

Communiqué

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

- *Produits d'exploitation de 6,344 G\$, en hausse de 19 % par rapport au troisième trimestre de 2022*
- *Bénéfice d'exploitation de 1,415 G\$, et marge d'exploitation de 22,3 %, soit une hausse de 771 M\$ d'un exercice à l'autre*
- *BAIIDA ajusté* de 1,830 G\$ et marge du BAIIDA ajusté* de 28,8 %, soit une amélioration de plus de 773 M\$ d'un exercice à l'autre*
- *Flux de trésorerie nets provenant des activités d'exploitation de 408 M\$ et flux de trésorerie disponibles* de 135 M\$ au troisième trimestre*
- *Ratio de levier financier* de 1,4 au 30 septembre 2023, en baisse par rapport à 5,1 au 31 décembre 2022*

MONTREAL, le 30 octobre 2023 – Air Canada a présenté aujourd'hui ses résultats financiers du troisième trimestre de 2023.

« Air Canada a connu un très bon troisième trimestre, générant des produits d'exploitation solides de plus de 6,3 G\$, soit une augmentation de 19 % par rapport à la même période de l'exercice précédent, a déclaré Michael Rousseau, président et chef de la direction d'Air Canada. Nos efforts dans le déploiement de notre réseau international, d'accroître la portée de nos plaques tournantes et de tirer parti de nos partenariats solides donnent de bons résultats. Notre bénéfice d'exploitation a atteint 1,4 G\$, soit plus du double de celui d'il y a un an, et le BAIIDA ajusté a augmenté de 773 M\$ pour s'établir à 1,83 G\$, ce qui représente une marge du BAIIDA ajusté de près de 29 %. Je remercie nos employés et notre équipe de direction pour leur travail sans relâche qui nous a permis de transporter en toute sécurité 12,6 millions de clients pendant l'exigeante période de pointe de l'été. Nous avons géré les coûts avec prudence, les charges d'exploitation ayant augmenté de 5 %, sur fond de progression de 10 % de la capacité. Nous avons poursuivi le remboursement de notre dette au cours du trimestre, ramenant notre ratio de levier financier à 1,4,



contre 5,1 à la fin de 2022, tout en maintenant un bon niveau de liquidités, qui s'élevaient à près de 10 G\$ à la fin du trimestre.

« Analysée trimestre par trimestre, la progression des résultats d'Air Canada jusqu'à présent prouve l'efficacité de sa stratégie visant à redresser la société aérienne et à améliorer la stabilité de l'exploitation tout en réduisant les risques. Pour ce faire, il faut composer avec l'incertitude géopolitique, l'inflation et la volatilité du prix du carburant, une concurrence de plus en plus vive et les contraintes liées à la chaîne logistique et à l'évolution du cadre de réglementation. Cependant, notre capacité d'adaptation éprouvée, conjuguée à une demande stable, nous rend confiants pour le reste de l'année et pour 2024, malgré les vents contraires inévitables qui soufflent sur notre secteur à l'échelle mondiale. Nous continuerons à gérer nos activités avec diligence. Nous demeurons optimistes quant à nos prévisions concernant le BAIIA ajusté pour l'ensemble de l'exercice et nous nous attendons, pour l'heure, à ce qu'il se situe dans la partie supérieure de notre fourchette de prévisions pour l'exercice. »

** Les CESMO ajustées, le BAIIA ajusté (bénéfice avant intérêts, impôts et dotation aux amortissements), la marge du BAIIA 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.*

Résultats financiers du troisième trimestre de 2023

- Produits d'exploitation de 6,344 G\$, en hausse de plus de 1 G\$ par rapport au troisième trimestre de 2022 grâce à des produits passages plus élevés. La capacité exploitée a augmenté de 10 % par rapport au troisième trimestre de 2022, soit environ un point de pourcentage en dessous des projections publiées dans le communiqué d'Air Canada daté du 11 août 2023.
- Charges d'exploitation de 4,929 G\$, en hausse de 251 M\$ ou de 5 % par rapport au troisième trimestre de 2022. Cette hausse est attribuable principalement à l'augmentation de pratiquement tous les postes, reflétant l'accroissement du trafic et de la capacité sur 12 mois, ainsi que des pressions inflationnistes générales. Elle a été partiellement contrebalancée par une diminution des charges de carburant d'aviation attribuable à une baisse en glissement annuel de 23 % des prix du carburant d'aviation.
- Bénéfice d'exploitation de 1,415 G\$ et marge d'exploitation de 22,3 %, soit une amélioration de 771 M\$ par rapport au troisième trimestre de 2022.
- BAIIA ajusté de 1,830 G\$ et marge du BAIIA ajusté de 28,8 %, soit une augmentation de 773 M\$ par rapport au troisième trimestre de 2022.
- Bénéfice net de 1,250 G\$, soit une hausse de 1,758 G\$ par rapport au troisième trimestre de 2022. Bénéfice par action – résultat dilué de 3,08 \$, comparativement à une perte par action – résultat dilué de 1,42 \$ au troisième trimestre de 2022.



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

- Bénéfice net ajusté de 1,281 G\$, soit une amélioration de 850 M\$ par rapport au troisième trimestre de 2022. Bénéfice ajusté par action – résultat dilué de 3,41 \$ comparativement à 1,07 \$ au troisième trimestre de 2022.
- CESMO ajustées de 12,20 cents, en progression de 5,6 % par rapport au troisième trimestre de 2022. Le coût unitaire a été influencé par une augmentation de 17 % des salaires et charges sociales, attribuable à l'accroissement de l'effectif, et par une hausse des coûts des services passagers attribuable à l'augmentation du trafic et des frais de vente, qui sont étroitement liés aux produits, de même que par des pressions inflationnistes sur divers postes. Au troisième trimestre de 2023, les CESMO ont atteint 17,57 cents, en baisse de 4,0 % par rapport au troisième trimestre de 2022, en raison de la baisse des prix du carburant et de l'accroissement de la capacité sur 12 mois, facteurs qui ont été contrebalancés en partie par l'augmentation des salaires et charges sociales et des coûts des services passagers de même que par des pressions inflationnistes.
- Flux de trésorerie nets provenant des activités d'exploitation de 408 M\$, en hausse de 118 M\$ par rapport au troisième trimestre de 2022.
- Flux de trésorerie disponibles de 135 M\$, en hausse de 178 M\$ par rapport au troisième trimestre de 2022.
- Ratio de la dette nette sur le BAIIA ajusté de 1,4 au 30 septembre 2023, soit une amélioration par rapport au ratio de 1,7 au 30 juin 2023 et de 5,1 au 31 décembre 2022, attribuable à une augmentation du BAIIA ajusté et à la réduction de 2,1 G\$ de la dette nette au cours des neuf premiers mois de 2023.

Perspectives

Pour le quatrième trimestre de 2023, Air Canada envisage d'augmenter sa capacité en SMO d'environ 10 % par rapport à la même période de 2022. Air Canada a mis à jour ses prévisions pour l'ensemble de l'exercice 2023 :

Indicateur	Ensemble de l'exercice 2023	
	Prévisions précédentes pour 2023 (fournies le 11 août 2023)	Prévisions mises à jour pour 2023 (fournies le 30 octobre 2023)
Capacité en SMO	Augmentation d'environ 21 % par rapport à 2022	Augmentation d'environ 20 % par rapport à 2022
CESMO ajustées	Environ 0,5 % à 1,5 % au-delà des niveaux de 2022	Environ 1,5 % à 2,25 % au-delà des niveaux de 2022
BAIIA ajusté	Environ 3,75 G\$ à 4,0 G\$	Environ 3,75 G\$ à 4,0 G\$



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

Principales hypothèses

Air Canada a formulé des hypothèses pour l'élaboration des prévisions mises à jour et la formulation des énoncés prospectifs, présumant notamment que la croissance du PIB du Canada sera modérée pour 2023, que le dollar canadien se négociera en moyenne à 1,35 \$ CA pour 1,00 \$ US pendant l'ensemble de l'exercice 2023 et que le cours du carburant d'aviation s'établira en moyenne à 1,13 \$ CA le litre pendant l'ensemble de l'exercice 2023.

Air Canada modifie ses prévisions des CESMO ajustées pour 2023 afin de rendre compte de la modification de ses prévisions quant à la capacité en SMO pour l'ensemble de l'exercice et d'ajustements apportés à divers éléments de charges relatifs au contexte de coûts actuel.

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.

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 qui se rapportent 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.



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

De plus, Air Canada engage des coûts qui se rapportent à l'exploitation d'avions-cargos, coûts que n'engagent pas certaines sociétés aériennes qui n'exercent pas d'activités de fret comparables. Au 30 septembre 2023, le parc aérien en exploitation d'Air Canada comptait six avions-cargos 767 de Boeing en exploitation, comparativement à deux avions-cargos 767 de Boeing en exploitation au 30 septembre 2022. Ces coûts ne génèrent pas de SMO. 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 :

(en millions de dollars canadiens, sauf indication contraire)	Troisièmes trimestres			Neuf premiers mois		
	2023	2022	Variation	2023	2022	Variation
Charges d'exploitation selon les PCGR	4 929 \$	4 678 \$	251 \$	14 458 \$	12 035 \$	2 423 \$
Compte tenu des éléments suivants :						
Carburant d'aviation	(1 365)	(1 617)	252	(3 927)	(3 817)	(110)
Coûts liés à la portion terrestre des forfaits	(99)	(80)	(19)	(543)	(311)	(232)
Dépréciation d'actifs	-	-	-	-	(4)	4
Coûts liés aux avions-cargos (compte non tenu du carburant)	(41)	(26)	(15)	(111)	(59)	(52)
Charges d'exploitation, compte tenu de l'incidence des éléments ci-dessus	3 424 \$	2 955 \$	469 \$	9 877 \$	7 844 \$	2 033 \$
SMO (en millions)	28 060	25 562	9,8 %	74 573	60 190	23,9 %
CESMO ajustées (en cents)	12,20 ¢	11,56 ¢	0,64 ¢	13,24 ¢	13,03 ¢	0,21 ¢

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 pour évaluer le résultat d'exploitation avant intérêts, impôts et dotation aux amortissements, étant donné que ces coûts peuvent varier sensiblement d'une société aérienne à l'autre, en raison de la façon dont chacune finance son matériel volant et ses autres actifs. Dans le calcul du BAIIDA ajusté, Air Canada exclut la dépréciation d'actifs, car cet élément peut fausser l'analyse de certaines tendances commerciales et rendre moins pertinente toute analyse comparative en regard d'autres périodes ou sociétés aériennes.

Marge du BAIIDA ajusté

La marge du BAIIDA ajusté (BAIIDA ajusté exprimé en pourcentage des produits d'exploitation) est couramment utilisée dans 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 seul transporteur exploitant
un réseau international quatre
étoiles en Amérique du Nord

Le BAIDA, le BAIDA ajusté et la marge du BAIDA 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)	Troisièmes trimestres			Neuf premiers mois		
	2023	2022	Variation	2023	2022	Variation
Bénéfice (perte) d'exploitation selon les PCGR	1 415 \$	644 \$	771 \$	2 200 \$	(159) \$	2 359 \$
Rajouter :						
Dotation aux amortissements	415	413	2	1 261	1 223	38
BAIDA	1 830 \$	1 057 \$	773 \$	3 461 \$	1 064 \$	2 397 \$
Retrancher :						
Dépréciation d'actifs	-	-	-	-	4	(4)
BAIDA ajusté	1 830 \$	1 057 \$	773 \$	3 461 \$	1 068 \$	2 393 \$
Produits d'exploitation	6 344 \$	5 322 \$	1 022 \$	16 658 \$	11 876 \$	4 782 \$
Marge d'exploitation (en %)	22,3	12,1	10,2 pp	13,2	(1,3)	14,5 pp
Marge du BAIDA ajusté (en %)	28,8	19,9	8,9 pp	20,8	9,0	11,8 pp



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

Résultat avant impôts ajusté

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

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

(en millions de dollars canadiens)	Troisièmes trimestres			Neuf premiers mois		
	2023	2022	Variation (\$)	2023	2022	Variation (\$)
Bénéfice (perte) avant impôts sur le résultat selon les PCGR	1 317 \$	(504) \$	1 821 \$	2 090 \$	(1 670) \$	3 760 \$
Compte tenu des éléments suivants :						
Dépréciation d'actifs	-	-	-	-	4	(4)
(Profit) perte de change	61	951	(890)	(317)	1 048	(1 365)
Intérêts nets au titre des avantages du personnel	(6)	(9)	3	(18)	(17)	(1)
(Profit) perte sur instruments financiers comptabilisés à la juste valeur	(101)	25	(126)	(24)	(89)	65
(Profit) perte aux règlements de dettes	7	(17)	24	9	(17)	26
Résultat avant impôts ajusté	1 278 \$	446 \$	832 \$	1 740 \$	(741) \$	2 481 \$



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)	Troisièmes trimestres			Neuf premiers mois		
	2023	2022	Variation (\$)	2023	2022	Variation (\$)
Bénéfice net (perte nette) selon les PCGR	1 250 \$	(508) \$	1 758 \$	2 092 \$	(1 868) \$	3 960 \$
Compte tenu des éléments suivants :						
Dépréciation d'actifs	-	-	-	-	4	(4)
(Profit) perte de change	61	951	(890)	(317)	1 048	(1 365)
Intérêts nets au titre des avantages du personnel	(6)	(9)	3	(18)	(17)	(1)
(Profit) perte sur instruments financiers comptabilisés à la juste valeur	(101)	25	(126)	(24)	(89)	65
Profit (perte) aux règlements de dettes	7	(17)	24	9	(17)	26
Impôt sur le résultat, y compris les éléments de rapprochement ci-dessus ¹⁾	70	(11)	81	15	168	(153)
Bénéfice net ajusté (perte nette ajustée)	1 281 \$	431 \$	850 \$	1 757 \$	(771) \$	2 528 \$
Nombre moyen pondéré d'actions en circulation utilisé dans le calcul du résultat net dilué par action (en millions)	376	404	(28)	376	358	18
Bénéfice ajusté (perte ajustée) par action – résultat dilué	3,41 \$	1,07 \$	2,34 \$	4,67 \$	(2,15) \$	6,82 \$

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

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)	Troisièmes trimestres		Neuf premiers mois	
	2023	2022	2023	2022
Nombre moyen pondéré d'actions en circulation – de base	358	358	358	358
Effet dilutif	18	46	18	-
Nombre moyen pondéré d'actions en circulation – dilué	376	404	376	358

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)	Troisièmes trimestres			Neuf premiers mois		
	2023	2022	Variation (\$)	2023	2022	Variation (\$)
Flux de trésorerie nets provenant des activités d'exploitation	408 \$	290 \$	118 \$	3 335 \$	1 721 \$	1 614 \$
Achats d'immobilisations corporelles et incorporelles	(273)	(333)	60	(1 248)	(1 245)	(3)
Flux de trésorerie disponibles	135 \$	(43) \$	178 \$	2 087 \$	476 \$	1 611 \$

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.



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

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)	30 septembre 2023	31 décembre 2022	Variation
Dette à long terme et des obligations locatives	13 413 \$	15 043 \$	(1 630) \$
Partie courante de la dette à long terme et des obligations locatives	959	1 263	(304)
Total de la dette à long terme et des obligations locatives	14 372	16 306	(1 934)
Moins la trésorerie et les équivalents de trésorerie, les placements à court terme et les placements à long terme	(8 934)	(8 811)	(123)
Dette nette	5 438 \$	7 495 \$	(2 057) \$
BAIIDA ajusté (période de 12 mois)	3 850 \$	1 457 \$	2 393 \$
Ratio de la dette nette sur le BAIIDA ajusté	1,4	5,1	(3,7)

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.sedarplus.ca.

Avis concernant la téléconférence du troisième trimestre de 2023

Air Canada invite les analystes à sa téléconférence trimestrielle qui se tiendra aujourd'hui, lundi 30 octobre 2023, à 8 h (HE). Michael Rousseau, président et chef de la direction, John Di Bert, 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, John Di Bert 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://edge.media-server.com/mmc/p/gqngghw/lan/fr>

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

Par téléphone : 1 800 715-9871 (sans frais), code d'accès 4751482

Veuillez prévoir 10 minutes pour la connexion à la téléconférence.



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

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 sur l'estimation de montants qu'il est actuellement impossible de déterminer. Ils peuvent porter sur des observations concernant, entre autres, des prévisions, des stratégies, des attentes, des opérations projetées ou des actions à venir. Ces énoncés prospectifs se reconnaissent à l'emploi de termes comme « préliminaire », « prévoir », « croire », « pouvoir », « estimer », « projeter » et « planifier », employés au futur et au conditionnel, et d'autres termes semblables, ainsi qu'à l'évocation de certaines hypothèses.

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

Les facteurs qui pourraient faire en sorte que les résultats diffèrent sensiblement de ceux indiqués dans les énoncés prospectifs comprennent la conjoncture économique et le contexte géopolitique, comme les conflits au Moyen-Orient et entre la Russie et l'Ukraine, la capacité d'Air Canada de dégager ou de maintenir une rentabilité nette, l'état du secteur et du marché et le contexte influant sur la demande, la concurrence, les effets rémanents de la pandémie de COVID-19, sa dépendance à l'égard des technologies, les risques liés à la cybersécurité, sa capacité de mettre en œuvre efficacement des initiatives stratégiques opportunes et d'autres initiatives importantes (notamment sa faculté de gérer les charges d'exploitation), les cours de l'énergie, sa capacité de rembourser ses dettes et de conserver ou d'accroître la liquidité, les interruptions de service, les changements climatiques et les facteurs liés à l'environnement (dont les systèmes météorologiques et autres phénomènes naturels, et des facteurs anthropiques), 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.sedarplus.ca, notamment à la rubrique 18, Facteurs de risque, du rapport de gestion de 2022 d'Air Canada daté du 17 février 2023 et à la rubrique 14, Facteurs de risque, du rapport de gestion du troisième trimestre de 2023.



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

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)	Troisièmes trimestres			Neuf premiers mois		
Mesures de performance financière	2023	2022	Variation (\$)	2023	2022	Variation (\$)
Produits d'exploitation	6 344	5 322	1 022	16 658	11 876	4 782
Résultat d'exploitation	1 415	644	771	2 200	(159)	2 359
Marge d'exploitation ¹⁾ (en %)	22,3	12,1	10,2 pp ⁸⁾	13,2	(1,3)	14,5 pp
BAIIDA ajusté ²⁾	1 830	1 057	773	3 461	1 068	2 393
Marge du BAIIDA ajusté ²⁾ (en %)	28,8	19,9	8,9 pp	20,8	9,0	11,8 pp
Bénéfice net (perte nette) avant impôts sur le résultat	1 317	(504)	1 821	2 090	(1 670)	3 760
Bénéfice net (perte nette)	1 250	(508)	1 758	2 092	(1 868)	3 960
Résultat avant impôts ajusté ²⁾	1 278	446	832	1 740	(741)	2 481
Bénéfice net ajusté (perte nette ajustée) ²⁾	1 281	431	850	1 757	(771)	2 528
Liquidités totales ³⁾	9 949	10 236	(287)	9 949	10 236	(287)
Flux de trésorerie nets provenant des activités d'exploitation	408	290	118	3 335	1 721	1 614
Flux de trésorerie disponibles ²⁾	135	(43)	178	2 087	476	1 611
Dettes nettes ²⁾	5 438	7 829	(2 391)	5 438	7 829	(2 391)
Bénéfice (perte) par action – résultat dilué	3,08	(1,42)	4,50	5,55	(5,22)	10,77
Bénéfice ajusté (perte ajustée) par action – résultat dilué ²⁾	3,41	1,07	2,34	4,67	(2,15)	6,82
Statistiques d'exploitation ⁴⁾	2023	2022	Variation (%)	2023	2022	Variation (%)
Passagers-milles payants (« PMP ») (en millions)	25 202	22 118	13,9	65 397	47 970	36,3
Sièges-milles offerts (SMO) (en millions)	28 060	25 562	9,8	74 573	60 190	23,9
Coefficient d'occupation (en %)	89,8 %	86,5 %	3,3 pp	87,7 %	79,7 %	8,0 pp
Produits passages par PMP (« rendement unitaire ») (en cents)	23,3	21,8	6,8	22,7	21,2	7,0
Produits passages par SMO (« PPSMO ») (en cents)	20,9	18,8	10,8	19,9	16,9	17,8
Produits d'exploitation par SMO (« PESMO ») (en cents)	22,6	20,8	8,6	22,3	19,7	13,2
Charges d'exploitation par SMO (« CESMO ») (en cents)	17,6	18,3	(4,0)	19,4	20,0	(3,0)
CESMO ajustées (en cents) ²⁾	12,2	11,6	5,6	13,2	13,0	1,6
Effectif moyen en équivalents temps plein (« ETP ») (en milliers) ⁵⁾	35,9	31,8	12,7	35,4	29,6	19,8
Avions composant le parc en exploitation à la clôture de la période	354	344	3	354	344	3
Sièges routés (en milliers)	14 707	13 951	5,4	40 390	34 348	17,6
Mouvements des appareils (en milliers)	101,0	99,6	1,5	279,7	250,6	11,6
Longueur d'étape moyenne (en milles) ⁶⁾	1 908	1 832	4,1	1 846	1 752	5,4
Coût du litre de carburant (en cents)	101,9	131,8	(22,6)	109,6	128,4	(14,7)
Consommation de carburant (en milliers de litres)	1 342 967	1 227 669	9,4	3 572 766	2 972 219	20,2
Passagers payants transportés (en milliers) ⁷⁾	12 635	11 466	10,2	33 891	26 046	30,1

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.



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

- 2) *Le BAIIIDA ajusté (à savoir le bénéfice avant intérêts, impôts et dotation aux amortissements), la marge du BAIIIDA ajusté, le résultat avant impôts ajusté, le bénéfice net ajusté (la perte nette ajustée), les flux de trésorerie disponibles, la dette nette, le bénéfice (la perte) ajusté par action et les CESMO ajustés 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 terme et à long terme et des fonds disponibles aux termes de facilités de crédit d'Air Canada. Au 30 septembre 2023, les liquidités totales s'élevaient à 9 949 M\$ et étaient composées de trésorerie et d'équivalents de trésorerie et de placements à court terme et à long terme totalisant 8 934 M\$ et d'un montant de 1 015 M\$ pouvant être prélevé sur les facilités de crédit. Au 30 septembre 2022, les liquidités totales s'élevaient à 10 236 M\$ et étaient composées de trésorerie et d'équivalents de trésorerie et de placements à court terme et à long terme totalisant 9 206 M\$ et d'un montant de 1 030 M\$ pouvant être prélevé sur les facilités de crédit. La trésorerie et les équivalents de trésorerie comprennent également des fonds (240 M\$ au 30 septembre 2023 et 231 M\$ au 30 septembre 2022) détenus en fiducie par Vacances Air Canada en conformité avec les prescriptions réglementaires régissant les produits perçus d'avance pour les voyageurs.*
- 4) *À l'exception de l'effectif moyen en ETP, les statistiques d'exploitation dans le présent tableau tiennent compte des données pour Jazz exerçant ses activités aux termes du contrat d'achat de capacité avec Air Canada.*
- 5) *Rend compte de l'effectif moyen en ETP à Air Canada et aux filiales de celle-ci. Exclut l'effectif en ETP à Jazz qui exerce ses activités aux termes d'un contrat d'achat de capacité conclu avec Air Canada.*
- 6) *La longueur d'étape moyenne correspond au total de sièges-milles offerts divisé par le total de sièges routés.*
- 7) *Les passagers payants sont dénombrés en fonction des indicatifs de vol (et non en fonction du voyage, de l'itinéraire ou du segment de trajet), conformément à la définition établie par l'IATA.*
- 8) *« pp » indique des points de pourcentage et désigne la mesure de l'écart arithmétique entre deux pourcentages.*



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