques

Pour préparer les états financiers conformément aux PCGR, la direction doit établir des estimations et poser des hypothèses qui influent sur les montants figurant dans les états financiers et les notes complémentaires. Ces estimations et les hypothèses correspondantes reposent sur l'expérience passée, les plans d'exploitation futurs et divers autres facteurs jugés raisonnables dans les circonstances, et les résultats de ces estimations constituent le fondement des jugements portés sur les valeurs comptables des actifs et des passifs. Les hypothèses sous-jacentes sont révisées régulièrement. Les résultats réels pourraient être très différents de ces estimations.

Les principales estimations et les principaux jugements établis dans le cadre de la préparation des présents états financiers concernent les éléments qui suivent. D'autres informations sont également fournies à la rubrique sur la méthode comptable applicable ou dans la note portant sur l'élément.

Points à considérer relativement à la perte de valeur des actifs non courants

La Société évalue au besoin s'il y a eu perte de valeur en comparant la valeur comptable de l'actif ou de l'unité génératrice de trésorerie à sa valeur recouvrable, qui correspond au montant le plus élevé entre sa juste valeur diminuée des coûts de cession et sa valeur d'utilité. La juste valeur diminuée des coûts de cession peut être calculée au moyen d'une analyse des flux de trésorerie actualisés, qui exige que la direction fasse un certain nombre d'hypothèses importantes liées aux intervenants du marché, notamment au sujet des projections de flux de trésorerie, des taux d'actualisation et des taux de croissance futurs. Se reporter à la note 6.

Avantages futurs du personnel

Le coût et les charges connexes des régimes de retraite, d'avantages postérieurs à l'emploi et d'avantages complémentaires de retraite de la Société sont déterminés au moyen de méthodes actuarielles. Les évaluations actuarielles reposent sur des hypothèses et des estimations, notamment celles ayant trait aux taux d'actualisation et aux taux de mortalité. De plus, en raison de la nature à long terme de ces régimes, ces estimations sont soumises à une incertitude importante. Se reporter à la note 9 pour un complément d'information.

Programme de fidélité Aéroplan

Pour comptabiliser le programme de fidélité, la direction doit établir plusieurs estimations à propos notamment de l'équivalent de la valeur du billet des points Aéroplan versés et des désistements relatifs aux points Aéroplan. L'équivalent de la valeur du billet des points Aéroplan versés est déterminé en fonction de la valeur qu'un voyageur reçoit s'il échange des points Aéroplan contre un billet d'avion plutôt qu'en le payant comptant. L'équivalent de la valeur du billet est estimé par rapport aux échanges de points Aéroplan passés comparativement aux achats de billets équivalents passés après prise en compte de conditions tarifaires similaires, des périodes de réservation à l'avance et d'autres facteurs pertinents, comme le prix de vente de points à des tiers. Les estimations de l'équivalent de la valeur du billet et les hypothèses s'y rapportant

sont examinées pour une éventuelle mise à jour au moins une fois l'an. Une variation du taux d'équivalent de la valeur du billet est comptabilisée prospectivement.

Les désistements correspondent au nombre estimatif de points qui ne devraient pas, selon les prévisions, être échangés. Les désistements sont évalués par la direction en fonction des modalités du programme et des modèles historiques d'accumulation et d'échange, ajustés pour tenir compte des modifications de toute modalité ou de tout autre fait qui pourrait avoir une incidence sur les échanges futurs. La direction utilise des modèles statistiques et des simulations pour estimer les désistements. Les hypothèses sont examinées pour une éventuelle mise à jour au moins une fois l'an. Une modification des hypothèses relatives au nombre de points qui devraient, selon les prévisions, être échangés pourrait avoir une incidence importante sur les produits des activités ordinaires de l'exercice au cours duquel la modification survient.

Au 31 décembre 2024, le solde des produits différés au titre de points Aéroplan s'établissait à 3 785 M\$. Aux fins de l'analyse de sensibilité de ces estimations, une variation de 1 % du nombre de points en circulation qui devraient, selon les estimations, être échangés se traduirait par une incidence d'environ 38 M\$ sur les produits des activités ordinaires et un ajustement du même montant des produits différés d'Aéroplan.

Produits passages - Désistements

La Société estime le montant des produits passages perçus d'avance pour des billets qui seront inutilisés à leur date d'expiration (désistements) et comptabilise les produits à la date prévue du déplacement. Les estimations relatives aux désistements et le montant comptabilisé au titre des produits tirés des désistements qui en découle sont établis par la direction en fonction des tendances passées des désistements et d'autres facteurs applicables tels que les modalités contractuelles liées aux billets. Les estimations relatives aux désistements peuvent varier dans les périodes futures.

Période d'amortissement des actifs non courants

La Société fait des estimations concernant la durée d'utilité prévue des actifs non courants et la valeur résiduelle attendue des actifs en se basant sur l'estimation de la juste valeur actualisée et future des actifs, des projets concernant le parc aérien de la Société et des flux de trésorerie qu'ils engendrent. Divers facteurs, notamment les modifications des programmes de maintenance, les variations des prix du carburant d'aviation et des autres coûts liés à l'exploitation, l'évolution de l'utilisation du matériel volant et les fluctuations des prix des appareils neufs et d'occasion pour des modèles identiques ou similaires, pourraient donner lieu à des variations, qui pourraient être importantes, de ces estimations. Les estimations et les hypothèses sont évaluées au moins une fois l'an. En général, ces ajustements sont comptabilisés avec effet prospectif, par le biais de la dotation aux amortissements. Aux fins de l'analyse de sensibilité de ces estimations, une réduction de 50 % des valeurs résiduelles du matériel volant dont la durée d'utilité restante est supérieure à cinq ans se traduit par une hausse de 16 M\$ de la dotation aux amortissements annuelle. Pour le matériel volant dont la durée d'utilité restante est plus courte, les valeurs résiduelles ne devraient pas changer notablement.

Provisions liées à la maintenance

La comptabilisation de provisions liées à la maintenance relativement aux modalités de restitution des appareils exige que la direction fasse des estimations des coûts futurs associés aux travaux de maintenance nécessaires en vertu des modalités de restitution prévues dans les contrats de location et des estimations de l'état futur prévu de l'appareil à la fin du bail. Ces estimations tiennent compte du coût actuel de ces travaux de maintenance, des estimations de l'inflation à propos de ces coûts ainsi que d'hypothèses concernant l'utilisation de l'appareil concerné. Toute différence entre le coût de maintenance réellement engagé à la fin de la location et le montant de la provision est comptabilisée dans la charge de maintenance avions pour la période. L'incidence d'un changement dans les estimations, y compris d'un changement dans les taux d'actualisation, les hypothèses concernant l'inflation, les estimations de coûts ou les dates d'expiration de contrats de location, est comptabilisée comme un ajustement de l'actif au titre du droit d'utilisation. Se reporter à la note 10 a) pour un complément d'information.

Impôts sur le résultat

Depuis 2020, les actifs d'impôts différés nets liés aux pertes fiscales inutilisées et aux autres différences temporaires déductibles n'ont pas été comptabilisés. En raison de la pandémie de COVID-19, il y a eu un grand nombre d'indications négatives liées aux pertes subies durant cette période, et les hypothèses quant au moment du renversement des différences temporaires comprennent les attentes liées aux résultats d'exploitation et flux de trésorerie futurs.

Au troisième trimestre de 2024, Air Canada a déterminé qu'il était probable que la quasi-totalité des actifs d'impôts différés, qui comprennent les pertes autres que des pertes en capital, les autres avantages postérieurs à l'emploi, la maintenance et les autres différences temporaires, soit réalisée. Se reporter à la note 11, *Impôts sur le résultat*, pour un complément d'information sur les actifs d'impôts sur le résultat différés comptabilisés.

4. Placements, dépôts et autres actifs

(en millions de dollars canadiens)	2024	2023
Placements à long terme	770 \$	744 \$
Participation dans Chorus a)	49	40
Liquidités soumises à restrictions b)	104	89
Dépôts liés aux appareils	53	47
Paiements anticipés en vertu de contrats de maintenance	60	47
Autres placements	38	36
Autres dépôts	6	6
	1 080 \$	1 009 \$

a) Représente la participation d'Air Canada de 15 561 600 actions à droit de vote de catégorie B au capital de Chorus.

b) Représentent les fonds détenus en fiducie déposés dans divers établissements financiers comme garanties de lettres de crédit et autres éléments.

5. Immobilisations corporelles

(en millions de dollars canadiens)

	31 décembre 2024			31 décembre 2023		
	Coût	Amortissement cumulé	Valeur comptable nette	Coût	Amortissement cumulé	Valeur comptable nette
Immobilisations corporelles détenues						
Matériel volant et équipement de vol	16 362 \$	7 416 \$	8 946 \$	15 589 \$	6 986 \$	8 603 \$
Immeubles et améliorations locatives	1 225	736	489	1 122	676	446
Équipement de services au sol et autres équipements	809	515	294	697	488	209
Dépôts d'acquisition et immobilisations en cours de développement	1 414	-	1 414	685	-	685
Immobilisations corporelles détenues	19 810 \$	8 667 \$	11 143 \$	18 093 \$	8 150 \$	9 943 \$
Actifs au titre de droits d'utilisation						
Appareils d'Air Canada	4 088 \$	2 905 \$	1 183 \$	4 117 \$	2 966 \$	1 151 \$
Appareils du transporteur régional	1 598	1 206	392	1 591	1 130	461
Terrains et immeubles	610	279	331	601	249	352
Actifs au titre de droits d'utilisation	6 296 \$	4 390 \$	1 906 \$	6 309 \$	4 345 \$	1 964 \$
Immobilisations corporelles	26 106 \$	13 057 \$	13 049 \$	24 402 \$	12 495 \$	11 907 \$

Un appareil A220 d'Airbus et un appareil 787-9 de Boeing ont été ajoutés aux appareils détenus en 2024. Les acquisitions au moyen de l'achat d'avions loués comprennent deux appareils A330 d'Airbus. L'acquisition d'un nouvel appareil 737-8 de Boeing a été ajoutée aux actifs au titre de droits d'utilisation. Un appareil A220 d'Airbus et un appareil 787-9 de Boeing ont été ajoutés aux appareils détenus en 2023. Les acquisitions au moyen de l'achat d'avions loués en 2023 comprennent trois appareils A321 d'Airbus, un appareil 777-300ER de Boeing, huit appareils CRJ200 de Mitsubishi et dix appareils CRJ900 de Mitsubishi.

Sont aussi inclus dans le matériel volant et l'équipement de vol 33 appareils et 13 moteurs de rechange (28 appareils et 13 moteurs de rechange en 2023) loués à Jazz d'un coût de 590 M\$ (485 M\$ en 2023), moins l'amortissement cumulé de 335 M\$ (252 M\$ en 2023) pour une valeur comptable nette de 255 M\$ (233 M\$ en 2023). La dotation aux amortissements relative à ces matériel volant et équipement de vol pour 2024 s'est établie à 59 M\$ (60 M\$ en 2023).

Certaines immobilisations corporelles ont été affectées en garantie comme il est plus amplement décrit à la note 8 sous la rubrique des instruments d'emprunt pertinents.

(en millions de dollars canadiens)

	1 ^{er} janvier 2024	Acquisitions	Reclassements	Cessions	Amortissement	31 décembre 2024
Immobilisations corporelles détenues						
Matériel volant et équipement de vol	8 603 \$	1 149 \$	223 \$	(6) \$	(1 023) \$	8 946 \$
Immeubles et améliorations locatives	446	6	86	-	(49)	489
Équipement de services au sol et autres équipements	209	126	-	-	(41)	294
Dépôts d'acquisition et immobilisations en cours de développement	685	1 038	(309)	-	-	1 414
Immobilisations corporelles détenues	9 943 \$	2 319 \$	- \$	(6) \$	(1 113) \$	11 143 \$
Actifs au titre de droits d'utilisation						
Appareils d'Air Canada	1 151 \$	423 \$	- \$	- \$	(391) \$	1 183 \$
Appareils du transporteur régional	461	46	-	-	(115)	392
Terrains et immeubles	352	8	-	-	(29)	331
Actifs au titre de droits d'utilisation	1 964 \$	477 \$	- \$	- \$	(535) \$	1 906 \$
Immobilisations corporelles	11 907 \$	2 796 \$	- \$	(6) \$	(1 648) \$	13 049 \$

(en millions de dollars canadiens)

	1 ^{er} janvier 2023	Acquisitions	Reclassements	Cessions	Amortissement	31 décembre 2023
Immobilisations corporelles détenues						
Matériel volant et équipement de vol	8 625 \$	764 \$	171 \$	(5) \$	(952) \$	8 603 \$
Immeubles et améliorations locatives	445	1	48	-	(48)	446
Équipement de services au sol et autres équipements	173	67	3	-	(34)	209
Dépôts d'acquisition et immobilisations en cours de développement	470	437	(222)	-	-	685
Immobilisations corporelles détenues	9 713 \$	1 269 \$	- \$	(5) \$	(1 034) \$	9 943 \$
Actifs au titre de droits d'utilisation						
Appareils d'Air Canada	1 292 \$	231 \$	- \$	- \$	(372) \$	1 151 \$
Appareils du transporteur régional	588	5	-	-	(132)	461
Terrains et immeubles	357	23	-	-	(28)	352
Actifs au titre de droits d'utilisation	2 237 \$	259 \$	- \$	- \$	(532) \$	1 964 \$
Immobilisations corporelles	11 950 \$	1 528 \$	- \$	(5) \$	(1 566) \$	11 907 \$

Le tableau qui suit présente la ventilation de la dotation aux amortissements comptabilisée dans l'état consolidé des résultats.

(en millions de dollars canadiens)

	2024	2023
Matériel volant et équipement de vol	1 023 \$	952 \$
Immeubles et améliorations locatives	49	48
Équipement de services au sol et autres équipements	41	34
Immobilisations corporelles détenues	1 113	1 034
Appareils d'Air Canada	391	372
Appareils des transporteurs régionaux	115	132
Terrains et immeubles	29	28
Actifs au titre de droits d'utilisation	535	532
Immobilisations corporelles	1 648	1 566
Stocks de rechanges et fournitures	15	11
Immobilisations incorporelles	136	126
Dotation aux amortissements	1 799 \$	1 703 \$

6. Immobilisations incorporelles

(en millions de dollars canadiens)

	Droits de route et créniaux aéroportuaires internationaux	Immobilisations incorporelles découlant de contrats	Appellations commerciales	Immobilisations d'ordre technologique (développées en interne)	Total
Exercice clos le 31 décembre 2023					
Au 1 ^{er} janvier 2023	97 \$	148 \$	178 \$	631 \$	1 054 \$
Acquisitions	-	-	-	156	156
Amortissement	-	(19)	-	(107)	(126)
Au 31 décembre 2023	97 \$	129 \$	178 \$	680 \$	1 084 \$
Au 31 décembre 2023					
Coût	97 \$	225 \$	178 \$	1 259 \$	1 759 \$
Amortissement cumulé	-	(96)	-	(579)	(675)
	97 \$	129 \$	178 \$	680 \$	1 084 \$
Exercice clos le 31 décembre 2024					
Au 1 ^{er} janvier 2024	97 \$	129 \$	178 \$	680 \$	1 084 \$
Acquisitions	-	-	-	222	222
Amortissement	-	(20)	-	(116)	(136)
Au 31 décembre 2024	97 \$	109 \$	178 \$	786 \$	1 170 \$
Au 31 décembre 2024					
Coût	97 \$	225 \$	178 \$	1 425 \$	1 925 \$
Amortissement cumulé	-	(116)	-	(639)	(755)
	97 \$	109 \$	178 \$	786 \$	1 170 \$

En 2024, des actifs liés à la technologie dont le coût et l'amortissement cumulé atteignaient 56 M\$ (3 M\$ en 2023) ont été mis hors service.

Des droits de route et créniaux aéroportuaires internationaux sont affectés en garantie de billets et autres emprunts garantis de premier rang, comme l'indique la note 8.

Évaluation de la perte de valeur des immobilisations incorporelles à durée de vie indéfinie

Une évaluation de la valeur recouvrable des unités génératrices de trésorerie de la Société comparativement à leur valeur comptable a été effectuée à partir des projections de flux de trésorerie. Cette évaluation a également été effectuée en parallèle au test de dépréciation annuel auquel sont soumises toutes les immobilisations incorporelles qui ont une durée de vie indéfinie. L'affectation des immobilisations incorporelles à durée de vie indéfinie aux unités génératrices de trésorerie se chiffre à 172 M\$ pour la flotte de gros-porteurs et à 103 M\$ pour la flotte d'appareils monocouloirs. La valeur recouvrable des unités génératrices de trésorerie a été évaluée à partir

de la juste valeur diminuée des coûts de cession au moyen d'un modèle de flux de trésorerie actualisés. Le modèle de flux de trésorerie actualisés devrait représenter une évaluation de la juste valeur de niveau 3 dans la hiérarchie des justes valeurs de la norme IFRS 13. Les flux de trésorerie correspondent aux projections les plus plausibles de la direction, étant donné les conditions actuelles et prévues du marché sur une période de cinq ans.

La valeur recouvrable des deux unités génératrices de trésorerie excède leurs valeurs comptables respectives d'un montant total d'environ 13 G\$. La direction a pris en considération les changements raisonnablement possibles des hypothèses principales au moyen de plusieurs scénarios de modélisation et analyses de sensibilité et a déterminé que de tels changements ne feraient pas en sorte que la valeur recouvrable de chaque UGT devienne inférieure à sa valeur comptable. La direction a également mis à jour l'évaluation de la dépréciation en fonction des plus récentes projections du plan d'affaires annuel de la Société.

Les principales hypothèses ayant servi aux calculs de la juste valeur diminuée des coûts de cession pour l'exercice 2024 sont présentées ci-dessous.

Principales hypothèses	2024	Méthode utilisée pour déterminer les valeurs
Taux d'actualisation moyen	8,89 %	Repose sur des hypothèses liées aux intervenants du marché concernant le coût moyen pondéré du capital de la Société, ajusté pour tenir compte des impôts et des risques particuliers applicables à chaque unité génératrice de trésorerie évaluée. Les données prises en compte dans les différents scénarios s'échelonnaient entre 9,14 % et 10,64 % pour l'UGT constituée des gros-porteurs, et entre 7,14 % et 8,64 % pour l'UGT constituée des appareils monocouloirs.
Taux de croissance à long terme	2,5 %	Les projections des flux de trésorerie au-delà de la période de cinq ans prévoient une augmentation de 2,5 % qui correspond à l'hypothèse de croissance à long terme du secteur du transport aérien compte tenu de divers facteurs, comme les projets de la Société concernant son parc aérien et les hypothèses relatives à la croissance du secteur.
Fourchette de prix du baril de carburant d'aviation	de 103 \$ US à 114 \$ US	Les prix du carburant d'aviation sont présumés suivre les marchés mondiaux et correspondent à la meilleure estimation de la fourchette des conditions futures du marché établie par la direction. Les nouvelles questions liées aux enjeux climatiques, comme la modification de la réglementation, peuvent avoir une incidence sur cette hypothèse au cours des années à venir.

7. Goodwill

Le goodwill est soumis à un test de dépréciation au moins une fois l'an. Le test de dépréciation du goodwill est effectué par application du modèle de la juste valeur diminuée des coûts de cession au niveau du secteur d'exploitation. Air Canada est gérée comme un seul secteur d'exploitation en fonction de la façon dont l'information est produite en interne aux fins de la prise de décisions liées à l'exploitation, et ce secteur représente le niveau le plus bas auquel le goodwill est suivi pour les besoins de gestion interne.

Pour évaluer s'il y a eu dépréciation du goodwill, la Société compare la valeur recouvrable totale de l'entité au complet, qui correspond à la somme de sa capitalisation boursière inscrite à la cote et de la juste valeur de sa dette, à la valeur comptable de son actif net, déduction faite de la dette à long terme. Si la valeur comptable excède la valeur recouvrable, une perte de valeur est comptabilisée. Aucune perte de valeur n'a été comptabilisée eu égard à la valeur du goodwill depuis son acquisition, y compris à la suite des tests de dépréciation effectués aux 31 décembre 2024 et 2023. Des changements raisonnablement possibles des hypothèses principales ne feraient pas en sorte que la valeur recouvrable du goodwill devienne inférieure à sa valeur comptable.

8. Dette à long terme et obligations locatives

	Échéance finale	Taux d'intérêt moyen pondéré (%)	31 décembre 2024 (en millions de dollars canadiens)	31 décembre 2023 (en millions de dollars canadiens)
Financement d'appareils a)				
Financement en dollars américains à taux fixe	2025 - 2030	5,11	2 930 \$	2 877 \$
Financement en dollars américains à taux variable	2027	6,74	263	296
Financement en dollars canadiens à taux fixe	2026 - 2030	3,78	147	165
Financement en yens à taux fixe	2027	1,84	107	110
Billets convertibles b)	2025	4,00	381	327
Facilité de crédit en dollars canadiens c)	2028	1,21	1 131	1 091
Billets garantis de premier rang - en dollars canadiens d)	2029	4,63	2 000	2 000
Billets garantis de premier rang - en dollars américains d)	2026	3,88	1 726	1 589
Facilité de crédit sur billets garantis de premier rang - en dollars américains d)	2031	6,34	1 641	3 000
Dette à long terme		4,53	10 326	11 455
Obligations locatives				
Appareils d'Air Canada	2025 - 2036	5,59	1 381	1 377
Appareils du transporteur régional	2025 - 2035	5,51	619	711
Terrains et immeubles	2025 - 2078	5,59	433	449
Obligations locatives e)		5,57	2 433	2 537
Dette totale et obligations locatives, compte non tenu de la tranche non amortie des coûts d'émission des titres de créance et des escomptes		4,72	12 759	13 992
Tranche non amortie des coûts d'émission des titres de créance et des escomptes			(89)	(130)
Dette totale et obligations locatives			12 670	13 862
Partie courante - dette à long terme			(1 163)	(359)
Partie courante - appareils d'Air Canada			(411)	(337)
Partie courante - appareils du transporteur régional			(153)	(144)
Partie courante - terrains et immeubles			(28)	(26)
Total de la partie courante			(1 755)	(866)
Dette à long terme et obligations locatives			10 915 \$	12 996 \$

a) Le financement des appareils (2 220 M\$ US, 147 M\$ CA et 11 743 M¥) (2 396 M\$ US, 165 M\$ CA et 11 749 M¥ en 2023) est garanti principalement par certains appareils ayant une valeur comptable de 3 585 M\$ (3 774 M\$ en 2023). Pour la majeure partie du financement, le capital et les intérêts sont remboursés par versements trimestriels jusqu'à l'échéance et peuvent être remboursés en tout temps, moyennant paiement des frais applicables. Le

financement de 26 M\$ US provient d'une garantie d'emprunt fournie par l'Export-Import Bank of the United States.

En 2023, Air Canada a prélevé un montant destiné à financer les deux derniers appareils A220 d'Airbus sur une facilité garantie engagée. Le financement de ces deux appareils a par la suite été remboursé par anticipation lorsque la Société a remboursé par anticipation des emprunts de 1 112 M\$ utilisés pour financer l'acquisition de 33 appareils A220-300 d'Airbus. Un financement de 164 M\$ utilisé précédemment pour financer l'acquisition de cinq appareils 787-8 de Boeing a également été remboursé par anticipation. Une perte de 10 M\$ a été comptabilisée relativement à ces règlements de dette.

b) En juin 2020, Air Canada a conclu un placement de billets non garantis convertibles (les « billets convertibles ») de 748 M\$ US (1 011 M\$), qui lui a rapporté un produit net de 986 M\$. Les billets convertibles portent intérêt au taux annuel de 4,0 % payable semestriellement à terme échu et arriveront à échéance le 1^{er} juillet 2025, à moins d'être rachetés, remboursés ou convertis plus tôt. Les billets convertibles peuvent être convertis, au gré de la Société, en trésorerie ou en actions à droit de vote variable de catégorie A et/ou en actions à droit de vote de catégorie B de la Société ou en une combinaison de trésorerie et d'actions. Les billets convertibles sont convertibles avant la fermeture des bureaux le jour ouvrable précédant immédiatement le 1^{er} mars 2025 seulement dans les circonstances et sous réserve de la satisfaction des conditions de conversion énoncées dans l'acte de fiducie des billets convertibles, et à tout moment à partir du 1^{er} mars 2025 jusqu'à la fermeture des bureaux le 27 juin 2025, soit le deuxième jour de bourse prévu précédant immédiatement le 1^{er} juillet 2025, date d'échéance, sans égard aux conditions précédentes, dans tous les cas au gré des détenteurs de billets. Une tranche de capital de 1 000 \$ US de billets convertibles donnera droit à 65,1337 actions, ce qui correspond à un prix de conversion d'environ 15,35 \$ US l'action, sous réserve d'un ajustement découlant de certains événements et conformément à l'acte de fiducie.

Le choix de la Société d'octroyer de la trésorerie ou une combinaison de trésorerie et d'actions à la date de conversion au lieu d'actions (selon les valeurs de conversion quotidiennes affichées pendant 40 jours de bourse consécutifs) donne lieu à un passif financier dérivé intégré évalué séparément à la juste valeur par le biais du résultat net. La valeur comptable des billets sous-jacents est portée à leur valeur nominale selon la méthode du taux d'intérêt effectif, ce qui se traduit par un taux d'intérêt effectif de 10,76 %. La juste valeur du dérivé intégré à la première comptabilisation était de 320 M\$. Au 31 décembre 2024, la juste valeur correspondait à 45 M\$ (56 M\$ en 2023) et la Société a comptabilisé un profit de 11 M\$ pour l'exercice clos le 31 décembre 2024 (profit de 64 M\$ pour l'exercice 2023). Se reporter à la note 16.

En 2022, la Société a racheté un montant total en capital de 635 M\$ (473 M\$ US) de ses billets convertibles en circulation à 4 %. Au 31 décembre 2024, des billets convertibles d'une valeur totale de 394 M\$ (274 M\$ US) demeuraient en circulation (274 M\$ US au 31 décembre 2023).

c) La facilité de crédit non garantie consentie par le gouvernement du Canada pour financer le remboursement des billets non remboursables en 2021 aux clients a un terme de sept ans, vient à échéance en avril 2028 et porte intérêt au taux annuel établi de 1,211 % et son solde est exigible à l'échéance. La valeur comptable de l'emprunt a été comptabilisée lorsque l'emprunt a été contracté à un taux d'intérêt effectif de 4,90 %. La différence accroît la valeur comptable de l'emprunt sous-jacent à sa valeur nominale selon la méthode du taux d'intérêt effectif.

Les instruments d'emprunt et de capitaux propres émis en vertu de l'entente de financement conclue avec le gouvernement du Canada ont été évalués à la juste valeur au moment de leur émission. La différence entre la juste valeur et le produit reçu a été inscrite à titre de subvention publique aux fins comptables. Le revenu différé provenant de la subvention et comptabilisé à la conclusion de l'entente, compte tenu des sommes prélevées sur la facilité affectée au remboursement de billets jusqu'au 31 décembre 2021, s'est chiffré à 138 M\$. Ce revenu différé rend compte des ajustements nets de la juste valeur de la facilité affectée au remboursement des billets, des actions émises et des bons de souscription acquis (lesquels ont été achetés et annulés et leur règlement a été finalisé en janvier 2022), et a été amorti dans les autres produits sur une base linéaire sur trois ans. La période d'amortissement est établie d'après l'approximation qu'a faite la Société du calendrier prévu des coûts que la subvention est censée compenser. En 2024, un revenu provenant de la subvention de 12 M\$ (50 M\$ en 2023) a été comptabilisé dans les autres produits.

- d) En août 2021, Air Canada a procédé à la clôture d'un placement privé de 2,0 G\$ de billets garantis de premier rang à 4,625 % échéant en 2029 (les « billets en dollars canadiens ») et de 1,2 G\$ US de billets garantis de premier rang à 3,875 % échéant en 2026 (les « billets en dollars américains ») et, avec les billets en dollars canadiens, les « billets garantis de premier rang ». Air Canada a également procédé à la clôture de sa facilité de crédit garantie de premier rang de 2,9 G\$ US composée d'un emprunt à terme B échéant en 2028 de 2,3 G\$ US (l'« emprunt à terme ») et d'une facilité de crédit renouvelable inutilisée de 600 M\$ US échéant en 2025 (la « facilité renouvelable ») et, avec l'emprunt à terme, les « facilités de crédit garanties de premier rang »).

En mars 2024, Air Canada a conclu des facilités de crédit garanties de premier rang de 2,15 G\$ US, composées d'un emprunt à terme B de 1,175 G\$ US échéant en 2031 et d'une facilité de crédit renouvelable de 975 M\$ US échéant en 2029. Le produit brut total du nouvel emprunt à terme ainsi que des liquidités provenant du bilan d'Air Canada de 1,09 G\$ US sont utilisés pour refinancer la totalité de l'encours de la dette d'Air Canada au titre de son emprunt à terme B précédent de 2,3 G\$ US. Le nouvel emprunt à terme B porte intérêt au taux de financement à un jour garanti (Secured Overnight Financing Rate ou « SOFR ») majoré de 250 points de base. Au 31 décembre 2024, aucune somme n'avait été prélevée sur la nouvelle facilité renouvelable, qui résulte de l'augmentation et de la prolongation de la facilité de crédit renouvelable précédente d'Air Canada de 600 M\$ US qui arrivait à échéance en 2025, mentionnée précédemment. Parallèlement à la conclusion de ces nouvelles facilités de crédit de premier rang, Air Canada a également résilié sa facilité de crédit renouvelable inutilisée de 200 M\$ échéant en 2026. La Société a comptabilisé une perte aux règlements de dette de 46 M\$ au titre de la radiation des coûts d'émission des titres de créance non amortis liés à l'extinction des instruments d'emprunt.

En novembre 2024, Air Canada a procédé à une révision du taux de son emprunt à terme B de 1,175 G\$ US, ce qui a réduit le taux d'intérêt de 50 points de base, à un taux d'intérêt de 2 % de plus que le taux SOFR. La Société a comptabilisé un profit aux modifications de dette de 38 M\$ relativement à cette transaction.

Les obligations d'Air Canada aux termes des nouvelles facilités de crédit de premier rang sont des obligations garanties de premier rang d'Air Canada, assorties d'une sûreté de premier rang, sous réserve de certaines charges autorisées et exclusions, grevant certains biens donnés en garantie composés de la quasi-totalité des routes internationales et des baux relatifs aux créniaux aéroportuaires et aux portes d'embarquement d'Air Canada.

- e) Les obligations locatives liées aux installations et au matériel volant totalisent 2 433 M\$ (391 M\$, 1 404 M\$ US et 12 M€) (2 537 M\$ [406 M\$, 1 593 M\$ US et 13 M€] en 2023). Les valeurs comptables du matériel volant et des installations visés par des contrats de location sont respectivement de 1 679 M\$ et de 331 M\$ (1 638 M\$ et 352 M\$ en 2023).

En 2024, la Société a payé en trésorerie des intérêts sur la dette à long terme et les obligations locatives de 696 M\$ (858 M\$ en 2023).

La Société a comptabilisé les charges d'intérêts suivantes :

(en millions de dollars canadiens)	2024	2023
Intérêts sur la dette	621 \$	791 \$
Intérêts sur les obligations locatives		
Appareils d'Air Canada	82	85
Appareils des transporteurs régionaux	36	45
Terrains et immeubles	24	23
Charges d'intérêts	763 \$	944 \$

L'état consolidé des résultats contient les montants suivants liés à des contrats de location qui n'ont pas été comptabilisés comme des actifs au titre de droits d'utilisation et des obligations locatives.

(en millions de dollars canadiens)	2024	2023
Contrats de location à court terme	16 \$	25 \$
Paiements de loyers variables non pris en compte dans les obligations locatives	65	43
Charge relative aux contrats de location (prise en compte dans les autres charges d'exploitation)	81 \$	68 \$

Les paiements au titre des obligations locatives ont donné lieu à des sorties de trésorerie totales de 679 M\$ pour l'exercice clos le 31 décembre 2024 (679 M\$ en 2023), dont 536 M\$ représentent des remboursements de capital (526 M\$ en 2023).

Analyse des échéances

Le tableau ci-après présente les obligations de remboursement du capital et des intérêts au 31 décembre 2024 sur la dette à long terme et les obligations locatives. Les montants en dollars américains sont convertis au taux à la clôture du 31 décembre 2024 de 1,4384 \$ CA.

Capital (en millions de dollars canadiens)	2025	2026	2027	2028	2029	Par la suite	Total
Obligations au titre de la dette à long terme ¹⁾	1 176 \$	2 528 \$	1 102 \$	1 377 \$	2 309 \$	2 026 \$	10 518 \$
Appareils d'Air Canada	411	347	257	183	91	92	1 381
Appareils du transporteur régional	153	54	43	42	42	285	619
Terrains et immeubles	28	28	29	28	21	299	433
Obligations locatives	592	429	329	253	154	676	2 433
Total de la dette à long terme et des obligations locatives	1 768 \$	2 957 \$	1 431 \$	1 630 \$	2 463 \$	2 702 \$	12 951 \$

Intérêts (en millions de dollars canadiens)	2025	2026	2027	2028	2029	Par la suite	Total
Obligations au titre de la dette à long terme ¹⁾	458 \$	397 \$	273 \$	234 \$	218 \$	134 \$	1 714 \$
Appareils d'Air Canada	71	51	33	21	10	10	196
Appareils du transporteur régional	29	22	19	17	15	45	147
Terrains et immeubles	23	21	20	18	17	204	303
Obligations locatives	123	94	72	56	42	259	646
Total de la dette à long terme et des obligations locatives	581 \$	491 \$	345 \$	290 \$	260 \$	393 \$	2 360 \$

1) Repose sur l'hypothèse que le solde du capital des billets convertibles, soit 394 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 et de 1 677 M\$ (1 166 M\$ US) de l'emprunt à terme B est pris en compte et la valeur comptable est décrite respectivement aux notes 8 c) et 8 d).

Dans le tableau ci-dessus, les obligations de remboursement du capital ne tiennent pas compte des escomptes et des frais de transaction de 89 M\$ qui sont portés en diminution de la dette à long terme et des obligations locatives dans l'état consolidé de la situation financière.

Flux de trésorerie provenant des activités de financement

Les informations sur la variation des passifs pour lesquels les flux de trésorerie ont été classés dans les activités de financement sont présentées dans les tableaux des flux de trésorerie ci-dessous.

	Flux de trésorerie				Variations sans effet sur la trésorerie			
	1^{er} janv. 2024	Emprunts	Remboursements	Frais de financement	Ajustements liés au change	Amortissement des frais de financement et autres ajustements	Nouvelles obligations locatives (contrats nouveaux et renouvelés)	31 déc. 2024
(en millions de dollars canadiens)								
Dette à long terme	11 455 \$	1 590 \$	(3 420) \$	- \$	589 \$	112 \$	- \$	10 326 \$
Appareils d'Air Canada	1 377	-	(363)	-	113	-	254	1 381
Appareils des transporteurs régionaux	711	-	(146)	-	54	-	-	619
Terrains et immeubles	449	-	(27)	-	2	-	9	433
Obligations locatives	2 537	-	(536)	-	169	-	263	2 433
Tranche non amortie des coûts d'émission des titres de créance et autres ajustements	(130)	-	-	(34)	-	75	-	(89)
Total des passifs liés aux activités de financement	13 862 \$	1 590 \$	(3 956) \$	(34) \$	758 \$	187 \$	263 \$	12 670 \$

	Flux de trésorerie				Variations sans effet sur la trésorerie			
	1^{er} janv. 2023	Emprunts	Remboursements	Frais de financement	Ajustements liés au change	Amortissement des frais de financement et autres ajustements	Nouvelles obligations locatives (contrats nouveaux et renouvelés)	31 déc. 2023
(en millions de dollars canadiens)								
Dette à long terme	13 445 \$	84 \$	(1 926) \$	- \$	(208) \$	60 \$	- \$	11 455 \$
Appareils d'Air Canada	1 667	-	(343)	-	(34)	-	87	1 377
Appareils des transporteurs régionaux	917	-	(154)	-	(17)	-	(35)	711
Terrains et immeubles	454	-	(29)	-	-	-	24	449
Obligations locatives	3 038	-	(526)	-	(51)	-	76	2 537
Tranche non amortie des coûts d'émission des titres de créance et autres ajustements	(177)	-	-	(1)	-	48	-	(130)
Total des passifs liés aux activités de financement	16 306 \$	84 \$	(2 452) \$	(1) \$	(259) \$	108 \$	76 \$	13 862 \$

9. Passif au titre des régimes de retraite et autres avantages du personnel

La Société propose plusieurs régimes de retraite à prestations et à cotisations déterminées ainsi que d'autres régimes d'avantages complémentaires de retraite et d'avantages postérieurs à l'emploi.

La Société est l'administratrice et la promotrice de huit régimes agréés au Canada dont les obligations relatives aux prestations déterminées sont enregistrées aux termes de la *Loi de 1985 sur les normes de prestation de pension* du Canada (les « régimes agréés canadiens »). Les volets « à prestations déterminées » des régimes agréés canadiens n'acceptent plus de participants, sauf en ce qui concerne les volets hybrides de trois régimes qui acceptent les nouveaux participants. La Société offre également un régime à ses salariés aux États-Unis et un régime à ses salariés au Japon. Ces régimes sont des régimes à prestations déterminées étrangers s'appliquant aux salariés de ces pays. En outre, elle propose un certain nombre de régimes d'avantages complémentaires de retraite, qui ne sont pas agréés. Les régimes de retraite à prestations déterminées assurent des prestations à leurs participants à leur départ à la retraite, à leur cessation d'emploi ou à leur décès, prestations qui sont fonction des états de service et de la moyenne des gains de ces participants en fin de carrière sur une période déterminée. Les actifs sont détenus en fiducie et sont versés à titre de prestations. Pour un certain nombre de régimes non capitalisés, la Société s'acquitte de son obligation de paiement des prestations à l'échéance. Les actifs des régimes détenus en fiducie sont régis par des règlements. La gouvernance des régimes et la supervision de tous les aspects des régimes, y compris les décisions concernant les placements et les cotisations, incombent principalement à la Société. Le Comité des ressources humaines, de la rémunération et des régimes de retraite, un comité du Conseil d'administration, aide à surveiller les régimes pour veiller à ce que le passif des régimes soit suffisamment capitalisé, que les actifs des régimes soient investis avec prudence, que les risques soient gérés à un niveau acceptable et que les prestations de retraite soient administrées convenablement et efficacement.

Les autres avantages du personnel sont des régimes d'assurance vie, d'assurance maladie complémentaire et d'assurance invalidité. Ces avantages comprennent à la fois des avantages postérieurs à l'emploi et des avantages complémentaires de retraite. Les avantages postérieurs à l'emploi ont trait à des prestations d'invalidité offertes aux employés admissibles en service actif, tandis que les avantages complémentaires de retraite comprennent les régimes de prévoyance maladie et d'assurance vie offerts aux employés retraités admissibles.

Obligations de capitalisation au titre des régimes de retraite

Au 1^{er} janvier 2024, l'excédent de solvabilité des régimes agréés canadiens totalisait 4,1 G\$ et tenait compte de certaines modifications apportées aux régimes dans le cadre de la convention collective conclue avec l'Air Line Pilots Association (« ALPA »). La prochaine évaluation, qui sera en date du 1^{er} janvier 2025, sera effectuée au premier semestre de 2025. Les régimes agréés canadiens de la Société affichant un excédent de solvabilité au 1^{er} janvier 2024, la Société n'était pas tenue de verser les cotisations au titre des services passés en 2024. De plus, conformément aux lois en vigueur et aux règles applicables des régimes, l'excédent sur la position de solvabilité de 105 % peut servir à réduire les cotisations relatives aux services rendus dans l'exercice considéré pour le volet prestations déterminées ou à capitaliser les cotisations de l'employeur pour le volet cotisations déterminées du même régime de retraite. Cela étant, et compte tenu des régimes à l'étranger et des régimes complémentaires, les cotisations de l'employeur pour les régimes de retraite ont totalisé 102 M\$ pour 2024 (cotisations nettes de l'employeur de 72 M\$ après déduction d'un montant excédentaire de 30 M\$ ayant servi à capitaliser les cotisations de l'employeur des volets cotisations déterminées de ces régimes). Les cotisations au titre de la capitalisation des régimes de retraite devraient se chiffrer à 66 M\$ pour 2025.

Obligations au titre des prestations et actif des régimes

Les présents états financiers consolidés comprennent tous les actifs et passifs des régimes dont la Société est la promotrice. Les montants inscrits à l'état de la situation financière sont les suivants :

	Prestations de retraite		Autres avantages futurs du personnel		Total	
	2024	2023	2024	2023	2024	2023
(en millions de dollars canadiens)						
Actifs non courants						
Actifs au titre des régimes de retraite	2 535 \$	2 588 \$	- \$	- \$	2 535 \$	2 588 \$
Passifs courants						
Dettes fournisseurs et charges à payer	-	-	65	65	65	65
Passifs non courants						
Passif au titre des régimes de retraite et autres avantages du personnel	830	842	1 012	1 033	1 842	1 875
Actifs (obligations) au titre des prestations de retraite (montant net)	1 705 \$	1 746 \$	(1 077) \$	(1 098) \$	628 \$	648 \$

La partie à moins de un an de l'obligation au titre des prestations de retraite (montant net) représente une estimation des autres avantages futurs du personnel à verser en 2025.

Le tableau ci-dessous présente l'information financière sur les modifications apportées aux régimes de retraite et aux autres régimes d'avantages du personnel postérieurs à l'emploi.

(en millions de dollars canadiens)	Prestations de retraite		Autres avantages futurs du personnel	
	2024	2023	2024	2023
Variation des obligations au titre des prestations				
Obligations au titre des prestations à l'ouverture de l'exercice	18 309 \$	16 927 \$	1 098 \$	1 007 \$
Coûts des services rendus au cours de l'exercice	190	162	25	32
Coûts des services passés a)	490	-	(2)	(2)
Coûts financiers	845	879	51	53
Cotisations salariales	76	73	-	-
Prestations versées	(1 027)	(1 038)	(43)	(46)
Effets des transferts	23	-	-	-
Paiements de règlements au titre du régime du Royaume-Uni	(283)	-	-	-
Réévaluations :				
Perte (profit) technique	(33)	5	(18)	(19)
Perte (profit) découlant de la modification des hypothèses concernant les données démographiques	(14)	-	(27)	-
Perte (profit) découlant de la modification des hypothèses concernant les données financières	(194)	1 297	(19)	76
Perte (profit) de change	39	4	12	(3)
Total des obligations au titre des prestations	18 421	18 309	1 077	1 098
Variation de l'actif des régimes				
Juste valeur de l'actif des régimes au début de l'exercice	21 949	21 378	-	-
Rendement de l'actif des régimes, déduction faite des soldes compris dans les frais financiers nets	258	373	-	-
Produits d'intérêts	1 005	1 105	-	-
Cotisations de l'employeur	72	61	43	46
Cotisations salariales	76	73	-	-
Prestations versées	(1 027)	(1 038)	(43)	(46)
Paiements de règlements au titre du régime du Royaume-Uni	(300)	-	-	-
Frais d'administration versés à même l'actif des régimes	(8)	(8)	-	-
Profit de change	36	5	-	-
Total de l'actif des régimes	22 061	21 949	-	-
Surplus (déficit) à la clôture de l'exercice	3 640	3 640	(1 077)	(1 098)
Actifs plafonnés/passif supplémentaire découlant des exigences de financement minimal	1 935	1 894	-	-
Actifs (obligations) au titre des prestations de retraite (montant net)	1 705 \$	1 746 \$	(1 077) \$	(1 098) \$

Le rendement réel de l'actif des régimes a correspondu à un profit de 1 263 M\$ (profit de 1 478 M\$ en 2023).

La transaction de rachat du contrat de rentes pour l'obligation au titre du régime à prestations de retraite déterminées du Royaume-Uni a été effectuée en 2024 et n'est donc plus incluse dans les actifs des régimes ou dans les obligations au titre des régimes.

Le déficit des régimes de retraite qui ne sont pas entièrement capitalisés est le suivant :

(en millions de dollars canadiens)	2024	2023
Régimes agréés canadiens	7 \$	7 \$
Régimes étrangers	51	53
Régimes complémentaires	772	782
	830 \$	842 \$

L'obligation au titre des prestations déterminées a une durée moyenne pondérée de 12,6 années (12,7 années en 2023).

Charges de retraite et autres avantages futurs du personnel

La Société a constaté la charge nette suivante au titre des régimes de retraite à prestations déterminées et des autres avantages futurs du personnel :

(en millions de dollars canadiens)	Prestations de retraite		Autres avantages futurs du personnel	
	2024	2023	2024	2023
Compte consolidé de résultat				
Composantes du coût				
Coût des services rendus au cours de l'exercice	190 \$	162 \$	25 \$	32 \$
Coût des services passés a)	490	-	(2)	(2)
Frais d'administration et autres frais	8	8	-	-
Pertes actuarielles (profits actuariels), change compris	-	-	(6)	(9)
Coût total comptabilisé dans les salaires et charges sociales	688 \$	170 \$	17 \$	21 \$
Intérêts nets liés aux régimes d'avantages du personnel dans les autres charges d'exploitation	(74) \$	(78) \$	52 \$	53 \$
Coût total comptabilisé au compte de résultat	614 \$	92 \$	69 \$	74 \$
Autres éléments du résultat global après consolidation				
Réévaluations :				
Perte (profit) technique, compte tenu du change	(30)	4	(4)	(14)
(Profit) découlant de la modification des hypothèses concernant les données démographiques	(14)	-	(27)	-
Perte (profit) découlant de la modification des hypothèses concernant les données financières	(194)	1,297	(15)	75
Rendement de l'actif des régimes	(258)	(395)	-	-
Changement du plafond des actifs	(46)	(1,085)	-	-
Coût (produit) total comptabilisé dans les autres éléments du résultat global	(542) \$	(179) \$	(46) \$	61 \$

a) En septembre 2024, Air Canada a conclu une convention collective d'une durée de quatre ans avec l'ALPA. L'entente, qui a pris effet le 30 septembre 2023, a été ratifiée en octobre 2024. À la suite de la ratification de la convention collective, la Société a comptabilisé un coût des services passés unique de 490 M\$ au quatrième trimestre de 2024 afin de tenir compte des modifications comprises dans la nouvelle convention collective. Certaines de ces modifications sont conditionnelles à des positions financières futures de solvabilité des régimes de retraite. Les modifications des hypothèses relatives à ces augmentations conditionnelles seront comptabilisées dans les autres éléments du résultat global à titre d'écarts actuariels. L'incidence

nette de ces modifications sera financée à même l'excédent du régime de retraite agréé canadien des pilotes et ne devrait pas avoir d'incidence sur la situation de trésorerie de la Société.

Une comparaison de la capitalisation des régimes d'avantages du personnel et de la charge comptabilisée dans le compte consolidé de résultat est présentée ci-dessous.

(en millions de dollars canadiens)

	2024	2023
Charge nette au titre des régimes de retraite à prestations déterminées et des autres avantages futurs du personnel comptabilisée dans le compte consolidé de résultat		
Salaires et charges sociales	705 \$	191 \$
Intérêts nets liés aux passifs des régimes d'avantages du personnel	(22)	(25)
	683 \$	166 \$
Capitalisation des régimes d'avantages du personnel par la Société		
Prestations de retraite	72 \$	61 \$
Autres avantages du personnel	43	46
	115 \$	107 \$
Déficit de la capitalisation des régimes d'avantages du personnel sur la charge de ces régimes	568 \$	59 \$

Composition de l'actif des régimes de retraite à prestations déterminées

Régimes agréés canadiens

La composition de l'actif des régimes agréés canadiens et la répartition cible sont représentées ci-dessous.

	2024	2023	Target Allocation
Titres à revenu fixe	54 %	62 %	60 %
Actions canadiennes	2 %	2 %	2 %
Actions étrangères	3 %	3 %	3 %
Placements non traditionnels	41 %	33 %	35 %
	100 %	100 %	100 %

Au 31 décembre 2024, environ 59 % des actifs des régimes agréés canadiens avaient un cours coté sur un marché actif. Les actifs n'ayant pas de cours coté sur un marché actif sont principalement des placements dans des entités fermées. La composition de l'actif présentée dans le tableau correspond à la ventilation des actifs des régimes entre chaque catégorie d'actifs.

L'actif des régimes de retraite utilisé pour déterminer aux fins comptables l'obligation nette au titre des prestations de retraite comprend 17 646 765 (17 646 765 en 2023) actions d'Air Canada, détenues en fiducie, qui ont été émises en 2009 dans le cadre des accords de capitalisation des régimes de retraite conclus avec tous les syndicats canadiens représentant des groupes d'employés de la Société. La convention de fiducie prévoit que le produit d'une vente éventuelle des actions en fiducie sera retenu et appliqué à la réduction des déficits de solvabilité futurs des régimes de retraite, s'il en est. Étant donné la situation désormais excédentaire de la capitalisation des régimes agréés canadiens de la Société, les règles comptables interdisent la comptabilisation de la valeur des actions détenues en fiducie dans le cadre de l'actif des régimes.

Les actions détenues en fiducie avaient une juste valeur de 393 M\$ au 31 décembre 2024 (330 M\$ en 2023), mais après prise en compte du plafonnement des actifs, la valeur comptable comptabilisée de l'actif détenu en fiducie est de néant.

En novembre 2021, Air Canada a annoncé que les syndicats canadiens représentant des groupes de ses employés et Pionniers d'Air Canada ont conclu une entente de principe visant à permettre certaines autres utilisations des produits des actions susmentionnées. Si certaines conditions étaient réunies, la fiducie vendrait graduellement des actions jusqu'à la fin de 2037, et le produit net de ces ventes servirait au versement de sommes forfaitaires aux retraités canadiens ainsi qu'au financement d'indemnités de départ volontaire à des employés syndiqués ayant une certaine ancienneté et à des employés non syndiqués, exclusion faite de la haute direction. La conclusion de cette entente de principe et la réalisation de ces ventes et versements sont soumises à une série de conditions, parmi lesquelles la production de documents définitifs et l'obtention de toutes les approbations réglementaires et autres approbations nécessaires qui n'ont pas encore été obtenues. Bien que l'objectif soit de satisfaire aux conditions, rien ne garantit que ces conditions ou d'autres seront remplies. Les états financiers ne rendent pas compte des conséquences de ces événements, qui ne surviendront que si les conditions sont remplies et les approbations nécessaires, obtenues.

Les placements des régimes de retraite agréés à prestations déterminées canadiens sont effectués conformément à leur énoncé des politiques et des procédures en matière de placement. Comme le permet celui-ci, la composition réelle du portefeuille d'actifs peut à l'occasion présenter des écarts avec la répartition cible. En ce qui concerne le rendement de ses placements, la Fiducie globale vise à dégager un taux annualisé général qui, à long terme, soit supérieur d'au moins 1,0 % avant frais de placement en moyenne à long terme (10 ans) au rendement annualisé total qu'aurait pu produire une gestion passive du portefeuille de réplication des passifs. Le portefeuille de réplication des passifs renvoie à des indices repères en matière d'instruments à revenu fixe canadiens répandus (FTSE Canada), et ses caractéristiques correspondent étroitement à celles du passif des régimes.

Étant donné l'importance de la gestion du risque lié à l'excédent, la Société gère les régimes de retraite agréés à prestations déterminées canadiens de manière à réduire le risque lié à l'excédent (défini comme la différence entre la valeur de l'actif et la valeur du passif des régimes de retraite), qui est considéré comme le risque clé à réduire et à surveiller. De plus, l'objectif de la stratégie de placement consiste à investir les actifs des régimes de façon prudente et diversifiée afin de réduire le risque de fluctuation des cours des catégories d'actifs et des placements individuels au sein de ces catégories et de combiner ces catégories d'actifs et ces placements individuels de façon à permettre une réduction du risque global.

Outre la répartition générale de l'actif, résumée dans le tableau présenté ci-dessus, la gestion de chaque catégorie d'actifs investis au sein des caisses de retraite est assurée selon les principes suivants :

- les placements en titres à revenu fixe sont des placements prudents à long terme dans des titres ayant au moins la note « BBB », hormis les titres du gouvernement ou des provinces du Canada, ou du gouvernement des États-Unis, dans lesquels le régime est autorisé à investir la totalité de ses placements à revenu fixe;
- au sein des placements en actions (canadiennes et étrangères) du portefeuille, des limites sont fixées quant à la pondération globale de chaque titre;
- les placements non traditionnels sont des placements dans des titres non négociés sur des marchés publics et dans des catégories d'actifs non traditionnelles. Ils peuvent comprendre,

sans s'y limiter, des placements dans les secteurs immobilier, agricole et forestier, dans des titres de sociétés fermées ou de sociétés de capital-risque, dans des infrastructures, dans des obligations des marchés émergents, dans des obligations à rendement élevé et dans des contrats à terme sur marchandises. Les placements non traditionnels du portefeuille doivent être répartis de façon diversifiée entre plusieurs catégories d'actifs, stratégies, secteurs d'activité et régions.

Au 31 décembre 2024, environ 90 % des actifs des régimes de retraite agréés à prestations déterminées canadiens de la Société étaient investis dans des instruments à revenu fixe afin d'atténuer une partie importante du risque de taux d'intérêt (taux d'actualisation) lié à ses passifs actuariels. Ceci comprend un ensemble d'instruments financiers, dont des obligations, des conventions de mise en pension et de prise en pension d'obligations, des contrats de gré à gré portant sur des obligations, des contrats à terme portant sur des obligations et des swaps de taux d'intérêt.

Les dérivés sont permis pourvu qu'ils soient utilisés pour gérer un risque en particulier (y compris le risque de taux d'intérêt lié au passif des régimes) ou pour créer des expositions à certains marchés et à certaines devises. La Société réduit le risque de crédit de contrepartie associé à ces instruments financiers au moyen des garanties données par les contreparties dans le cadre d'accords de garantie, ainsi qu'en surveillant les notes attribuées par les agences de notation aux contreparties (notation de crédit d'au moins « A ») et en s'assurant que l'énoncé des politiques et des procédures en matière de placement est respecté. La juste valeur de ces instruments dérivés est incluse dans celle des titres à revenu fixe dans le tableau présentant la composition de l'actif et elle ne constitue pas une composante importante de la juste valeur des titres à revenu fixe en portefeuille.

Les fiducies des régimes complémentaires sont constituées à hauteur de 50 % d'une combinaison de placements en actions indexées et de placements non traditionnels, conformément à l'énoncé des politiques et des procédures en matière de placement applicable qui les régit. La tranche restante de 50 % est détenue par l'Agence du revenu du Canada à titre d'impôt remboursable, conformément à la législation fiscale. En raison des profits et des pertes latents sur les actifs placés, la valeur de marché des actions pourrait à l'occasion ne pas correspondre à cette répartition.

Risques

Du fait de ses régimes de retraite à prestations déterminées, la Société est exposée à un certain nombre de risques, dont les plus importants sont décrits ci-dessous.

Risque lié aux actifs

Le risque lié aux actifs est le risque que la juste valeur ou les flux de trésorerie futurs d'un instrument financier fluctuent en raison des variations du prix du marché. Le risque lié aux actifs comprend le risque de change, le risque de crédit et l'autre risque de prix. Le risque de change est le risque que la juste valeur ou les flux de trésorerie futurs d'un instrument financier fluctuent en raison des variations des cours des devises. Ce risque est atténué grâce à la mise en œuvre de stratégies de couverture. Le risque de crédit est le risque qu'une partie à un instrument financier manque à une de ses obligations et amène de ce fait l'autre partie à subir une perte financière. La Société atténue ce risque par l'obtention, auprès des contreparties, de garanties en vertu d'accords de garanties ainsi que par la surveillance de la solvabilité des émetteurs. L'autre risque de prix est le risque que la juste valeur ou les flux de trésorerie futurs d'un instrument financier fluctuent en raison de variations des prix du marché (autres que celles découlant du risque de

change), que ces variations soient causées par des facteurs propres à l'instrument en cause ou à son émetteur, ou par des facteurs affectant tous les instruments financiers similaires négociés sur le marché. Ce risque est atténué par une diversification appropriée des actifs des régimes.

Risque de taux d'intérêt

Le risque de taux d'intérêt est le risque que la juste valeur ou les flux de trésorerie futurs d'un instrument financier fluctuent en raison des variations des taux d'intérêt du marché. La diminution des taux de rendement des obligations de sociétés ou de gouvernements donne lieu à une augmentation des passifs des régimes, laquelle sera compensée en partie par une augmentation de la valeur des avoirs en obligations du régime. Au 31 décembre 2024, environ 90 % des actifs des régimes de retraite à prestations déterminées canadiens de la Société étaient investis dans des instruments à revenu fixe afin de gérer une partie importante du risque de taux d'intérêt (risque de taux d'actualisation).

Risque de capitalisation

Des variations défavorables de la valeur des actifs du régime ou des taux d'intérêt, et par conséquent du taux d'actualisation utilisé pour évaluer les passifs, pourraient avoir une incidence importante sur les évaluations de la solvabilité des régimes de retraite et sur les exigences de capitalisation futures.

Espérance de vie

La majorité des obligations des régimes visent à fournir des avantages aux participants leur vie durant. Une augmentation de l'espérance de vie donnera donc lieu à une augmentation des passifs des régimes.

Hypothèses

La direction est tenue de faire des estimations à propos des hypothèses actuarielles et financières afin de déterminer le coût et le passif connexe des avantages futurs du personnel de la Société.

Taux d'actualisation

Le taux d'actualisation utilisé pour déterminer l'obligation au titre des prestations a été calculé par rapport aux taux d'intérêt en vigueur sur le marché pour les obligations de sociétés cotées « AA » ou mieux et pour des flux de trésorerie correspondant approximativement au calendrier et au montant des paiements prévus des prestations.

Augmentations salariales futures

Les estimations associées aux hypothèses concernant les augmentations salariales futures reposent sur les politiques de rémunération en vigueur, les régimes à long terme de la Société, les conventions collectives et les contrats de travail, ainsi que sur les prévisions économiques.

Hypothèses concernant la mortalité

Les tables de mortalité et les échelles d'amélioration de la mortalité publiées par l'Institut canadien des actuaires (révision de 2014) ont été prises en compte lors du choix de l'estimation la plus plausible de l'hypothèse concernant la mortalité utilisée par la direction pour calculer l'obligation au titre des prestations de retraite constituées aux 31 décembre 2024 et 2023.

Les moyennes pondérées retenues comme hypothèses pour déterminer les obligations de la Société au titre des prestations constituées et leur coût sont les suivantes :

	Prestations de retraite		Autres avantages futurs du personnel	
	2024	2023	2024	2023
Taux d'actualisation utilisé pour déterminer :				
Intérêt net sur l'obligation nette au titre des prestations déterminées pour l'exercice clos le 31 décembre	4,64 %	5,28 %	4,64 %	5,28 %
Coût des services rendus pour l'exercice clos le 31 décembre	4,65 %	5,28 %	4,65 %	5,28 %
Obligation au titre des prestations constituées au 31 décembre	4,70 %	4,64 %	4,70 %	4,64 %
Taux d'augmentation future de la rémunération utilisé pour déterminer :				
Coût des prestations constituées et coût des services rendus pour l'exercice clos le 31 décembre	2,75 %	2,75 %	sans objet	sans objet
Obligation au titre des prestations constituées au 31 décembre	2,75 %	2,75 %	sans objet	sans objet

Analyse de sensibilité

L'analyse de sensibilité consiste à modifier une hypothèse tout en maintenant toutes les autres hypothèses constantes. Il est peu probable qu'une telle situation se produise réellement et il peut exister des corrélations entre les variations de certaines hypothèses. Pour calculer la sensibilité de l'obligation au titre des prestations déterminées aux variations des principales hypothèses actuarielles, la même méthode (valeur actualisée de l'obligation au titre des prestations déterminées calculée selon la méthode des unités de crédit projetées à la clôture de la période de présentation de l'information financière) que celle employée pour calculer le passif comptabilisé dans l'état consolidé de la situation financière a été appliquée.

L'analyse de sensibilité des charges de retraite, des intérêts nets relatifs au passif au titre des prestations de retraite et de l'obligation au titre des prestations de retraite pour 2024, qui repose sur différentes hypothèses actuarielles en ce qui a trait au taux d'actualisation des régimes, est présentée ci-après. L'incidence de la modification d'une hypothèse sur chaque régime de retraite est pondérée proportionnellement à l'obligation totale au titre des régimes afin de déterminer l'incidence totale pour chaque hypothèse présentée.

(en millions de dollars canadiens)	0,25 point de pourcentage	
	Diminution	Augmentation
Taux hypothétique d'actualisation pour l'obligation		
Charge de retraite	34 \$	(32) \$
Intérêts nets liés au passif au titre des prestations de retraite	11	(9)
	45 \$	(41) \$
Augmentation (diminution) de l'obligation au titre des prestations de retraite	604 \$	(571) \$

L'augmentation (la diminution) de l'obligation au titre des prestations de retraite résultant d'une variation de 0,25 point de pourcentage du taux d'actualisation porte sur le montant brut du passif au titre des prestations de retraite et est présentée avant incidence des variations des actifs des régimes. Au 31 décembre 2024, environ 90 % des actifs des régimes de retraite de la Société étaient investis dans des instruments à revenu fixe afin de gérer une partie importante du risque de taux d'intérêt (risque de taux d'actualisation).

Une augmentation de un an de l'espérance de vie ferait monter l'obligation au titre des prestations de retraite de 433 M\$.

Les taux hypothétiques relatifs aux coûts de santé influent sur les sommes déclarées relativement aux régimes d'assurance maladie. Pour 2024 et par la suite, un taux d'augmentation annuel de 4,5 % du coût par personne des prestations de santé couvertes a été retenu comme hypothèse (aucun changement par rapport à l'hypothèse retenue en 2023). Une augmentation de un point de pourcentage des taux hypothétiques relatifs aux coûts de santé aurait fait monter de 5 M\$ le total des coûts des services rendus au cours de l'exercice et des coûts financiers et de 61 M\$ l'obligation correspondante. Une diminution de un point de pourcentage des taux hypothétiques relatifs aux coûts de santé aurait fait baisser de 4 M\$ le total des coûts des services rendus au cours de l'exercice et des coûts financiers, et de 64 M\$ l'obligation correspondante.

Une diminution de 0,25 point de pourcentage du taux d'actualisation lié aux autres avantages futurs du personnel aurait fait monter de moins de 1 M\$ le total des coûts des services rendus au cours de l'exercice et des coûts financiers et de 34 M\$ l'obligation correspondante. Une augmentation de 0,25 point de pourcentage du taux d'actualisation aurait fait baisser de moins de 1 M\$ le total des coûts des services rendus au cours de l'exercice et des coûts financiers, et de 32 M\$ l'obligation correspondante.

Régimes de retraite à cotisations déterminées

Certains membres de la direction, du personnel administratif et du personnel syndiqué de la Société participent à un régime de retraite à cotisations déterminées, à un volet cotisations déterminées d'un régime qui comprend également un volet prestations déterminées ou à un régime multi-employeurs qui sont comptabilisés à titre de régimes à cotisations déterminées. La Société verse une cotisation dont le montant est exprimé en pourcentage des cotisations salariales, pourcentage qui varie selon le groupe d'employés et, pour certains groupes, en fonction du nombre d'années de service. Comme le permettent les lois en vigueur et les règles applicables des régimes, l'excédent du volet prestations déterminées d'un régime peut servir à financer les cotisations de l'employeur au volet cotisations déterminées de ce régime. Un montant de 30 M\$ de l'excédent des volets prestations déterminées des régimes agréés canadiens a servi à financer les cotisations de l'employeur aux volets cotisations déterminées en 2024 (25 M\$ en 2023).

La charge au titre de ces régimes de retraite de la Société s'élève à 115 M\$ pour l'exercice clos le 31 décembre 2024 (85 M\$ en 2023). Déduction faite de l'excédent disponible du volet prestations déterminées pouvant être utilisé pour financer la cotisation de l'employeur d'un volet prestations déterminées du même régime de retraite, les cotisations de l'employeur prévues devraient totaliser 92 M\$ pour 2025.

10. Provisions pour autres passifs

Le tableau qui suit présente un historique de toutes les provisions comptabilisées. Les provisions courantes sont comptabilisées dans les Dettes fournisseurs et charges à payer.

(en millions de dollars canadiens)	Maintenance ^{a)}	Mise hors service d'immobilisations ^{b)}	Litiges	Total des provisions
Au 31 décembre 2023				
Provision courante	187 \$	- \$	38 \$	225 \$
Provision non courante	1 227	29	-	1 256
	1 414 \$	29 \$	38 \$	1 481 \$
Provisions constituées au cours de l'exercice	174 \$	34 \$	- \$	208 \$
Montants utilisés	(60)	-	(1)	(61)
Modifications des coûts estimatifs	(46)	5	3	(38)
Charge de désactualisation	64	1	13	78
Perte de change	127	-	-	127
Au 31 décembre 2024	1 673 \$	69 \$	53 \$	1 795 \$
Provision courante	242 \$	34 \$	53 \$	329 \$
Provision non courante	1 431	35	-	1 466
	1 673 \$	69 \$	53 \$	1 795 \$

- a) Les provisions liées à la maintenance sont constituées pour les coûts associés aux modalités contractuelles de restitution des appareils loués aux termes de contrats de location simple. La provision porte sur les contrats de location dont les baux viennent à échéance entre 2025 et 2036 et dont la durée à courir jusqu'à l'échéance est de trois ans en moyenne. Les provisions liées à la maintenance prennent en compte les coûts actuels des activités de maintenance, les estimations d'inflation de ces coûts ainsi que les hypothèses relatives à l'utilisation du matériel volant connexe. Selon l'hypothèse où le coût global des modalités de restitution augmente de 5 %, tous les autres facteurs demeurant constants, un ajustement cumulé à l'état de la situation financière entraînerait une augmentation de la provision de 83 M\$ au 31 décembre 2024 et une hausse des frais de maintenance de 9 M\$ environ en 2025. Les flux de trésorerie futurs attendus pour honorer l'obligation sont actualisés. Si les taux d'actualisation devaient augmenter de 1 %, tous les autres facteurs demeurant constants, un ajustement cumulé à l'état de la situation financière entraînerait une diminution de la provision de 27 M\$ au 31 décembre 2024. Une variation équivalente mais en sens inverse du taux d'actualisation aurait une incidence similaire en sens inverse.
- b) Aux termes de certains baux fonciers (terrains et bâtiments), la Société a l'obligation, à l'échéance du bail, de remettre les biens loués à l'état de terrain vacant et de réparer tous les dommages causés à l'environnement dont elle est responsable. Les échéances des baux correspondants s'échelonnent de 2025 à 2078. Ces provisions sont fondées sur diverses hypothèses, notamment le coût global de désaffectation et de restauration et la sélection de différentes approches relatives à la désaffectation et à la restauration. La provision non courante est comptabilisée dans les autres passifs non courants. En 2024, une charge de 34 M\$ a été comptabilisée dans les autres charges d'exploitation pour rendre compte des coûts estimatifs liés aux obligations découlant de contrats de location.

11. Impôts sur le résultat

Recouvrement d'impôts sur le résultat

L'impôt sur le résultat comptabilisé dans le compte consolidé de résultat est présenté ci-dessous.

(en millions de dollars canadiens)	2024	2023
Recouvrement (charge) d'impôts sur le résultat exigibles	(30) \$	17 \$
Recouvrement d'impôts sur le résultat différés	1 235	47
Recouvrement d'impôts sur le résultat	1 205 \$	64 \$

Pour l'exercice clos le 31 décembre 2024, la Société a comptabilisé des actifs d'impôts différés non comptabilisés antérieurement de 1 503 M\$ dans l'état consolidé des résultats (638 M\$ en 2023), ainsi que (268) M\$ en lien avec la création et le renversement des différences temporaires [(591) M\$ en 2023].

Le recouvrement (la charge) d'impôts sur le résultat diffère du montant qui aurait résulté de l'application des taux d'imposition prescrits par les lois au résultat avant charge d'impôts selon la ventilation suivante :

(en millions de dollars canadiens)	2024	2023
Bénéfice avant impôts sur le résultat	515 \$	2 212 \$
Taux d'imposition prescrit par la loi établi selon les taux fédéral et provinciaux	26,49 %	26,46 %
(Charge) recouvrement d'impôts calculé aux taux d'imposition prescrits par la loi	(136)	(585)
Effets des éléments suivants :		
Part non imposable (non déductible) des profits (pertes) en capital	(70)	26
Actifs d'impôts sur le résultat différés comptabilisés	1 503	638
Pertes en capital non comptabilisées	(69)	-
Éléments non déductibles	(30)	(23)
Autres	7	8
Recouvrement d'impôts sur le résultat	1 205 \$	64 \$

Le taux d'imposition applicable prescrit par la loi s'établit à 26,49 % (26,46 % en 2023). Le taux d'imposition applicable de la Société correspond au taux d'imposition canadien combiné applicable dans les territoires où la Société exerce des activités. Le recouvrement d'impôts sur le résultat inscrit au compte consolidé de résultat diffère du montant qui aurait résulté de l'application du taux d'imposition prescrit par la loi au bénéfice avant impôts sur le résultat inscrit au compte consolidé de résultat surtout parce que seuls certains actifs d'impôts sur le résultat différés ont été comptabilisés avant le troisième trimestre de 2024, tel qu'il est indiqué ci-après.

L'impôt sur le résultat comptabilisé dans l'état consolidé du résultat global est présenté ci-dessous.

(en millions de dollars canadiens)	2024	2023
Réévaluations du passif des régimes d'avantages du personnel		
- charge d'impôts sur le résultat exigibles	(1) \$	(3) \$
- charge d'impôts sur le résultat différés	(287)	(45)
Charge d'impôts sur le résultat	(288) \$	(48) \$

Les impôts sur le résultat diffèrent du montant qui aurait résulté de l'application des taux d'imposition prescrits par les lois aux autres éléments du résultat global avant charge d'impôts selon la ventilation suivante :

(en millions de dollars canadiens)	2024	2023
Autres éléments du résultat global, avant impôts sur les résultats	597 \$	107 \$
Taux d'imposition prescrit par la loi établi selon les taux fédéral et provinciaux	26,49 %	26,46 %
Charge d'impôts sur le résultat aux taux d'imposition prescrits par la loi	(158)	(28)
Part non imposable (non déductible) des profits (pertes) en capital	1	(1)
Passifs d'impôts sur le résultat différés comptabilisés	(129)	(19)
Autres	(2)	-
Charge d'impôts sur le résultat	(288) \$	(48) \$

L'impôt sur le résultat comptabilisé dans les capitaux propres attribuables aux actionnaires est présenté ci-dessous.

(en millions de dollars canadiens)	2024	2023
Rémunération fondée sur des actions - recouvrement d'impôts sur le résultat différés	19 \$	- \$
Frais d'émission d'actions - recouvrement d'impôts sur le résultat différés	22	-
Recouvrement d'impôts sur le résultat	41 \$	- \$

Impôts sur le résultat différés

Un actif d'impôts différés est comptabilisé seulement dans la mesure où il est probable que la Société disposera de bénéfices imposables futurs permettant de réaliser l'actif en question. Pour porter une appréciation à cet égard, la Société considère les indications positives et négatives dont elle dispose et les hypothèses pertinentes, dont les résultats financiers passés et les prévisions relatives aux bénéfices imposables futurs, le contexte commercial global et les tendances et perspectives pour le secteur d'activité.

Depuis 2020, les actifs d'impôts différés nets liés aux pertes fiscales inutilisées et aux autres différences temporaires déductibles n'ont pas été comptabilisés. En raison de la pandémie de COVID-19, il y a eu un grand nombre d'indications négatives liées aux pertes subies durant cette période et aux hypothèses quant au moment du renversement des différences temporaires, y compris les attentes liées aux résultats d'exploitation et aux flux de trésorerie futurs.

Dans le cadre de l'établissement des états financiers pour la période close le 30 septembre 2024, Air Canada a déterminé qu'il était probable que la quasi-totalité des actifs d'impôts différés, qui comprennent les pertes autres que les pertes en capital, les autres avantages postérieurs à l'emploi, la maintenance et les autres différences temporaires, soient réalisés. De ce fait,

des actifs d'impôts différés non comptabilisés antérieurement de 1 056 M\$, déduction faite de la création et du renversement de différences temporaires pour la période de neuf mois, ont été comptabilisés au troisième trimestre de 2024, ce qui a donné lieu à l'inscription d'un recouvrement d'impôts de 1 154 M\$ à l'état consolidé des résultats, d'un recouvrement d'impôts de 41 M\$ à l'état consolidé des variations des capitaux propres et d'une charge d'impôts de 139 M\$ à l'état consolidé du résultat global relativement aux réévaluations des passifs nets au titre des régimes d'avantages du personnel.

Au 31 décembre 2024, des actifs et des passifs d'impôts différés nets de 1 039 M\$ étaient inscrits comme actif d'impôts différés non courant à l'état consolidé de la situation financière. Certaines immobilisations incorporelles ayant une valeur fiscale négligeable et une valeur comptable de 275 M\$ ont des durées indéfinies. De ce fait, le passif d'impôts différés correspondant de 73 M\$ (73 M\$ en 2023) ne devrait pas se résorber tant que les actifs n'auront pas été sortis du bilan, n'auront pas perdu de leur valeur ou ne seront pas devenus amortissables; il est par conséquent inclus dans le passif d'impôts différés non courant.

La ventilation des actifs et des passifs d'impôts sur le résultat différés importants est la suivante :

(en millions de dollars canadiens)	2024	2023
Actifs d'impôts sur le résultat différés		
Pertes autres que des pertes en capital	1 951 \$	1 927 \$
Provisions comptables non encore déductibles aux fins d'impôt	129	7
Crédits d'impôt à l'investissement et impôts recouvrables	40	-
Obligations locatives	768	783
Provisions liées à la maintenance	443	-
Produits différés	192	-
	3 523	2 717

Passifs d'impôts sur le résultat différés		
Obligations au titre des avantages postérieurs à l'emploi - régimes de retraite et autres avantages futurs du personnel	(167)	(460)
Immobilisations corporelles et immobilisations d'ordre technologique et autres immobilisations incorporelles	(2 253)	(2 128)
Immobilisations incorporelles à durée de vie indéfinie	(73)	(73)
Autres	(64)	(79)
	(2 557)	(2 740)
Actifs (passifs) nets d'impôts sur le résultat différés comptabilisés	966 \$	(23) \$

Présentation à l'état de la situation financière		
Actifs d'impôts sur le résultat différés	1 039	50
Passifs d'impôts sur le résultat différés	(73)	(73)
Actifs (passifs) nets d'impôts sur le résultat différés comptabilisés	966 \$	(23) \$

Les tableaux ci-dessous font état de la variation des composantes de soldes d'impôts sur le résultat différés.

	1 ^{er} janvier 2024	Variation au compte de résultat pour 2024	Variation dans les autres éléments du résultat global pour 2024	Variation des capitaux propres pour 2024	31 décembre 2024
(en millions de dollars canadiens)					
Pertes autres que des pertes en capital	1 927 \$	(16)	-	40	1 951 \$
Provisions comptables non encore déductibles aux fins d'impôt	7	122	-	-	129
Crédits d'impôt à l'investissement et impôts recouvrables	-	40	-	-	40
Obligations locatives	783	(15)	-	-	768
Provisions liées à la maintenance	-	443	-	-	443
Produits différés	-	192	-	-	192
Obligations au titre des avantages postérieurs à l'emploi - régimes de retraite et autres avantages futurs du personnel	(460)	580	(287)	-	(167)
Immobilisations corporelles et immobilisations d'ordre technologique et autres immobilisations incorporelles	(2 128)	(125)	-	-	(2 253)
Immobilisations incorporelles à durée de vie indéfinie	(73)	-	-	-	(73)
Autres actifs (passifs) d'impôts différés	(79)	14	-	1	(64)
Total des actifs (passifs) d'impôts sur le résultat différés comptabilisés	(23) \$	1 235	(287)	41	966 \$

	1 ^{er} janvier 2023	Variation au compte de résultat pour 2023	Variation dans les autres éléments du résultat global pour 2023	31 décembre 2023
(en millions de dollars canadiens)				
Pertes autres que des pertes en capital	1 693 \$	234 \$	- \$	1 927 \$
Provisions comptables non encore déductibles aux fins d'impôt	7	-	-	7
Obligations locatives	934	(151)	-	783
Obligations au titre des avantages postérieurs à l'emploi - régimes de retraite	(423)	8	(45)	(460)
Immobilisations corporelles et immobilisations d'ordre technologique et autres immobilisations incorporelles	(2 103)	(25)	-	(2 128)
Immobilisations incorporelles à durée de vie indéfinie	(73)	-	-	(73)
Autres actifs (passifs) d'impôts différés	(60)	(19)	-	(79)
Total des actifs (passifs) d'impôts sur le résultat différés comptabilisés	(25) \$	47 \$	(45) \$	(23) \$

Au 31 décembre 2024, la Société avait des reports en avant de pertes en capital nettes d'environ 241 M\$ disponibles aux fins d'utilisation pour les impôts sur le résultat ainsi que des pertes de change latentes déductibles et des pertes en capital nettes de 354 M\$, pour lesquels aucun actif d'impôts différés n'avait encore été comptabilisé, la possibilité d'utiliser cet avantage fiscal étant limitée aux gains en capital imposables futurs. Bien que les pertes en capital nettes demeuraient disponibles aux fins d'utilisation, le critère de comptabilisation n'était pas rempli à ce moment. Les pertes en capital nettes n'ont pas de date d'expiration.

Le tableau qui suit illustre les différences temporaires et les reports en avant de pertes fiscales pour lesquelles des actifs d'impôts différés n'ont pu être comptabilisés.

	2024	2023
(en millions de dollars canadiens)		
Reports en avant de pertes autres que des pertes en capital	- \$	1 507 \$
Obligations au titre des avantages postérieurs à l'emploi - autres avantages futurs du personnel	-	1 104
Provisions comptables non encore déductibles aux fins d'impôt	-	427
Provision liée à la maintenance	-	1 414
Produits différés	-	754
Reports en avant de pertes en capital, solde net	241	131
Pertes de change latentes déductibles et pertes en capital nettes	354	202
Total des différences temporaires nettes non comptabilisées	595 \$	5 539 \$
Taux d'impôt différé établi selon les taux fédéral et provinciaux	26,49 %	26,45 %
	158 \$	1 465 \$
Impôts recouvrables	-	39
Total des actifs d'impôts différés nets non comptabilisés	158 \$	1 504 \$

Les échéances des pertes fiscales autres que des pertes en capital selon le régime fédéral sont les suivantes :

	Pertes fiscales
(en millions de dollars canadiens)	
2034	1 \$
2040	1 367
2041	4 259
2042	1 621
2044	13
Reports en avant de pertes autres que des pertes en capital	7 261 \$

Les recouvrements d'impôts sur le résultat réalisés en trésorerie par la Société en 2024 se sont chiffrés à 50 M\$ (paiements de 45 M\$ en 2023).

12. Capital-actions

	Nombre d'actions	Valeur (en millions de dollars canadiens)
Au 1^{er} janvier 2023	358 362 258	2 743 \$
Actions émises à l'exercice d'options sur actions	107 028	1
Au 31 décembre 2023	358 469 286	2 744
Actions émises à l'exercice d'options sur actions	41 536	1
Actions rachetées et annulées dans le cadre de l'offre publique de rachat	(18 671 700)	(155)
Actifs d'impôts différés comptabilisés	note 11	22
Au 31 décembre 2024	339 839 122	2 612 \$

Le tableau ci-dessous présente les actions émises et en circulation d'Air Canada, ainsi que les actions pouvant être émises.

	2024	2023
Actions émises et en circulation		
Actions à droit de vote variable de catégorie A	102 314 033	82 887 375
Actions à droit de vote de catégorie B	237 525 089	275 581 911
Nombre total d'actions émises et en circulation	339 839 122	358 469 286
Actions pouvant être émises		
Billets convertibles	note 8	17 856 599
Options sur actions	note 13	6 642 516
Nombre total d'actions en circulation et d'actions pouvant être émises	366 926 494	382 968 401

Actions

Au 31 décembre 2024, les actions pouvant être émises par Air Canada se composaient d'un nombre illimité d'actions à droit de vote variable de catégorie A (les « actions à droit de vote variable ») et d'un nombre illimité d'actions à droit de vote de catégorie B (les « actions à droit de vote »). Les porteurs des actions des deux catégories ont des droits équivalents, sauf pour le droit de vote, comme il est expliqué ci-après.

Seuls les non-Canadiens (au sens de la *Loi sur les transports au Canada*) peuvent être détenteurs, véritables propriétaires ou avoir le contrôle, directement ou indirectement, des actions à droit de vote variable. Chaque action à droit de vote variable émise et en circulation est convertie en une action à droit de vote, automatiquement et sans autre intervention de la part d'Air Canada ou du porteur, si l'action à droit de vote variable est détenue, appartient en propriété véritable ou est contrôlée, directement ou indirectement, autrement qu'à titre de garantie seulement, par un Canadien au sens de la *Loi sur les transports au Canada*.

Seuls des Canadiens peuvent être détenteurs, véritables propriétaires ou avoir le contrôle, directement ou indirectement, des actions à droit de vote. Une action à droit de vote émise et en circulation est convertie en une action à droit de vote variable, automatiquement et sans autre intervention de la part d'Air Canada ou du porteur, si cette action à droit de vote est détenue, appartient en propriété véritable ou est contrôlée, directement ou indirectement, autrement qu'à titre de garantie seulement, par une personne qui n'est pas un Canadien.

Les statuts d'Air Canada prévoient que les porteurs d'actions à droit de vote variable ont droit à une voix par action, sauf si i) le nombre d'actions à droit de vote variable en circulation, exprimé en pourcentage du total des actions à droit de vote d'Air Canada en circulation, est supérieur à 49 %, ou si ii) le total des voix exprimées par les porteurs d'actions à droit de vote variable ou en leur nom lors d'une assemblée est supérieur à 49 % du nombre total de voix pouvant être exprimées à cette assemblée. Si l'un des seuils ci-dessus devait être dépassé, le droit de vote rattaché à chaque action à droit de vote variable diminuerait proportionnellement, de façon que : i) le pourcentage des voix rattachées à la catégorie des actions à droit de vote variable ne dépasse pas 49 % du total des voix rattachées à toutes les actions à droit de vote d'Air Canada émises et en circulation et ii) le nombre total de voix exprimées par les détenteurs d'actions à droit de vote variable ou en leur nom ne dépasse pas 49 % des voix pouvant être exprimées en assemblée. Par ailleurs, en cas de dépassement de l'une des limites applicables, les statuts d'Air Canada prévoient la réduction automatique des droits de vote rattachés aux actions à droit de vote variable de la manière suivante :

- *premièrement*, si nécessaire, les droits de vote d'un porteur non canadien (y compris un porteur non canadien autorisé à fournir un service aérien) détenant plus de 25 % des droits de vote seront réduits pour veiller à ce qu'il ne détienne jamais plus de 25 % des voix exprimées par les porteurs d'actions à droit de vote à une assemblée des actionnaires;
- *deuxièmement*, si nécessaire et après avoir effectué la première réduction susmentionnée, les droits de vote de tous les porteurs non canadiens autorisés à fournir un service aérien seront à nouveau proportionnellement réduits pour veiller à ce qu'ils ne détiennent collectivement jamais plus de 25 % des voix exprimées par les porteurs d'actions à droit de vote à une assemblée des actionnaires;
- *troisièmement*, si nécessaire et après avoir effectué les deux premières réductions susmentionnées, les droits de vote de tous les porteurs non canadiens en tant que catégorie seront proportionnellement réduits pour veiller à ce qu'ils ne détiennent collectivement jamais plus de 49 % des voix exprimées par les porteurs d'actions à droit de vote à une assemblée des actionnaires.

Régime de droits des actionnaires

Conformément aux conditions de l'accord portant sur le régime de droits des actionnaires (le « régime de droits »), un droit (un « droit ») est accordé à l'égard de chaque action d'Air Canada émise et en circulation. Ces droits pourront être exercés uniquement lorsqu'une personne, de concert avec toute partie qui lui est liée, acquiert ou annonce son intention d'acquérir 20 % ou plus des actions en circulation d'Air Canada, prises ensemble, autrement qu'au moyen d'une « offre permise » aux termes du régime de droits ou, dans certains cas, sans l'autorisation du Conseil. Avant cela, les droits ne peuvent être séparés des actions, ils ne peuvent être exercés et aucun certificat de droits distincts n'est délivré. Pour être une « offre permise » aux termes du régime de droits, l'offre doit notamment : i) être présentée à l'ensemble des porteurs d'actions, ii) demeurer en vigueur pendant au moins 105 jours (ou tout délai minimal d'une durée moindre fixé conformément au *Règlement 62-104 sur les offres publiques d'achat et de rachat* [le « Règlement 62-104 »]), iii) prévoir que les actions ne peuvent faire l'objet d'une prise de livraison, sauf si plus de 50 % des actions alors en circulation, prises ensemble à l'exclusion de celles détenues par l'acquéreur (et par les personnes qui lui sont liées), ont été déposées sans que le dépôt ait été révoqué et iv) prévoir la prolongation de l'offre pendant au moins 10 jours si la condition relative au seuil de 50 % est remplie, afin de permettre aux autres actionnaires de déposer leurs actions.

Par suite d'un événement qui déclenche l'exercice des droits et sous réserve des conditions du régime de droits, chaque droit permettra à son porteur, autre que l'acquéreur et les personnes qui lui sont liées, d'exercer son droit et de souscrire des actions d'Air Canada d'une valeur de deux cents dollars en échange de cent dollars (c'est-à-dire à 50 % du cours alors en vigueur). Lorsqu'ils exercent leurs droits, les Canadiens admissibles propriétaires effectifs des droits reçoivent des actions à droit de vote de catégorie B, et les porteurs de droits qui ne sont pas des Canadiens admissibles propriétaires effectifs reçoivent des actions à droit de vote variable de catégorie A.

Le renouvellement du régime de droits a été ratifié lors de l'assemblée annuelle des actionnaires d'Air Canada en 2023. Le régime de droits reste en vigueur jusqu'au jour suivant immédiatement l'assemblée annuelle des actionnaires d'Air Canada en 2026. Il pourrait alors être renouvelé pour une période supplémentaire de trois ans (de 2026 à 2029) si les actionnaires prennent la décision de le faire avant ou pendant leur assemblée annuelle en 2026.

Billets convertibles

Comme il est décrit à la note 8, au 31 décembre 2024, des billets convertibles d'un capital total de 394 M\$ (274 M\$ US) demeurent en circulation. Les billets convertibles arriveront à échéance le 1^{er} juillet 2025, à moins d'être rachetés, remboursés ou convertis plus tôt. Une tranche de capital de 1 000 \$ US donnera droit à 65,1337 actions.

Offre publique de rachat dans le cours normal des activités

En novembre 2024, Air Canada a reçu l'approbation de la Bourse de Toronto (« TSX ») de procéder à une offre publique de rachat dans le cours normal des activités lui permettant de racheter aux fins d'annulation, conformément aux règles de la TSX, au cours de la période du 5 novembre 2024 au 4 novembre 2025, jusqu'à 35 783 842 actions, soit environ 10 % du flottant de ses actions en date du 22 octobre 2024.

En 2024, la Société a racheté aux fins d'annulation 20 279 100 actions à un coût moyen de 23,92 \$ l'action pour une contrepartie globale de 485 M\$ (1 607 400 d'entre elles ont été annulées dans les premiers jours ouvrables suivant le 31 décembre 2024 en raison de délais administratifs entre l'achat et l'annulation dans les livres du registraire). L'excédent du coût sur la valeur comptable moyenne de 330 M\$ et l'impôt sur le rachat d'actions de 10 M\$ ont été imputés au poste « Déficit ». En janvier et en février 2025, Air Canada a racheté 15 504 742 actions supplémentaires pour une contrepartie totale de 315 M\$, pour un total de 35 783 842 actions, soit le nombre maximum qu'elle peut racheter aux fins d'annulation dans le cadre de son offre publique de rachat.

13. Rémunération fondée sur des actions

Régime d'intéressement à long terme d'Air Canada

Certains des employés de la Société participent au régime d'intéressement à long terme d'Air Canada, qui prévoit l'attribution d'options sur actions, d'unités d'actions liées au rendement et d'unités d'actions de négociation restreinte à tous les cadres supérieurs et membres de la direction d'Air Canada. En ce qui concerne les options sur actions, 4 945 982 actions sont disponibles aux fins d'attribution future des options. Les unités d'actions liées au rendement et les unités d'actions de négociation restreinte en circulation ne donneront généralement pas lieu à l'émission de nouvelles actions puisqu'elles seront échangées contre des actions rachetées sur le marché secondaire (et non émises à titre de nouvelles unités d'actions) ou contre des équivalents de trésorerie, au choix de la Société.

Options sur actions

Les options sur actions en vertu du régime d'intéressement à long terme ont une durée d'au plus dix ans et sont assorties d'un prix d'exercice fondé sur la juste valeur de marché des actions au moment de l'attribution des options. La moitié des options attribuées sont assorties de conditions temporelles et sont acquises sur quatre ans. L'acquisition des options restantes est tributaire de critères de rendement, qui sont fondés sur les objectifs de marge d'exploitation (bénéfice d'exploitation divisé par les produits d'exploitation) établis par le conseil d'Air Canada pour la même période. Chaque option confère au salarié le droit d'acheter une action au prix d'exercice fixé.

Le nombre d'options sur actions d'Air Canada attribuées à des employés, la charge de rémunération qui y est liée et les hypothèses ayant servi à établir la charge de rémunération à base d'actions selon le modèle Black-Scholes d'évaluation des options se présentent comme suit :

	2024	2023
Charge de rémunération (en millions de dollars)	16 \$	15 \$
Nombre d'options sur actions attribuées à des salariés d'Air Canada	2 674 553	1 644 782
Moyenne pondérée de la juste valeur par option attribuée (en dollars)	6,59 \$	10,01 \$
Juste valeur globale des options sur actions attribuées (en millions de dollars)	18 \$	16 \$
Hypothèses relatives à la moyenne pondérée :		
Cours de l'action	18,23 \$	19,88 \$
Taux d'intérêt sans risque	2,72 %-3,59 %	2,81 %-4,59 %
Volatilité attendue	36,20 %	58,60 %
Rendement des actions	0 %	0 %
Durée prévue des options (en années)	5,25	5,25

La volatilité attendue a été déterminée au moment de l'attribution au moyen du cours de l'action sur une base historique. Elle repose sur l'hypothèse que la volatilité historique est un indicateur des tendances futures, qui ne correspondent pas forcément aux données réelles.

Le tableau suivant résume les opérations concernant les options d'achat d'actions du régime d'intéressement à long terme.

	2024		2023	
	Options	Prix d'exercice moyen pondéré par action	Options	Prix d'exercice moyen pondéré par action
Au début de l'exercice	6 642 516	25,10 \$	5 304 745	26,39 \$
Options attribuées	2 674 553	18,23	1 644 782	19,88
Options exercées	(41 536)	14,79	(107 028)	10,64
Options échues	(38 533)	26,83	-	-
Options éteintes	(6 227)	20,03	(199 983)	23,44
Options en cours à la clôture de l'exercice	9 230 773	23,15 \$	6 642 516	25,10 \$
Options pouvant être exercées à la clôture de l'exercice	3 960 001	27,27 \$	3 037 801	26,90 \$

Pour les options exercées en 2024, le prix moyen pondéré des actions à la date d'exercice s'établit à 21,20 \$ (20,73 \$ en 2023).

Fourchette des prix d'exercice	Date d'échéance	Options en cours – 2024			Options pouvant être exercées – 2024	
		Nombre d'options en cours	Durée résiduelle moyenne pondérée (en années)	Prix d'exercice moyen pondéré par action	Nombre d'options pouvant être exercées	Prix d'exercice moyen pondéré par action
9,41	2026	68 498	2	9,41	68 498	9,41
12,83 \$ – 26,40	2027	403 631	3	14,95	403 631	14,95
22,53 \$ – 27,75	2028	787 654	4	26,52	787 654	26,52
33,11 \$ – 43,22	2029	827 385	5	33,27	827 385	33,27
15,35 \$ – 32,42	2030	1 133 935	6	31,25	1 120 335	31,44
23,80 \$ – 26,93	2031	541 757	7	25,37	251 122	25,39
17,37 \$ – 24,61	2032	1 162 376	8	24,30	289 449	24,34
17,61 \$ – 24,19	2033	1 630 984	9	19,88	211 927	20,06
16,47 \$ – 18,32	2034	2 674 553	10	18,23	-	-
		9 230 773		23,15 \$	3 960 001	27,27 \$

Fourchette des prix d'exercice	Date d'échéance	Options en cours – 2023			Options pouvant être exercées – 2023	
		Nombre d'options en cours	Durée résiduelle moyenne pondérée (en années)	Prix d'exercice moyen pondéré par action	Nombre d'options pouvant être exercées	Prix d'exercice moyen pondéré par action
9,41	2026	68 498	3	9,41	68 498	9,41
12,83 \$ – 26,40	2027	434 869	4	14,86	434 869	14,86
22,53 \$ – 27,75	2028	824 758	5	26,52	824 758	26,52
33,11 \$ – 43,22	2029	828 814	6	33,27	823 249	33,20
15,35 \$ – 32,42	2030	1 141 435	7	31,16	563 295	30,84
23,80 \$ – 26,93	2031	541 757	8	25,37	167 411	25,39
17,37 \$ – 24,61	2032	1 164 354	9	24,29	145 721	24,29
17,61 \$ – 24,19	2033	1 638 031	10	19,88	10 000	24,19
		6 642 516		25,10 \$	3 037 801	26,90 \$

Unités d'actions liées au rendement et unités d'actions de négociation restreinte

Le régime d'intéressement à long terme prévoit aussi l'attribution d'unités d'actions liées au rendement (les « UAR ») et d'unités d'actions de négociation restreinte (les « UANR »). Les modalités d'acquisition reposent sur l'atteinte, par la Société, de sa cible relative au cumul des bénéfices annuels sur une période de trois ans pour 75 % des UAR, et sur le rendement total relatif pour les actionnaires sur la même période de trois ans pour 25 % des UAR. Quant aux UANR, elles sont acquises à la clôture des trois années qui suivent leur date d'attribution. Les UAR et les UANR attribuées sont généralement échangées contre des actions d'Air Canada achetées sur le marché secondaire ou contre des équivalents de trésorerie, au choix du Conseil d'administration.

La charge de rémunération ayant trait aux UAR et aux UANR a été de 35 M\$ en 2024 (23 M\$ en 2023).

Le tableau suivant résume les opérations concernant les unités d'actions du régime d'intéressement à long terme.

	2024	2023
À l'ouverture de l'exercice	4 034 091	2 891 925
Unités d'actions attribuées	2 104 796	1 840 914
Unités d'actions réglées	(801 791)	(574 614)
Unités d'actions éteintes	(118 155)	(124 134)
Unités d'actions en circulation à la clôture de l'exercice	5 218 941	4 034 091

Régime d'actionnariat des employés

Les employés admissibles peuvent adhérer à un régime d'actionnariat. Ils peuvent y investir de 2 % à 10 % de leur salaire de base pour l'achat d'actions sur le marché secondaire. Air Canada versera une cotisation équivalant à 33,33 % des cotisations versées par les employés. En 2024, la Société a comptabilisé une charge de rémunération de 25 M\$ (21 M\$ en 2023) relativement au régime d'actionnariat des employés.

14. Bénéfice par action

Le tableau qui suit présente le calcul du bénéfice par action – résultat de base et dilué.

(en millions de dollars, sauf les montants par action)	2024	2023
Numérateur :		
Bénéfice net	1 720 \$	2 276 \$
Effet de la conversion présumée des billets convertibles	56	(33)
Numérateur ajusté servant au calcul du bénéfice par action – résultat dilué	1 776 \$	2 243 \$
Dénominateur :		
Nombre moyen pondéré d'actions	358	358
Effet des titres potentiellement dilutifs :		
Options sur actions	-	-
Billets convertibles	18	18
Dénominateur ajusté servant au calcul du bénéfice par action – résultat dilué	376	376
Bénéfice par action – résultat de base	4,81 \$	6,35 \$
Bénéfice par action – résultat dilué	4,72 \$	5,96 \$

Le calcul du bénéfice par action est effectué à partir de chiffres entiers et non de millions arrondis. Il n'est donc pas possible de se servir des montants ci-dessus pour recalculer les valeurs par action.

N'entrent pas dans le calcul de la perte par action – résultat dilué pour 2024, les 6 811 000 options en cours (4 975 000 options en 2023) pour lesquelles les prix d'exercice étaient supérieurs au cours moyen des actions pour l'exercice. Les options en cours dont les prix d'exercice étaient inférieurs au cours moyen des actions pour l'exercice ont été incluses dans le calcul du bénéfice dilué par action; selon la méthode de rachat d'actions, cela a donné lieu à moins de un million de titres potentiellement dilutifs.

15. Engagements

Engagements en capital et engagements au titre de contrats de location

Les engagements en capital comprennent les livraisons futures d'appareils faisant l'objet de commandes fermes et les engagements relatifs à l'acquisition d'autres immobilisations corporelles. Le coût total estimatif des appareils repose sur leurs prix de livraison, qui comprennent les augmentations estimatives. Les montants en dollars américains sont convertis au taux à la clôture le 31 décembre 2024 de 1,4384 \$ CA. Les engagements minimaux futurs en vertu de ces contrats sont présentés ci-dessous.

Les engagements en capital visent l'acquisition de 18 appareils 787-10 de Boeing, annoncée par Air Canada en 2023. Les livraisons devraient commencer en 2026, et Air Canada s'attend à ce que les quatre appareils restants soient livrés en 2030. Le contrat d'achat comprend des options visant 12 appareils 787-10 supplémentaires de Boeing.

Les engagements en capital comprennent aussi l'achat d'un appareil 787-9 de Boeing, dont la livraison est prévue en 2025; par ailleurs, les livraisons des 31 appareils A220 d'Airbus faisant l'objet d'une commande ferme sont prévues dès 2025 jusqu'au cours de l'exercice 2027.

Comme il est décrit ci-dessous, on compte également des engagements en capital liés à l'acquisition de 30 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 2029. Sur les 30 appareils acquis, 15 seront loués et 15 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 10 autres appareils entre 2030 et 2032. Les montants au titre des paiements de loyers périodiques des 15 contrats de location sont pris en compte dans les périodes indiquées. Les paiements de loyers relatifs à 11 appareils 737 MAX 8 de Boeing dont la livraison est prévue en 2025 et en 2026 sont également inclus.

(en millions de dollars canadiens)	2025	2026	2027	2028	2029	Par la suite	Total
Engagements d'immobilisations	2 289 \$	2 746 \$	3 260 \$	957 \$	946 \$	2 861 \$	13 059 \$

En 2022, la Société a annoncé qu'elle avait 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 des spécifications de l'avion sont encore en élaboration, le coût final ne peut pas être déterminé et n'est donc pas présenté dans le tableau ci-dessus, mais le contrat prévoit un prix plafond. Les appareils régionaux ne devraient pas entrer en service avant 2029.

La Société loue et sous-loue certains appareils et moteurs de rechange à Jazz, son transporteur régional, et les loyers sont refacturés à Air Canada par l'intermédiaire de son contrat d'achat de capacité avec Jazz. Ces montants nets sont présentés dans le compte consolidé de résultat. Les contrats de location et de sous-location portent sur 15 appareils CRJ200 de Mitsubishi, 20 appareils CRJ900 de Mitsubishi, 25 appareils E175 d'Embraer et 13 moteurs de rechange. Les revenus de location et de sous-location et les charges relatives à chacun de ces appareils et moteurs se chiffrent à 116 M\$ en 2024 (119 M\$ en 2023).

Accords de financement connexes

En octobre 2024, Air Canada a reçu un engagement de prêt d'un montant maximal de 975 M\$ US de la part d'Exportation et développement Canada afin de financer une partie du prix d'achat d'au plus 27 appareils A220-300 d'Airbus, dont la livraison est prévue au plus tard en octobre 2027.

Autres obligations contractuelles

L'obligation de paiement minimal future non résiliable pour les 12 prochains mois dans le cadre d'accords commerciaux avec les transporteurs régionaux est d'environ 1 339 M\$, ce qui comprend les coûts refacturés pour soutenir les engagements de vols minimaux.

16. Instruments financiers et gestion du risque

Récapitulatif des instruments financiers

	Valeurs comptables					
	31 décembre 2024					31 décembre 2023
	Classement des instruments financiers					
	Juste valeur par le biais du résultat net	Juste valeur par le biais des autres éléments du résultat global	Actifs évalués au coût amorti	Passifs évalués au coût amorti	Total	
(en millions de dollars canadiens)						
Actifs financiers						
Trésorerie et équivalents de trésorerie	2 518 \$	- \$	- \$	- \$	2 518 \$	2 817 \$
Placements à court terme	4 464	-	-	-	4 464	5 734
Créances clients	-	-	1 089	-	1 089	1 121
Placements, dépôts et autres actifs						
Placements à long terme	770	-	-	-	770	744
Placement en titres de capitaux propres dans Chorus	-	49	-	-	49	40
Liquidités soumises à restrictions	104	-	-	-	104	89
Dépôts liés à des appareils et autres dépôts	-	-	59	-	59	53
Autres placements	11	27	-	-	38	36
Instruments dérivés						
Dérivés de change	157	-	-	-	157	14
	8 024 \$	76	1 148	-	9 248 \$	10 648 \$
Passifs financiers						
Dettes fournisseurs	- \$	- \$	- \$	3 381 \$	3 381 \$	3 025 \$
Dérivés de change	135	-	-	-	135	179
Dérivé intégré sur billets convertibles	45	-	-	-	45	56
Partie courante de la dette à long terme et des obligations locatives	-	-	-	1 755	1 755	866
Dette à long terme et obligations locatives	-	-	-	10 915	10 915	12 996
	180 \$	- \$	- \$	16 051 \$	16 231 \$	17 122 \$

Récapitulatif du profit sur les instruments financiers comptabilisés à la juste valeur

(en millions de dollars canadiens)		2024	2023
Dérivé intégré sur billets convertibles	note 8	11 \$	64 \$
Placements à court terme et à long terme		17	45
Autres		-	6
Profit sur les instruments financiers comptabilisés à leur juste valeur		28 \$	115 \$

Gestion du risque

Dans le cadre de sa politique de gestion du risque, la Société a pour ligne de conduite de gérer le risque de marché en recourant à divers instruments financiers dérivés. La Société ne recourt à ces instruments qu'aux fins de la gestion des risques et non à des fins spéculatives. Toute variation des flux de trésorerie liés à des instruments dérivés est conçue pour être une couverture économique et compensée par des variations des flux de trésorerie liées au risque faisant l'objet de la couverture.

La juste valeur des instruments dérivés correspond au montant de la contrepartie dont conviendraient des parties compétentes agissant en toute liberté dans des conditions normales de concurrence. Les justes valeurs de ces dérivés sont déterminées à partir des prix observés sur un marché actif, s'il en est. En l'absence d'un tel marché, la Société établit les justes valeurs par application d'une technique d'évaluation comme l'analyse des flux de trésorerie actualisés. La technique d'évaluation intègre tous les facteurs que les intervenants prendraient en considération pour fixer un prix, y compris le risque de crédit de la Société et celui de la contrepartie.

Risque de liquidité

La Société 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, en concluant des engagements de financement pour les appareils nouveaux et existants 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. La Société 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, 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 programmes pour surveiller et respecter les conditions des accords de financement.

Au 31 décembre 2024, les liquidités totalisaient 9 154 M\$ et comprenaient un montant de 7 752 M\$ au titre de la trésorerie, des équivalents de trésorerie et des placements à court terme et à long terme, et un montant de 1 402 M\$ était disponible en vertu des facilités de crédit non utilisées. Un montant de 346 M\$ est inclus dans la trésorerie et les équivalents de trésorerie au titre des fonds détenus en fiducie par Vacances Air Canada conformément aux exigences de la réglementation encadrant les produits perçus d'avance par les voyageurs (393 M\$ au 31 décembre 2023).

Au 31 décembre 2024, le solde de trésorerie et d'équivalents de trésorerie comprenait des placements dont les échéances initiales sont de trois mois ou moins qui totalisent 115 M\$ (364 M\$ au 31 décembre 2023).

La note 8 présente une analyse des échéances des composantes en capital et en intérêts des obligations de remboursement de la dette à long terme et des obligations au titre des contrats de location de la Société, et la note 15 présente quant à elle une analyse des engagements liés à l'exploitation fixes de la Société et de ses engagements en capital.

Risques de marché

Le risque de marché correspond au risque que la juste valeur ou les flux de trésorerie futurs d'un instrument financier fluctuent en raison des variations des prix du marché. Le risque de marché englobe les catégories de risque suivantes pour la Société : le risque lié au prix du carburant, le risque de change, le risque de taux d'intérêt et le risque lié à la rémunération fondée sur des actions.

Risque lié au prix du carburant

Le risque lié au prix du carburant est le risque que les flux de trésorerie futurs fluctuent en raison de variations des prix du carburant d'aviation. Afin d'atténuer sa vulnérabilité aux prix du carburant d'aviation et d'aider à réduire la volatilité des flux de trésorerie liés à l'exploitation, la Société peut choisir de conclure des contrats dérivés avec des intermédiaires financiers. La Société peut utiliser les contrats dérivés pour le carburant d'aviation, le mazout et le pétrole brut. La politique de la Société permet de couvrir jusqu'à 75 % des achats de carburant d'aviation projetés de l'année civile en cours, 50 % des achats de carburant d'aviation projetés de l'année civile suivante et 25 % des achats de carburant d'aviation projetés pour toute année civile ultérieure. Ces limites sont des maximums, mais elles ne sont pas impératives. Il n'y a aucune limite de couverture minimale mensuelle. La stratégie est passée régulièrement en revue et adaptée, au besoin, aux conditions du marché.

En 2024, la Société a conclu des contrats de swap de carburant d'aviation couvrant une partie du risque lié au carburant pour 2024. Ces contrats dérivés ont été réglés en trésorerie pour une juste valeur de 54 M\$ en faveur des contreparties et une perte de couverture de 54 M\$ a été comptabilisée dans la charge de carburant d'aviation. Aucune inefficacité de la couverture n'a été comptabilisée. Aux 31 décembre 2024 et 2023, il n'y avait aucun dérivé lié au carburant en cours.

En 2023, la Société a acheté des options d'achat de carburant d'aviation couvrant une partie du risque lié au carburant pour 2023. La prime en espèces liée à ces contrats s'est élevée à 44 M\$. Les coûts liés aux primes et les profits et les pertes de couverture sont reclassés depuis les autres éléments du résultat global vers la charge de carburant d'aviation des appareils au titre des règlements des dérivés. Des contrats dérivés liés au carburant ont été réglés en trésorerie pour une juste valeur de 95 M\$ avec position favorable à la Société, et un gain net de couverture de 51 M\$ a été comptabilisé dans la charge de carburant d'aviation.

Risque de change

Les résultats financiers de la Société sont présentés en dollars canadiens, alors qu'une grande partie de ses charges, de ses dettes et de ses engagements en capital sont libellés en devises, principalement en dollars américains. Le risque de change correspond au risque que les variations des cours des monnaies étrangères puissent avoir une incidence défavorable sur le résultat d'exploitation et les flux de trésorerie. En matière de gestion du risque de change, l'objectif de la Société est de réduire le risque de flux de trésorerie lié aux flux de trésorerie libellés en devises.

Certaines ventes d'Air Canada sont libellées en dollars américains et dans d'autres monnaies, qui sont ensuite converties en dollars américains dans le cadre du programme de gestion des risques de la Société. En 2024, ces entrées de trésorerie nettes liées aux activités d'exploitation ont totalisé environ 3,7 G\$ US et les charges d'exploitation libellées en dollars américains se sont chiffrées à environ 7,3 G\$ US. Les sorties de trésorerie non liées aux activités d'exploitation en dollars américains, principalement liées aux paiements d'intérêt sur la dette libellée en dollars américains, et les sorties de trésorerie nettes liées aux activités de financement se sont élevées

à environ 3,5 G\$ US. Pour 2024, cela a donné lieu à une exposition aux flux de trésorerie nets en dollars américains d'environ 7,1 G\$ US.

En 2024, la Société a augmenté sa couverture cible de dérivés sur devises, la faisant passer de 60 % à 70 % sur une période continue de 18 mois en vue de gérer l'exposition aux flux de trésorerie nets en dollars américains décrite cidessus à l'aide des stratégies de gestion du risque énoncées ci-après :

- la constitution de réserves de trésorerie en dollars américains pouvant servir de couverture économique à l'égard des fluctuations du dollar américain. Au 31 décembre 2024, les soldes de trésorerie ainsi que de placements à court et à long terme en dollars américains s'établissaient à 805 M\$ (561 M\$ US) (1 123 M\$ [845 M\$ US] au 31 décembre 2023). Une partie des réserves de trésorerie et de placements représentent une couverture économique contre la dette nette à long terme libellée en dollars américains alors que le reliquat est constitué de réserves de trésorerie et de placements aux fins d'exploitation imputées à l'exposition aux flux de trésorerie nets en dollars américains sur une période continue de 18 mois. En 2024, un profit de 64 M\$ (perte de 18 M\$ en 2023) a été comptabilisé au poste « Profit (perte) de change » pour tenir compte de la variation de la valeur de marché équivalente en dollars canadiens des soldes détenus de trésorerie et de placements à court et à long terme en dollars américains;
- l'immobilisation du taux de change au moyen de divers dérivés sur devises, dont les dates d'échéance correspondent aux dates prévues des décaissements nets en dollars américains.

Le nombre de dérivés sur devises conclus et leurs dates d'échéance correspondantes sont fonction de plusieurs facteurs, dont le montant des produits en devises pouvant être convertis, les sorties nettes de trésorerie en dollars américains, ainsi que le montant affecté aux paiements de matériel volant et au remboursement de la dette. Étant donné le montant notionnel des dérivés sur devises au 31 décembre 2024 décrits plus amplement ci-après, environ 74 % des sorties de trésorerie nettes libellées en dollars américains sont couvertes pour 2025 et environ 60 % sont couvertes pour 2026, la couverture au moyen de dérivés obtenue étant de 69 % pour les 18 prochains mois. Les réserves de trésorerie et de placements en dollars américains aux fins d'exploitation conjuguées à la couverture par des dérivés permettent d'atteindre une couverture de 70 % sur les 18 prochains mois.

Au 31 décembre 2024, la Société avait en cours des contrats d'options sur devises et des contrats de swaps, échéant en 2025 et en 2026, visant l'achat à l'échéance de dollars américains au moyen de dollars canadiens relativement à 9 812 M\$ (6 847 M\$ US) à un taux moyen pondéré de 1,3457 \$ pour 1,00 \$ US (5 982 M\$ [4 542 M\$ US] en 2023 échéant en 2024 et en 2025, à un taux moyen pondéré de 1,3089 \$ pour 1,00 \$ US). La Société a également mis en place des mesures de protection en vue de la vente d'une partie de ses euros, de ses livres sterling, de ses yens, de ses yuans et de ses dollars australiens excédentaires (341 M€, 172 M£, 38 610 M¥ JP, 711 M¥ CN et 242 M\$ AU) avec règlement en 2025 et en 2026 à des taux moyens pondérés respectifs de 1,1267 €, 1,2897 £, 0,0071 ¥ JP, 0,1435 ¥ CN et 0,6810 \$ AU pour 1,00 \$ US (au 31 décembre 2023 : 276 M€, 166 M£, 14 797 M¥ JP et 124 M\$ AU) avec règlement en 2024 et en 2025 à des taux moyens pondérés respectifs de 1,1292 €, 1,2790 £, 0,0075 ¥ JP et 0,6920 \$ AU pour 1,00 \$ US.

Les structures de couverture mises en place ont diverses caractéristiques d'évaluation des options, comme des conditions à barrière désactivante et le plafonnement des bénéfices et, compte tenu de la volatilité présumée qui est utilisée dans le calcul de la juste valeur, la juste valeur nette de ces contrats sur devises au 31 décembre 2024 était de 22 M\$ avec position favorable à la Société (165 M\$ avec position favorable aux contreparties en 2023). Ces instruments dérivés n'ont pas été désignés comme couverture aux fins comptables et sont

comptabilisés à la juste valeur. En 2024, un profit de 450 M\$ a été constaté dans le poste « Profit (perte) de change » relativement à ces dérivés (profit de 139 M\$ en 2023). En 2024, les contrats de dérivés de change ont été réglés en trésorerie pour une juste valeur nette de 265 M\$ avec position favorable à la Société (163 M\$ avec position favorable à la Société en 2023).

Risque de taux d'intérêt

Le risque de taux d'intérêt correspond au risque que la juste valeur ou les flux de trésorerie futurs d'un instrument financier fluctuent en raison des variations des taux d'intérêt du marché.

La Société est partie à des titres de créance à taux fixe et à taux variable, et elle loue aussi certains actifs pour lesquels le montant du loyer fluctue en fonction des variations des taux d'intérêt à court terme. La Société gère son risque de taux d'intérêt sur la base d'un portefeuille et recherche, pour chacun des contrats qu'elle conclut, les conditions de financement les plus avantageuses compte tenu de tous les facteurs pertinents, notamment la marge de crédit, l'échéance et la base. La gestion du risque vise à réduire au minimum la possibilité que des variations des taux d'intérêt entraînent des variations défavorables des flux de trésorerie de la Société. La trésorerie et le portefeuille de placements à court terme et à taux variable servent de couverture économique à une partie de la dette à taux variable.

Le ratio obligations à taux fixe-obligations à taux variable en cours vise à assurer une certaine marge de manœuvre quant à la structure du capital de la Société et est fonction d'un objectif à long terme de 60 % à taux fixe et de 40 % à taux variable, mais permet une certaine flexibilité en fonction des conditions du marché. Le ratio au 31 décembre 2024 était de 84 % à taux fixe et de 16 % à taux variable (75 % et 25 %, respectivement, au 31 décembre 2023).

Risque lié à la rémunération fondée sur des actions

La Société émet des UAR et des UANR à certains de ses salariés, selon la description donnée à la note 13. Chaque UAR et chaque UANR confèrent à leur détenteur le droit de recevoir une action, un montant en trésorerie équivalant à la valeur de marché d'une action ou une combinaison des deux, au choix du Conseil d'administration.

En 2023, pour tenir compte du risque lié au cours de l'action, la Société a conclu des contrats à terme sur actions pour couvrir les UAR et les UANR acquises en 2023. Les dates des contrats à terme ont coïncidé avec les modalités d'acquisition et les dates de règlement prévues de 325 000 UAR et UANR en 2023. Ces contrats n'ont pas été désignés comme instruments de couverture aux fins comptables. Les variations de la juste valeur des contrats étaient, par conséquent, inscrites dans le profit (la perte) sur instruments financiers comptabilisés à la juste valeur de la période au cours de laquelle elles se sont produites. En 2023, un profit de moins de 1 M\$ a été constaté. Des contrats à terme sur actions ont été dénoués par règlement en trésorerie, ce qui a donné lieu à une juste valeur de 6 M\$, avec position favorable à la Société en 2023.

Il n'y a eu aucun contrat à terme sur actions en 2024, et il n'y avait aucun contrat à terme en cours aux 31 décembre 2024 et 2023.

Risque de crédit

Le risque de crédit est le risque qu'une partie manque à l'une de ses obligations et amène de ce fait l'autre partie à subir une perte financière. Au 31 décembre 2024, la Société était exposée au risque de crédit lié principalement aux valeurs comptables de la trésorerie, des équivalents de trésorerie, des placements à court terme, des créances clients, des placements à long terme et des instruments dérivés. La trésorerie, les équivalents de trésorerie et les placements à court terme et à long terme sont placés auprès de grands établissements financiers, de différents ordres de gouvernement au Canada et de grandes sociétés. Les créances clients résultent généralement de la vente de billets à des personnes qui pour la plupart règlent l'achat par cartes de crédit reconnues auprès d'agents de voyages, de centres de voyages intra-entreprises ou d'autres sociétés aériennes dispersés géographiquement. Les créances clients liées aux produits fret sont par ailleurs associées aux comptes d'un grand nombre de clients dispersés géographiquement. Les créances clients liées aux accords visant l'émission de points Aéroplan sont principalement associées à de grands établissements financiers, et tout risque lié à ces clients est réduit par la nature et la taille relatives des activités exercées par ces partenaires. Des directives concernant les cotes de solvabilité sont utilisées pour déterminer les contreparties aux dérivés. Afin d'atténuer sa vulnérabilité au risque de crédit et d'évaluer la qualité du crédit de ses contreparties, la Société passe régulièrement en revue leurs cotes de solvabilité et établit des limites de crédit lorsqu'elle le juge nécessaire.

Analyse de sensibilité

Suit une analyse de sensibilité pour chaque type de risque de marché auquel la Société est exposée du fait des importants instruments financiers qu'elle a comptabilisés au 31 décembre 2024. L'analyse de sensibilité est fondée sur certaines variations du facteur de risque pertinent. Ces hypothèses ne sont pas nécessairement représentatives des variations réelles de ces risques et ne sauraient être considérées comme fiables. Étant donné la volatilité potentielle des marchés des capitaux et des marchandises, les variations réelles et les pourcentages de variation connexes pourraient être sensiblement différents de ceux qui sont présentés ciaprès. Les variations de bénéfice ne peuvent généralement être extrapolées, la corrélation entre la modification de l'hypothèse et la variation du bénéfice pouvant ne pas être linéaire. Aux fins de présentation de l'information, chacun des risques est évalué indépendamment des autres risques. Cependant, dans les faits, des variations de l'un des facteurs peuvent donner lieu à des variations d'un ou de plusieurs autres facteurs, ce qui peut amplifier ou atténuer les sensibilités.

L'analyse de sensibilité liée aux contrats dérivés de change est fondée sur la variation de la juste valeur estimée qui s'applique au dérivé le 31 décembre 2024, compte tenu d'une variation de 5 % pour le dollar américain par rapport au dollar canadien tout en maintenant toutes les autres hypothèses constantes.

	Risque de taux d'intérêt		Risque de change ¹⁾		Autre risque de prix ^{2), 3)}	
	Bénéfice		Bénéfice		Bénéfice	
	Augmenta- tion de 1 %	Diminution de 1 %	Augmenta- tion de 5 %	Diminution de 5 %	Augmenta- tion de 10 %	Diminution de 10 %
(en millions de dollars canadiens)						
Trésorerie et équivalents de trésorerie	25 \$	(25) \$	(6) \$	6 \$	- \$	- \$
Placements à court terme	45 \$	(45) \$	(24) \$	24 \$	- \$	- \$
Placements à long terme	8 \$	(8) \$	(10) \$	10 \$	- \$	- \$
Dépôts liés à des appareils	- \$	- \$	(3) \$	3 \$	- \$	- \$
Dette à long terme et obligations locatives	(19) \$	19 \$	456 \$	(456) \$	- \$	- \$
Dérivés de change	- \$	- \$	(1) \$	1 \$	- \$	- \$
Dérivé intégré sur billets convertibles	- \$	- \$	- \$	- \$	(5) \$	5 \$

- 1) L'augmentation (la diminution) du change est attribuable au raffermissement (à l'affaiblissement) du dollar canadien par rapport au dollar américain. L'incidence sur la dette à long terme et les obligations locatives comprend un montant de 5 M\$ lié à la variation du dollar canadien par rapport au yen. Les variations d'autres monnaies n'ont pas d'incidence importante sur les instruments financiers de la Société.
- 2) L'analyse de sensibilité concernant les dérivés intégrés sur billets convertibles est fondée sur une variation totale de la valeur de 10 %.

En ce qui a trait à la participation d'Air Canada dans Chorus, une augmentation (diminution) de 10 % du cours de l'action de Chorus entraînerait une augmentation (diminution) de 5 M\$ des autres éléments du résultat global.

Clauses restrictives des accords concernant les cartes de crédit

Les accords principaux de traitement des opérations par carte de crédit de la Société prévoient des seuils au-delà desquels la Société est tenue de fournir des dépôts en espèces aux fournisseurs de services concernés. Les obligations de fournir des dépôts en espèces et le montant devant être versé au titre du dépôt sont fondés sur une matrice évaluant, tous les trimestres, un ratio de couverture des frais fixes pour la Société ainsi que ses liquidités non soumises à restrictions et ses placements à court terme. En 2024, la Société n'a fourni aucun dépôt en espèces aux termes de ces accords (aucun dépôt en 2023).

Justes valeurs des instruments financiers inscrits à l'état consolidé de la situation financière

En raison de l'échéance très rapprochée ou à court terme qui les caractérise, les instruments financiers inscrits à titre d'actifs et de passifs financiers courants à l'état consolidé de la situation financière, qui comprennent les créances clients et les dettes fournisseurs et charges à payer, ont une valeur comptable proche de leur juste valeur. Les équivalents de trésorerie, les placements à court terme et les placements à long terme sont classés comme étant détenus à des fins de transaction et sont par conséquent constatés à la juste valeur.

Les valeurs comptables des dérivés sont égales à leur juste valeur, qui est basée sur le montant auquel ils pourraient être réglés, étant donné les taux d'intérêt en vigueur sur le marché estimés.

La direction a estimé la juste valeur de sa dette à long terme au moyen de techniques d'évaluation dont les flux de trésorerie actualisés, tenant compte des informations du marché disponibles et des valeurs négociées le cas échéant, des taux d'intérêt en vigueur sur le marché, des conditions liées à des garanties éventuelles, des conditions actuelles des marchés du crédit et de l'estimation la plus récente des marges de crédit applicables à la Société selon des opérations récentes. D'après les données non observables importantes (niveau 3 de la hiérarchie des justes valeurs), la juste valeur estimative de la dette se chiffre à 10 256 M\$ comparativement à sa valeur comptable de 10 326 M\$.

Le tableau qui suit présente les évaluations à la juste valeur inscrites à l'état consolidé de la situation financière, classées en fonction de l'importance des données d'entrée utilisées pour effectuer les évaluations.

	31 décembre 2024	Évaluations à la juste valeur à la date de clôture, d'après ce qui suit :		
		Cours sur des marchés actifs pour des actifs identiques (niveau 1)	Autres données observables importantes (niveau 2)	Données non observables importantes (niveau 3)
Évaluations récurrentes (en millions de dollars canadiens)				
Actifs financiers				
Titres détenus à des fins de transaction				
Équivalents de trésorerie	115 \$	- \$	115 \$	- \$
Placements à court terme	4 464	-	4 464	-
Placements à long terme	770	-	770	-
Placement en titres de capitaux propres dans Chorus	49	49	-	-
Instruments dérivés				
Dérivés de change	157	-	157	-
Total	5 555 \$	49 \$	5 506 \$	- \$
Passifs financiers				
Instruments dérivés				
Dérivés de change	135 \$	-	135	-
Dérivé intégré sur billets convertibles	45	-	45	-
Total	180 \$	- \$	180 \$	- \$

Les actifs financiers détenus par des établissements financiers sous forme de trésorerie et de trésorerie soumise à restrictions sont exclus du tableau de classement des évaluations à la juste valeur ci-dessus du fait qu'ils ne sont pas évalués selon une méthode d'évaluation.

La méthode utilisée par la Société consiste à comptabiliser les transferts depuis et vers les niveaux de la hiérarchie des justes valeurs à la date de l'événement ou du changement de circonstances à l'origine du transfert. Il n'y a pas eu de transferts entre les niveaux de la hiérarchie des justes valeurs au cours de l'exercice 2024.

Compensation des instruments financiers dans l'état consolidé de la situation financière

La Société compense les actifs et les passifs financiers et présente le solde net à l'état consolidé de la situation financière lorsqu'elle a un droit juridiquement exécutoire d'opérer une compensation entre les montants comptabilisés et qu'elle a l'intention soit de procéder à un règlement net, soit de réaliser l'actif et de régler le passif simultanément. Dans le cours normal de ses activités, la Société signe divers accords de compensation globale ou d'autres accords similaires qui ne réunissent pas les critères relatifs à la compensation dans l'état consolidé de la situation financière, mais permettent néanmoins la compensation des montants correspondants dans certaines circonstances, comme la résiliation des contrats ou la faillite ou une défaillance de l'une des parties à l'accord.

Air Canada est partie à des accords sectoriels de chambre de compensation en vertu desquels certaines créances clients liées aux produits passages, fret et autres sont réglées sur la base du solde net avec la contrepartie par l'intermédiaire de la chambre de compensation. Ces opérations sont principalement attribuables à des accords interlignes avec d'autres sociétés aériennes. Ces accords commerciaux, conclus entre les transporteurs, permettent la vente et le règlement de services de transport aérien et de services connexes. Les montants interlignes facturés et au titre des prestations de services en cours s'élèvent à 107 M\$ sur la base du solde brut au 31 décembre 2024 (126 M\$ au 31 décembre 2023). Ces montants seront réglés sur la base du solde net à une date ultérieure, mais les soldes nets ne seront connus qu'à la date du règlement.

Le tableau qui suit présente les instruments financiers comptabilisés qui sont compensés ou qui sont visés par des accords-cadres de compensation globale exécutoire ou d'autres accords similaires, mais qui n'ont pas été compensés en date des 31 décembre 2024 et 2023. La colonne « Solde net » indique le solde qui aurait été inscrit à l'état consolidé de la situation financière si tous les droits de compensation avaient été exercés.

Actifs financiers	Soldes compensés			Soldes non compensés	Solde net
	Actifs, solde brut	Passifs compensés, solde brut	Soldes nets présentés	Instruments financiers	
(en millions de dollars canadiens)					
31 décembre 2024					
Actifs dérivés	229 \$	(72) \$	157 \$	- \$	157 \$
	229 \$	(72) \$	157 \$	- \$	157 \$
31 décembre 2023					
Actifs dérivés	43 \$	(29) \$	14 \$	- \$	14 \$
	43 \$	(29) \$	14 \$	- \$	14 \$

Passifs financiers	Soldes compensés			Soldes non compensés	Solde net
	Passifs, solde brut	Actifs compensés, solde brut	Soldes nets présentés	Instruments financiers	
(en millions de dollars canadiens)					
31 décembre 2024					
Passifs dérivés	239 \$	(104) \$	135 \$	- \$	135 \$
	239 \$	(104) \$	135 \$	- \$	135 \$
31 décembre 2023					
Passifs dérivés	257 \$	(78) \$	179 \$	- \$	179 \$
	257 \$	(78) \$	179 \$	- \$	179 \$

17. Éventualités, garanties et indemnités

Provisions pour éventualités et litiges

La Société fait actuellement l'objet de diverses poursuites et actions en justice et des provisions ont été constituées en conséquence. La direction est d'avis que le règlement final de ces réclamations n'aura pas un effet négatif important sur la situation financière de la Société ni sur ses résultats.

Garanties

De concert avec d'autres sociétés aériennes, la Société est partie à des accords d'avitaillement et de dégivrage avec neuf sociétés d'avitaillement et trois sociétés de dégivrage d'appareils dans divers grands aéroports du Canada. Ces entités fonctionnent selon le principe du recouvrement des coûts. La dette globale de ces entités qui n'a pas été consolidée par la Société selon la norme IFRS 10 *États financiers consolidés* était d'environ 1 425 M\$ au 31 décembre 2024 (1 215 M\$ au 31 décembre 2023), ce qui correspond au risque de perte maximal auquel s'expose la Société, avant la prise en compte de la valeur des actifs qui garantissent les obligations et de tout partage de coûts éventuels avec les autres sociétés aériennes contractantes. La Société considère le risque en découlant comme minime. Chaque société aérienne contractante qui fait partie d'une de ses entités participe à la garantie de sa dette d'une manière proportionnelle à l'utilisation qu'elle fait du réseau. La durée de ces accords varie, mais elle dépasse généralement cinq ans.

Conventions d'indemnisation

Dans le cours normal de ses activités, la Société conclut différents contrats, notamment des contrats d'exploitation ou de crédit-bail immobilier, des contrats de financement ou de location d'appareils, des contrats de services techniques et des contrats conclus avec des administrateurs ou des dirigeants et autres accords commerciaux, dont certains peuvent donner lieu à des indemnisations à des contreparties qui peuvent entraîner le paiement, par la Société, des coûts ou des pertes engagés par ces contreparties. La Société ne peut raisonnablement estimer le montant éventuel, s'il en est, qu'elle pourrait avoir à payer en vertu de telles conventions d'indemnisation. Ce montant dépend aussi de l'issue de faits et de circonstances futurs, qui ne peut être prédite. Certaines conventions établissent un montant potentiel maximal, tandis que d'autres ne précisent pas de montant maximal ou de période limitée. Par le passé, la Société n'a fait aucun paiement important aux termes de telles conventions d'indemnisation.

La Société s'attend à être protégée par ses assurances dans la plupart des cas de responsabilité extracontractuelle et certaines des obligations contractuelles.

18. Informations concernant le capital

La Société considère le capital comme la somme de la dette à long terme et des obligations locatives, du dérivé intégré sur billets convertibles et de la valeur comptable des capitaux propres attribuables à ses actionnaires. La Société surveille aussi sa dette nette, qui correspond au total de la dette à long terme et des obligations locatives moins la trésorerie, les équivalents de trésorerie et les placements à court terme et à long terme.

La Société gère son capital en fonction des principaux objectifs suivants :

- veiller à ce que la Société ait accès au capital afin de financer ses obligations contractuelles à leur échéance et veiller à ce que les niveaux de trésorerie soient suffisants pour pallier la détérioration de la situation économique;
- veiller à ce que les décisions portant sur la répartition des capitaux se traduisent par des résultats suffisants et évaluer l'efficacité avec laquelle la Société répartit ses capitaux pour produire des résultats;
- planifier les obligations de remboursement afin qu'elles cadrent avec la durée d'utilité prévue des principaux actifs générateurs de produits de la Société;
- maintenir un équilibre adéquat entre le capital provenant d'emprunts et le capital provenant d'investisseurs;
- surveiller la qualité de crédit de la Société afin de lui faciliter l'accès aux marchés financiers à des taux d'intérêt concurrentiels.

Dans le but de maintenir ou d'ajuster la structure de son capital, la Société prend les mesures suivantes : elle modifie parfois le type de capital auquel elle a recours ou le montant, notamment en optant pour l'achat au lieu du financement de la dette ou de la location, elle reporte ou annule des dépenses liées au matériel volant en n'exerçant pas les options disponibles ou en vendant les options qu'elle détient sur des appareils et elle rachète ou émet des titres de créance ou émet des titres de capitaux propres ou rachète des actions en circulation, le tout selon les conditions du marché et les modalités des accords sous-jacents (ou les autorisations nécessaires) ou d'autres restrictions légales.

Aux 31 décembre, le calcul du capital total et de la dette nette est le suivant :

(en millions de dollars canadiens)	31 décembre 2024	31 décembre 2023
Dette à long terme et obligations locatives	10 915 \$	12 996 \$
Partie courante de la dette à long terme et des obligations locatives	1 755	866
Total de la dette à long terme et des obligations locatives	12 670	13 862
Dérivé intégré sur billets convertibles	45	56
Capitaux propres attribuables aux actionnaires	2 388	796
Capital total	15 103 \$	14 714 \$
Total de la dette à long terme et des obligations locatives	12 670 \$	13 862 \$
Moins la trésorerie, les équivalents de trésorerie et les placements à court et à long terme	(7 752)	(9 295)
Dette nette	4 918 \$	4 567 \$

19. Produits des activités ordinaires

Ventilation des produits des activités ordinaires

La Société ventile les produits des activités ordinaires tirés de contrats conclus avec les clients selon la nature des services de transport aérien. Les catégories de produits correspondant à la nature des services présentées au compte consolidé de résultat sont les produits passages, les produits fret et les autres produits. La Société décompose ensuite les produits tirés du transport de passagers et de fret selon le segment de marché géographique.

Le rapprochement entre les montants globaux déclarés par région pour les produits passages et fret et les montants applicables du compte consolidé de résultat s'établit comme suit :

Produits passages

(en millions de dollars canadiens)	2024	2023
Lignes intérieures	5 255 \$	5 106 \$
Lignes transfrontalières	4 275	4 123
Lignes transatlantiques	5 754	6 049
Lignes transpacifiques	2 792	2 380
Autres	1 684	1 745
	19 760 \$	19 403 \$

Produits fret

(en millions de dollars canadiens)	2024	2023
Lignes intérieures	106 \$	94 \$
Lignes transfrontalières	58	45
Lignes transatlantiques	375	432
Lignes transpacifiques	311	222
Autres	141	131
	991 \$	924 \$

Les produits passages et fret correspondent aux produits tirés des vols ayant leurs points de départ et de destination dans un pays ou une région déterminée. Les lignes transatlantiques concernent les vols transocéaniques ayant leurs points de départ et de destination principalement en Europe, en Inde, au Moyen-Orient et en Afrique du Nord. Les lignes transpacifiques concernent les vols transocéaniques ayant leurs points de départ et de destination principalement en Asie et en Australie. Les autres produits passages et fret concernent les vols ayant leurs points de départ et de destination principalement en Amérique centrale et du Sud, dans les Antilles et au Mexique.

Les autres produits liés à l'exploitation proviennent principalement de clients situés au Canada et consistent essentiellement en des produits tirés de la vente de la portion terrestre de forfaits vacances, de l'échange de points Aéroplan pour des biens et services non aériens, des achats à bord et d'autres services passagers et frais accessoires, ainsi que d'autres services liés au transport aérien.

Soldes contractuels

Le tableau ci-dessous fournit des informations sur les créances clients, les actifs contractuels et les passifs contractuels relatifs aux contrats conclus avec des clients.

(en millions de dollars canadiens)	31 décembre 2024	31 décembre 2023
Créances, comprises dans les créances clients	770 \$	852 \$
Coûts des contrats, compris dans les charges payées d'avance et autres actifs courants	124	127
Passifs contractuels – produits passages perçus d'avance	4 387	4 341
Passifs contractuels – produits différés d'Aéropplan (courants et à long terme)	3 785	3 562
Passifs contractuels – autres produits différés (courants et à long terme)	755	900

Les créances clients comprennent les créances liées aux produits passages et aux produits fret ainsi que d'autres créances liées aux contrats conclus avec les clients. La Société vend des billets de passage et des services passagers accessoires qui sont payés comptant, par carte de crédit ou selon d'autres modes de paiement à base de cartes. Les paiements sont généralement effectués avant la prestation des services de transport auxquels ils se rattachent. Les billets de passage et les créances liées aux services accessoires correspondent aux montants que doivent payer d'autres sociétés aériennes pour des voyages interlignes, les intermédiaires fournisseurs de services de traitement des paiements des agences de voyages ou les fournisseurs de services de traitement des opérations par cartes de crédit pour la vente de voyages à venir, et sont pris en compte dans les créances clients inscrites à l'état consolidé de la situation financière. Les produits tirés des points Aéropplan versés aux termes des accords conclus avec les partenaires du programme sont fonction des points accumulés par les membres, et ces créances sont généralement réglées mensuellement. Les créances liées au fret et les autres créances ont trait aux montants dus par les clients, dont les transitaires et les partenaires interlignes pour le transport de fret et les autres services fournis.

Les coûts des contrats comprennent les frais de carte de crédit, les commissions et les frais liés aux systèmes mondiaux de distribution relatifs aux billets de passage. Ces coûts sont inscrits à l'actif au moment de la vente et passés en charges au moment de la comptabilisation des produits passages.

Les opérations de vente de services de transport de passagers et de fret reposent sur de nombreux systèmes et contrôles informatiques pour le traitement, l'enregistrement et la comptabilisation d'un volume important d'opérations de faible valeur, par l'intermédiaire d'une combinaison de systèmes informatiques internes et de fournisseurs de services externes, notamment de chambres de compensation sectorielles, de systèmes mondiaux de distribution et d'autres transporteurs aériens partenaires. Les produits passages et les produits tirés de la portion terrestre de forfaits vacances sont reportés et inclus dans le passif courant. Une partie des produits passages, qui correspond à l'équivalent de la valeur des billets des points Aéropplan versés, est comptabilisée séparément et reportée dans les produits différés d'Aéropplan. Le passif au titre des produits passages perçus d'avance est comptabilisé dans les produits lorsque le vol auquel il se rapporte a lieu ou pendant la période du forfait vacances. Selon la classe tarifaire, les voyageurs peuvent échanger leurs billets jusqu'au moment du vol ou obtenir un remboursement, généralement moyennant le paiement de certains frais. La Société évalue régulièrement le passif au titre des produits passages perçus d'avance.

La mesure de simplification proposée dans la norme IFRS 15 permet aux entités de ne pas fournir le solde du prix de transaction ni d'explication précisant quand elles s'attendent à comptabiliser en produits des activités ordinaires ce montant si la durée initiale attendue du contrat ne dépasse pas un an. La Société a choisi d'appliquer cette mesure de simplification pour les obligations de prestation liées au transport du passager, car les billets de passage expirent au bout d'un an s'ils n'ont pas été utilisés.

Air Canada offre et a accordé à ses clients des crédits de voyage sans date d'expiration. Les clients peuvent utiliser les crédits de voyage dans les 12 prochains mois et la Société n'a pas le droit inconditionnel de reporter le règlement au-delà des 12 prochains mois. Au 31 décembre 2024, le montant intégral de 263 M\$ (325 M\$ en 2023) du passif lié à ces crédits a donc été inscrit au passif courant, même si une partie des crédits pourraient être utilisés après les 12 prochains mois.

Le tableau qui suit présente des informations financières concernant l'évolution des produits différés d'Aéropplan.

(en millions de dollars canadiens)	2024	2023
Produits différés d'Aéropplan à l'ouverture de l'exercice	3 562 \$	3 409 \$
Produits tirés des points Aéropplan versés en vertu des accords conclus avec les partenaires du programme	1 845	1 678
Équivalent de la valeur des billets pour les points Aéropplan versés	325	294
Points Aéropplan échangés	(1 947)	(1 819)
Produits différés d'Aéropplan à la clôture de l'exercice	3 785 \$	3 562 \$

Les produits tirés des points Aéropplan versés en vertu des accords conclus avec les partenaires du programme Aéropplan et les équivalents de la valeur des billets en points versés pour des voyages en avion sont différés jusqu'à ce que les points soient échangés et la prime, fournie au membre. La Société s'attend à ce que la majorité des points en circulation soient échangés d'ici trois ans.

20. Autres charges d'exploitation

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

(en millions de dollars canadiens)	2024	2023
Services d'escale	546 \$	501 \$
Frais d'équipage	300	266
Location et entretien d'immeubles	323	294
Frais et services divers	254	218
Autres frais résiduels	1 035	940
Total des autres charges d'exploitation	2 458 \$	2 219 \$

21. Transactions entre parties liées

La Société agit comme promoteur d'un certain nombre de régimes d'avantages complémentaires de retraite qui sont des parties liées, et leur fournit de services de gestion. Se reporter à la note 9 pour un complément d'information sur ces régimes de retraite, y compris les cotisations faites par la Société.

Rémunération des principaux dirigeants

La direction d'Air Canada comprend le Conseil d'administration et ses hauts dirigeants (le président et chef de la direction, le vice-président général et chef des Affaires financières, le vice-président général et chef des opérations, le vice-président général - Marketing et Solutions numériques, le vice-président général - Chiffres d'affaires et Planification du réseau, la vice-présidente générale et chef des Ressources humaines et des Affaires publiques et le vice-président général et chef des Affaires juridiques et secrétaire général). Les soldes présentés reposent sur les charges inscrites aux états financiers consolidés qui, dans le cas des prestations de retraite et des avantages postérieurs à l'emploi, tiennent compte des profits ou des pertes actuariels, le cas échéant. Se reporter à la note 13 pour un complément d'information sur la rémunération fondée sur des actions, qui est influencée par le cours des actions d'Air Canada. Le tableau qui suit présente un résumé de la rémunération des principaux dirigeants.

(en millions de dollars canadiens)	2024	2023
Salaires et autres avantages	11 \$	10 \$
Régimes de retraite et avantages postérieurs à l'emploi	3	5
Rémunération fondée sur des actions	27	16
	41 \$	31 \$

