

Communiqué

Air Canada annonce ses résultats financiers pour le premier trimestre de 2023

- *Produits passages records de 4,088 G\$ au premier trimestre, soit plus du double de ceux du premier trimestre de 2022, sur fond d'augmentation de 53 % de la capacité exploitée*
- *Produits d'exploitation records de 4,887 G\$ au premier trimestre, soit 90 % de plus qu'au premier trimestre de 2022 et environ 10 % de plus qu'au premier trimestre de 2019*
- *Perte d'exploitation de 17 M\$, une amélioration par rapport à une perte d'exploitation de 550 M\$ au premier trimestre de 2022*
- *BAIIDA ajusté* de 411 M\$ et marge du BAIIDA ajusté* de 8,4 %*
- *Flux de trésorerie provenant des activités d'exploitation de 1,437 G\$*
- *Liquidités totales de plus de 10,5 G\$ au 31 mars 2023*

MONTRÉAL, le 12 mai 2023 – Air Canada a présenté aujourd'hui ses résultats financiers du premier trimestre de 2023.

« La performance impressionnante d'Air Canada au premier trimestre témoigne de la vigueur de notre marque, de la très forte demande sur tous les marchés et de l'exécution efficace de notre plan stratégique, a déclaré Michael Rousseau, président et chef de la direction d'Air Canada. Comparativement au trimestre correspondant de 2022, les produits passages ont plus que doublé et ont atteint un record pour un premier trimestre, soit près de 4,1 G\$, soutenus par notre réseau diversifié de même que par notre solide présence à l'échelle internationale. Le BAIIDA ajusté a bondi de 554 M\$ pour s'établir à 411 M\$, tandis que les CESMO ajustées* ont diminué d'environ 7 % par rapport à la même période de l'exercice précédent.

* Les CESMO ajustées, le BAIIDA ajusté (bénéfice avant intérêts, impôts et dotation aux amortissements), la marge du BAIIDA ajusté, le ratio de levier financier, la dette nette, le résultat avant impôts ajusté, le bénéfice net (la perte nette) ajusté, le bénéfice (la perte) ajusté par action et les flux de trésorerie disponibles, dont il est fait mention dans le présent communiqué, sont des mesures financières hors PCGR, des ratios hors PCGR ou des mesures financières complémentaires. 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. Se reporter à la rubrique « Mesures financières hors PCGR » du présent communiqué pour la description de ces mesures, ainsi que pour le rapprochement des mesures hors PCGR d'Air Canada mentionnées dans le présent communiqué avec la mesure financière conforme aux PCGR la plus comparable.



« Nos résultats financiers du premier trimestre ont dépassé les attentes tant internes qu'externes, et nous prévoyons que la demande se maintiendra, appuyée par des réservations anticipées vigoureuses pour le reste de l'année. Pour cette raison et compte tenu des coûts du carburant plus bas que prévu, nous avons revu à la hausse la semaine dernière nos prévisions relatives au BAIIA ajusté pour 2023. Je tiens à remercier tous les employés pour l'attention constante qu'ils portent à l'amélioration de tous les aspects de notre entreprise grâce à un travail d'équipe efficace et positif, ainsi que nos clients pour leur fidélité.

« Tous les secteurs de l'entreprise ont apporté une contribution importante au cours du trimestre. Air Canada Cargo élargit son réseau et son parc aérien, Aéroplan voit le nombre de ses membres s'accroître et les facturations brutes ont augmenté de 50 % par rapport au premier trimestre de 2022, et Vacances Air Canada a affiché des résultats remarquables. Le rendement unitaire à l'échelle du réseau s'est amélioré d'environ 9 % en comparaison du premier trimestre de 2022. Nous avons dégagé de solides flux de trésorerie disponibles* de près de 1 G\$. Cela nous permettra de continuer à investir dans notre avenir, notamment par un désendettement accru de notre bilan », a précisé M. Rousseau.

Résultats financiers du premier trimestre de 2023

- Produits d'exploitation de 4,887 G\$ au premier trimestre de 2023, en hausse de 2,314 G\$ par rapport au trimestre correspondant de 2022, principalement grâce à des produits passages plus élevés attribuables à l'augmentation de la demande de voyages. En comparaison du premier trimestre de 2019, les produits d'exploitation se sont hissés d'environ 10 %. La capacité exploitée a quant à elle augmenté d'environ 53 % par rapport au premier trimestre de 2022 (environ 84 % des SMO du premier trimestre de 2019), conformément aux projections publiées dans le communiqué d'Air Canada du 17 février 2023.
- Charges d'exploitation de 4,904 G\$, en hausse de 1,781 G\$ ou de 57 % par rapport au premier trimestre de 2022. Cette augmentation tient compte de l'incidence de l'accroissement de la capacité sur 12 mois, d'une augmentation de près de 83 % des passagers transportés et d'une hausse d'environ 30 % des prix du carburant d'aviation.
- Perte d'exploitation de 17 M\$, soit une amélioration par rapport à une perte d'exploitation de 550 M\$ au premier trimestre de 2022.
- Bénéfice net de 4 M\$, soit une hausse de 978 M\$ par rapport au premier trimestre de 2022. Perte par action – résultat dilué de 0,03 \$ contre une perte par action – résultat dilué de 2,72 \$ au premier trimestre de 2022.
- Perte nette ajustée* de 188 M\$, soit une amélioration de 559 M\$ par rapport au premier trimestre de 2022. Perte ajustée par action* de 0,53 \$, comparativement à une perte ajustée par action de 2,09 \$ au premier trimestre de 2022.
- CESMO ajustées (charges d'exploitation par sièges-milles offerts ajustées) de 14,52 cents, une amélioration de 6,9 % par rapport au premier trimestre de 2022. L'amélioration du coût unitaire attribuable à l'accroissement de la capacité exploitée a été contrebalancée partiellement par un ajustement des charges au titre de la maintenance favorable de 159 M\$ comptabilisé au premier trimestre de 2022. Au premier trimestre de 2023, les CESMO ont atteint 20,38 cents, soit une augmentation de 2,5 % par rapport au premier trimestre de 2022 attribuable à la hausse importante des prix du carburant, à l'augmentation des coûts liés à la portion terrestre des forfaits et à la hausse des coûts des services aux passagers découlant



Le seul transporteur exploitant
un réseau international quatre
étoiles en Amérique du Nord

de l'augmentation du trafic ainsi que des frais de vente, qui sont largement tributaires des produits.

- BAIIDA ajusté de 411 M\$, et marge du BAIIDA ajusté de 8,4 %, soit une amélioration par rapport au BAIIDA ajusté négatif de 143 M\$ affiché au premier trimestre de 2022.
- Flux de trésorerie nets provenant des activités d'exploitation de 1,437 G\$, en hausse de 1,070 G\$ par rapport au premier trimestre de 2022.
- Flux de trésorerie disponibles de 987 M\$, en hausse de 896 M\$ par rapport au premier trimestre de 2022.

Perspectives

Pour le deuxième trimestre de 2023, Air Canada envisage d'augmenter sa capacité en SMO d'environ 22 % par rapport à la même période de 2022. Le 4 mai 2023, Air Canada a mis à jour ses prévisions pour 2023 :

| Indicateur | Prévisions pour l'exercice 2023 |
|------------------------|---|
| Capacité en SMO | Augmentation d'environ 23 % par rapport à 2022 (environ 90 % par rapport aux niveaux de 2019) |
| CESMO ajustées | Environ 0,5 % à 2,5 % en deçà des niveaux de 2022 |
| BAIIDA ajusté | Environ 3,5 G\$ à 4,0 G\$ |

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 serait modérée pour 2023. Air Canada présume également que le dollar canadien se négocierait en moyenne à 1,34 \$ CA pour 1,00 \$ US pendant l'ensemble de l'exercice 2023 et que le cours du carburant d'aviation s'établirait en moyenne à 1,09 \$ CA le litre pendant l'ensemble de l'exercice 2023.

Les prévisions révisées pour le BAIIDA ajusté reflètent le bénéfice attendu découlant de l'amélioration du trafic et du rendement unitaire, le tout attribuable à une demande plus forte que prévu et à des prix du carburant plus bas que prévu. Les prévisions révisées pour les CESMO ajustées rendent compte d'ajustements apportés à divers éléments de charges, dont ceux attribuables à l'augmentation plus importante que prévu du trafic. Les prévisions d'Air Canada quant à la capacité pour 2023 demeurent essentiellement inchangées.

Air Canada a également modifié la comparaison de référence pour ses prévisions des CESMO ajustées de 2023, en utilisant les données de 2022 plutôt que celles de 2019. Compte tenu du nouveau contexte de coûts, les comparaisons précédentes avec 2019 comme base de référence ne sont plus aussi pertinentes, tandis que les comparaisons avec 2022 sont plus appropriées.

Air Canada ne met pas à jour ses cibles pour 2024 à l'heure actuelle : elle continuera de les évaluer à mesure qu'elle progresse dans la réalisation de ses plans et de ses priorités stratégiques.



Le seul transporteur exploitant
un réseau international quatre
étoiles en Amérique du Nord

Mesures financières hors PCGR

Sont décrits ci-après certaines mesures financières 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.

CESMO ajustées

Air Canada se sert des CESMO ajustées pour mesurer le rendement courant de ses activités et analyser l'évolution de ses coûts, à l'exclusion de l'incidence de la charge de carburant d'aviation, des coûts liés à la portion terrestre des forfaits de Vacances Air Canada, de la dépréciation d'actifs et des coûts liés aux avions-cargos, car ces éléments peuvent fausser l'analyse de certaines tendances commerciales et rendre moins pertinente toute analyse comparative en regard d'autres périodes. Exclure ces éléments permet de manière générale d'analyser plus justement la performance d'Air Canada au chapitre des charges d'exploitation et de la comparer de façon plus pertinente à celle d'autres sociétés aériennes.

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

De plus, Air Canada engage des coûts relativement à l'exploitation d'avions-cargos, coûts que n'engagent pas certaines sociétés aériennes qui n'exercent pas d'activités de fret comparables. Au 31 mars 2023, le parc aérien en exploitation d'Air Canada comptait six avions-cargos 767 de Boeing, comparativement à un seul avion-cargo 767 de Boeing au 31 mars 2022. Ces coûts ne génèrent pas de SMO. Par conséquent, le fait d'exclure ces coûts des charges d'exploitation permet d'établir une comparaison plus pertinente d'une période à l'autre pour les activités de transport de passagers.



**Le seul transporteur exploitant
un réseau international quatre
étoiles en Amérique du Nord**

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

| (en millions de dollars canadiens, sauf indication contraire) | Premiers trimestres | | |
|--|---------------------|-----------------|-----------------|
| | 2023 | 2022 | Variation |
| Charges d'exploitation selon les PCGR | 4 904 \$ | 3 123 \$ | 1 781 \$ |
| Compte tenu des éléments suivants : | | | |
| Carburant d'aviation | (1 375) | (750) | (625) |
| Coûts liés à la portion terrestre des forfaits | (318) | (129) | (189) |
| Dépréciation d'actifs | - | (4) | 4 |
| Coûts liés aux avions-cargos (compte non tenu du carburant) | (31) | (11) | (20) |
| Charges d'exploitation, compte tenu de l'incidence des éléments ci-dessus | 3 180 \$ | 2 229 \$ | 951 \$ |
| SMO (en millions) | 21 907 | 14 297 | 53,2 % |
| CESMO ajustées (en cents) | 14,52 ¢ | 15,59 ¢ | (1,07) ¢ |

BAIIDA et BAIIDA ajusté

Le BAIIDA (à savoir le bénéfice avant intérêts, impôts et dotation aux amortissements) est couramment utilisé dans le secteur du transport aérien et Air Canada s'en sert afin d'avoir un aperçu du résultat d'exploitation avant intérêts, impôts et dotation aux amortissements, étant donné que ces coûts peuvent varier sensiblement d'une société aérienne à l'autre, en raison de la façon dont chacune finance son matériel volant et ses autres actifs. Dans le calcul du BAIIDA ajusté, Air Canada exclut la dépréciation d'actifs, car cet élément peut fausser l'analyse de certaines tendances commerciales et rendre moins pertinente toute analyse comparative en regard d'autres périodes ou sociétés aériennes.

Marge du BAIIDA ajusté

La marge du BAIIDA ajusté (BAIIDA ajusté exprimé en pourcentage des produits d'exploitation) est couramment utilisée dans le secteur du transport aérien et Air Canada s'en sert pour évaluer la marge d'exploitation avant intérêts, impôts et dotation aux amortissements, étant donné que ces coûts peuvent varier sensiblement d'une société aérienne à l'autre, en raison de la façon dont chacune finance son matériel volant et ses autres actifs.

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

| (en millions de dollars canadiens, sauf indication contraire) | Premiers trimestres | | |
|---|---------------------|-----------------|-----------------|
| | 2023 | 2022 | Variation |
| Perte d'exploitation selon les PCGR | (17) \$ | (550) \$ | 533 \$ |
| Rajouter : | | | |
| Dotation aux amortissements | 428 | 403 | 25 |
| BAIIDA | 411 \$ | (147) \$ | 558 \$ |
| Retrancher : | | | |
| Dépréciation d'actifs | - | 4 | (4) |
| BAIIDA ajusté | 411 \$ | (143) \$ | 554 \$ |
| Produits d'exploitation | 4 887 \$ | 2 573 \$ | 2 314 \$ |
| Marge d'exploitation (en %) | (0,3) | (21,4) | 21,1 pp |
| Marge du BAIIDA ajusté (en %) | 8,4 | (5,6) | 14,0 pp |



Le seul transporteur exploitant un réseau international quatre étoiles en Amérique du Nord

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

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

| (en millions de dollars canadiens) | Premiers trimestres | | |
|---|---------------------|------------------|----------------|
| | 2023 | 2022 | Variation (\$) |
| Bénéfice net (perte nette) selon les PCGR | 4 \$ | (974) \$ | 978 \$ |
| Compte tenu des éléments suivants : | | | |
| Dépréciation d'actifs | - | 4 | (4) |
| Profit de change | (127) | (99) | (28) |
| Intérêts nets au titre des avantages du personnel | (6) | (4) | (2) |
| (Profit) perte sur instruments financiers comptabilisés à la juste valeur | (38) | 173 | (211) |
| Impôt sur le résultat, y compris pour les éléments de rapprochement ci-dessus ¹⁾ | (21) | 153 | (174) |
| Perte nette ajustée | (188) \$ | (747) \$ | 559 \$ |
| Nombre moyen pondéré d'actions en circulation utilisé dans le calcul du résultat net dilué par action (en millions) | 358 | 358 | - |
| Perte ajustée par action – résultat dilué | (0,53) \$ | (2,09) \$ | 1,56 \$ |

1) En 2023, la charge d'impôts sur le résultat différés comptabilisée dans les autres éléments du résultat global relativement à des réévaluations du passif des régimes d'avantages du personnel est contrebalancée par un recouvrement d'impôts sur le résultat différés comptabilisé au moyen de l'état consolidé des résultats d'Air Canada. Ce recouvrement est déduit du bénéfice net ajusté (de la perte nette ajustée). Par comparaison, une charge d'impôts sur le résultat différés a été déduite du bénéfice net ajusté (de la perte nette ajustée) pour l'exercice 2022.

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

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



Le seul transporteur exploitant un réseau international quatre étoiles en Amérique du Nord

Flux de trésorerie disponibles

Air Canada se sert des flux de trésorerie disponibles, mesure financière hors PCGR, 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. 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.

Le tableau ci-après présente un rapprochement des flux de trésorerie disponibles avec les flux de trésorerie nets provenant des (affectés aux) activités d'exploitation pour les périodes indiquées.

| (en millions de dollars canadiens) | Premiers trimestres | | |
|---|---------------------|---------------|-----------------|
| | 2023 | 2022 | Variation (\$) |
| Flux de trésorerie nets provenant des activités d'exploitation | 1 437 \$ | 367 \$ | 1 070 \$ |
| Achats d'immobilisations corporelles et incorporelles | (450) | (276) | (174) |
| Flux de trésorerie disponibles | 987 \$ | 91 \$ | 896 \$ |

Dettes nettes

La dette nette est une mesure de gestion du capital ainsi qu'un élément clé du capital géré par Air Canada et elle permet à la direction d'évaluer la dette nette de la Société. Elle correspond au 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.

Ratio dette nette-BAIIDA ajusté des 12 derniers mois (ratio de levier financier)

Le ratio dette nette-BAIIDA ajusté des 12 derniers mois (également désigné « ratio de levier financier ») est couramment utilisé dans l'industrie du transport aérien et Air Canada s'en sert pour évaluer le levier financier. Le ratio de levier financier correspond à la dette nette divisée par le BAIIDA ajusté des 12 derniers mois.

| (en millions de dollars canadiens) | 31 mars 2023 | 31 décembre 2022 | Variation |
|---|-----------------|------------------|-----------------|
| Total de la dette à long terme et des obligations locatives | 14 901 \$ | 15 043 \$ | (142) \$ |
| Partie courante de la dette à long terme et des obligations locatives | 1 163 | 1 263 | (100) |
| Total de la dette à long terme et des obligations locatives, y compris la partie courante | 16 064 | 16 306 | (242) |
| Moins la trésorerie et les équivalents de trésorerie, les placements à court terme et les placements à long terme | (9 532) | (8 811) | (721) |
| Dettes nettes | 6 532 \$ | 7 495 \$ | (963) \$ |
| BAIIDA ajusté (période de 12 mois) | 2 011 \$ | 1 457 | 554 |
| Ratio de la dette nette sur le BAIIDA ajusté | 3,2 x | 5,1 x | (1,9) |



Le seul transporteur exploitant un réseau international quatre étoiles en Amérique du Nord

Pour un complément d'information sur les documents publics d'Air Canada, dont sa Notice annuelle 2022 datée du 29 mars 2023, veuillez consulter SEDAR à www.sedar.com.

Avis concernant la téléconférence du premier trimestre de 2023

Air Canada invite les analystes à sa téléconférence trimestrielle qui se tiendra aujourd'hui, vendredi 12 mai 2023, à 8 h (HE). Michael Rousseau, président et chef de la direction, Amos Kazzaz, vice-président général et chef des Affaires financières et Mark Galardo, vice-président général – Chiffre d'affaires et Planification du réseau, présenteront les résultats et répondront aux questions des analystes. Immédiatement après la période de questions des analystes, M. Kazzaz et Pierre Houle, vice-président et trésorier, répondront aux questions des prêteurs à terme de type B et des porteurs d'obligations d'Air Canada.

Les membres des médias et du public peuvent écouter cette téléconférence. En voici les renseignements détaillés :

Webémission : <https://bell.media-server.com/mmc/p/nvdcm9nf/lan/fr>

Nota : Il s'agit d'une webémission audio.

Par téléphone : 416 340-2217 ou 1 800 898-3989 (sans frais), code d'accès 9229567#

Veuillez prévoir 10 minutes pour la connexion à la téléconférence.

MISE EN GARDE CONCERNANT LES ÉNONCÉS PROSPECTIFS

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

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

Les facteurs qui pourraient faire en sorte que les résultats diffèrent sensiblement de ceux indiqués dans les énoncés prospectifs comprennent la conjoncture économique et le contexte géopolitique, comme le conflit militaire entre la Russie et l'Ukraine, la capacité d'Air Canada de dégager ou de maintenir une rentabilité nette, l'état du secteur et du marché et le contexte influant sur la demande, la concurrence, les effets rémanents de la pandémie de COVID-19, sa dépendance à l'égard des technologies, les risques liés à la cybersécurité, sa capacité de mettre en œuvre efficacement des initiatives stratégiques opportunes et d'autres initiatives importantes (notamment



Le seul transporteur exploitant
un réseau international quatre
étoiles en Amérique du Nord

sa faculté de gérer les charges d'exploitation), les cours de l'énergie, sa capacité de rembourser ses dettes et de conserver ou d'accroître la liquidité, les interruptions de service, les changements climatiques et les facteurs liés à l'environnement (dont les systèmes météorologiques et autres phénomènes naturels, et des facteurs anthropiques), la dépendance d'Air Canada envers les fournisseurs clés (y compris des organismes gouvernementaux et d'autres parties prenantes soutenant les activités aéroportuaires et de l'exploitation aérienne), de même qu'à l'égard des transporteurs régionaux et autres, sa capacité de recruter et de conserver du personnel qualifié, la disponibilité et l'intégration de la main-d'œuvre d'Air Canada, les autres épidémies, l'évolution de la législation, de la réglementation ou de procédures judiciaires, les relations de travail et les coûts connexes, les attentats terroristes, les conflits armés, la capacité d'Air Canada d'exploiter avec succès son programme de fidélité, les pertes par sinistre, sa dépendance à l'égard des partenaires Star Alliance^{MD} et des coentreprises, sa capacité de préserver et de faire croître sa marque, les litiges actuels et éventuels avec des tiers, les fluctuations des taux de change, les limites imposées aux termes de clauses restrictives, les questions d'assurance et les coûts qui y sont associés, les obligations au titre des régimes de retraite, ainsi que les facteurs dont il est fait mention dans le dossier d'information publique d'Air Canada qui peut être consulté à l'adresse www.sedar.com, notamment à la rubrique 18, Facteurs de risque, du rapport de gestion de 2022 d'Air Canada et à la rubrique 14, Facteurs de risque, du rapport de gestion du premier trimestre de 2023 d'Air Canada.

Les énoncés prospectifs contenus ou intégrés par renvoi dans le présent communiqué représentent les attentes d'Air Canada en date de ce communiqué (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.

– 30 –

INFORMATION

Relations avec les investisseurs : 514 422-7849

investors.investisseurs@aircanada.ca

Internet :

investisseurs.aircanada.com



**Le seul transporteur exploitant
un réseau international quatre
étoiles en Amérique du Nord**

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) | Premiers trimestres | | |
|--|---------------------|-------------|-----------------------|
| | 2023 | 2022 | Variation (\$) |
| Mesures de performance financière | | | |
| Produits d'exploitation | 4 887 | 2 573 | 2 314 |
| Perte d'exploitation | (17) | (550) | 533 |
| Marge d'exploitation ¹⁾ (en %) | (0,3) | (21,4) | 21,1 pp ⁸⁾ |
| BAlIDA ajusté ²⁾ | 411 | (143) | 554 |
| Marge du BAlIDA ajusté ²⁾ (en %) | 8,4 | (5,6) | 14,0 pp |
| Perte avant impôts sur le résultat | (23) | (814) | 791 |
| Bénéfice net (perte nette) | 4 | (974) | 978 |
| Résultat avant impôts ajusté ²⁾ | (194) | (740) | 546 |
| Perte nette ajustée ²⁾ | (188) | (747) | 559 |
| Liquidités totales ³⁾ | 10 543 | 10 361 | 182 |
| Flux de trésorerie nets provenant des activités d'exploitation | 1 437 | 367 | 1 070 |
| Flux de trésorerie disponibles ²⁾ | 987 | 91 | 896 |
| Dettes nettes ²⁾ | 6 532 | 7 031 | (499) |
| Perte par action – résultat dilué | (0,03) | (2,72) | 2,69 |
| Perte ajustée par action – résultat dilué ²⁾ | (0,53) | (2,09) | 1,56 |
| Statistiques d'exploitation⁵⁾ | 2023 | 2022 | Variation (%) |
| Passagers-milles payants (« PMP ») (en millions) | 18 578 | 9 481 | 96,0 |
| Sièges-milles offerts (« SMO ») (en millions) | 21 907 | 14 297 | 53,2 |
| Coefficient d'occupation (en %) | 84,8 % | 66,3 % | 18,5 pp |
| Produits passages par PMP (« rendement unitaire ») (en cents) | 22,0 | 20,2 | 8,8 |
| Produits passages par SMO (« PPSMO ») (en cents) | 18,7 | 13,4 | 39,2 |
| Produits d'exploitation par SMO (« PESMO ») (en cents) | 22,3 | 18,0 | 23,9 |
| Charges d'exploitation par SMO (« CESMO ») (en cents) | 22,4 | 21,8 | 2,5 |
| CESMO ajustées (en cents) ²⁾ | 14,5 | 15,6 | (6,9) |
| Effectif moyen en équivalents temps plein (« ETP ») (en milliers) ⁵⁾ | 34,5 | 27,3 | 26,1 |
| Avions composant le parc en exploitation à la clôture de la période ⁶⁾ | 352 | 332 | 6 |
| Sièges routés (en milliers) | 12 293 | 8 653 | 42,1 |
| Mouvements des appareils (en milliers) | 85,2 | 65,0 | 31,0 |
| Longueur d'étape moyenne (en milles) ⁷⁾ | 1 782 | 1 652 | 7,9 |
| Coût du litre de carburant (en cents) | 128,5 | 98,6 | 30,4 |
| Consommation de carburant (en milliers de litres) | 1 067 085 | 760 862 | 40,2 |
| Passagers payants transportés (en milliers) ⁷⁾ | 9 969 | 5 435 | 83,4 |

- 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 BAlIDA ajusté (à savoir le bénéfice avant intérêts, impôts et dotation aux amortissements), la marge du BAlIDA ajusté, le résultat avant impôts ajusté, le bénéfice net (la perte nette) ajusté, les flux de trésorerie disponibles, la dette nette, le bénéfice (la perte) ajusté 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 intitulée « Mesures financières hors PCGR » du présent communiqué 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 mars 2023, les liquidités totales s'élevaient à 10 543 M\$ et étaient composées de trésorerie et d'équivalents de trésorerie et de placements à court terme et à long terme totalisant 9 532 M\$ et d'un montant de 1 011 M\$ pouvant être prélevé sur les facilités de crédit. Au 31 mars 2022, les liquidités totales s'élevaient à 10 361 M\$ et étaient composées de trésorerie et d'équivalents de trésorerie et de placements à court terme et à long terme totalisant 9 411 M\$ et d'un montant de 950 M\$ pouvant être prélevé sur les facilités de crédit. La trésorerie et les équivalents de trésorerie comprennent également des fonds (231 M\$ au 31 mars 2023 et 199 M\$ au 31 mars 2022) détenus en fiducie par Vacances Air Canada en conformité avec les prescriptions réglementaires régissant les produits perçus d'avance pour les voyageurs.



Le seul transporteur exploitant un réseau international quatre étoiles en Amérique du Nord

- 4) *À l'exception de l'effectif moyen en ETP, les statistiques d'exploitation dans le présent tableau tiennent compte des données pour Jazz exerçant ses activités aux termes du contrat d'achat de capacité avec Air Canada.*
- 5) *Rend compte de l'effectif moyen en ETP à Air Canada et aux filiales de celle-ci, à l'exclusion de l'effectif en ETP à Jazz, qui exerçait ses activités aux termes du contrat d'achat de capacité conclu avec Air Canada.*
- 6) *La longueur d'étape moyenne correspond au total de sièges-milles offerts divisé par le total de sièges routés.*
- 7) *Les passagers payants sont dénombrés en fonction des indicatifs de vol (et non en fonction du voyage, de l'itinéraire ou du segment de trajet), conformément à la définition établie par l'IATA.*
- 8) *« pp » indique des points de pourcentage et désigne la mesure de l'écart arithmétique entre deux pourcentages.*



**Le seul transporteur exploitant
un réseau international quatre
étoiles en Amérique du Nord**