

## Communiqué

### **Air Canada annonce ses résultats financiers pour le troisième trimestre de 2022**

- *Marge d'exploitation de 12,1 %, soit la première marge d'exploitation trimestrielle positive depuis le début de la pandémie*
- *Produits d'exploitation de 5,322 G\$, soit plus du double qu'au troisième trimestre de 2021*
- *Perte nette de 508 M\$, contre une perte nette de 640 M\$ au troisième trimestre de 2021*
- *Marge BAIIA\* de 19,9 % pour le troisième trimestre de 2022*
- *Liquidités totales de plus de 10,2 G\$ au 30 septembre 2022*

MONTRÉAL, le 28 octobre 2022 – Air Canada a présenté aujourd'hui ses résultats financiers du troisième trimestre de 2022.

« Les solides résultats d'Air Canada au troisième trimestre sont le fruit du rétablissement en cours de notre vaste réseau, de l'amélioration de notre performance opérationnelle, de notre parc aérien moderne et efficient, de nos produits et services de premier ordre, ainsi que des efforts d'une formidable équipe d'employés, a indiqué Michael Rousseau, président et chef de la direction d'Air Canada.

« Nous avons enregistré un bénéfice d'exploitation de 644 M\$, ainsi qu'une forte marge d'exploitation de 12,1 %. Il s'agit du premier trimestre depuis le début de la pandémie où nous enregistrons un bénéfice d'exploitation positif. Nous avons en outre enregistré de nettes améliorations dans d'autres indicateurs par rapport à il y a un an. Les produits d'exploitation ont plus que doublé et atteignent 5,3 G\$, en regard d'un accroissement de la capacité de 130 %, et le BAIIA a dépassé le milliard, avec une marge de 19,9 %. Les rendements unitaires se sont aussi améliorés, ce qui a aidé à contrebalancer la hausse des prix du carburant. Air Canada Cargo contribue de manière soutenue à nos résultats et Aéroplan continue d'afficher un rendement exceptionnel grâce à la reprise des voyages. Les produits bruts tirés de la vente de points dans le cadre de notre programme de fidélité transformé, le volume des achats effectués avec des cartes de crédit comarquées et le nombre de nouveaux membres ont tous atteint des sommets records.



« Malgré la perturbation à l'échelle mondiale du transport aérien, le travail d'équipe et les efforts ciblés de nos employés ont permis de mener à bon port près de 11,5 millions de clients au cours du trimestre. Nous sommes en outre encouragés par la persistance de la forte demande, désormais encore plus stimulée par l'assouplissement des restrictions liées à la COVID-19. Les produits passages perçus d'avance du trimestre ont atteint 95 % des niveaux du troisième trimestre de 2019. Au troisième trimestre, notre coût unitaire ajusté, ou nos charges d'exploitation par siège-mille offert ajustées (« CESMO ajustées »)\*, ont progressé de 38 % pour se situer à 11,6 cents, comparativement à la même période de l'exercice précédent, et nous contrôlons toujours soigneusement les coûts. Nous avons clôturé le trimestre avec des liquidités totales d'un peu plus de 10,2 G\$.

« Grâce à l'ardeur au travail de nos employés et à leur engagement, après les difficiles mois de juin et de juillet, nous avons constaté une amélioration importante de nos activités en août et en septembre, l'exploitation étant maintenant au même niveau qu'avant la pandémie. Nous sommes toutefois bien conscients que de nombreux clients ont été affectés par des perturbations lors de leurs déplacements cet été, et nous regrettons sincèrement les désagréments causés. Nous aimerions remercier nos clients pour leur compréhension et leur fidélité : les leçons que nous avons tirées de cette période difficile sur le plan opérationnel sont appliquées pour renforcer la résilience à l'avenir et rehausser l'expérience client dans l'ensemble. Air Canada a célébré son 85<sup>e</sup> anniversaire ce trimestre. Nous nous appuyons sur des bases solides et, avec nos plus récents résultats financiers, nos investissements et notre plan stratégique, nous sommes convaincus que dans nos efforts pour relier le Canada et le monde, l'avenir s'annonce radieux », a conclu M. Rousseau.

## **Résultats financiers du troisième trimestre de 2022**

Air Canada a publié les résultats suivants pour le troisième trimestre de 2022 :

- la capacité opérationnelle d'Air Canada, exprimée en sièges-milles offerts (« SMO »), a plus que doublé par rapport au troisième trimestre de 2021. La capacité au troisième trimestre représente 79 % de celle du troisième trimestre de 2019, ce qui correspond aux prévisions indiquées dans le communiqué d'Air Canada portant sur les résultats du deuxième trimestre de 2022 daté du 2 août 2022;
- les produits passages se sont élevés à 4,818 G\$, soit environ trois fois plus qu'au troisième trimestre de 2021, ce qui représente environ 94 % des produits passages du troisième trimestre de 2019;
- les produits d'exploitation ont atteint 5,322 G\$, soit près de 2,5 fois ceux du troisième trimestre de 2021;
- les charges d'exploitation se sont chiffrées à 4,678 G\$, une augmentation de 2,211 G\$ par rapport au troisième trimestre de 2021;
- les charges d'exploitation par siège-mille offert (« CESMO ») ont été ramenées à 18,3 cents, alors qu'elles étaient de 22,2 cents au troisième trimestre de 2021, enregistrant une baisse séquentielle par rapport à 20,8 cents au deuxième trimestre de 2022;
- les CESMO ajustées\* se sont établies à 11,6 cents, contre 18,7 cents au troisième trimestre de 2021, enregistrant une baisse séquentielle par rapport à 13,1 cents au deuxième



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

trimestre de 2022. Comparativement au troisième trimestre de 2019, les CESMO ajustées ont augmenté de 14,8 %;

- le bénéfice d'exploitation s'est chiffré à 644 M\$, comparativement à une perte d'exploitation de 364 M\$ au troisième trimestre de 2021, soit le premier bénéfice d'exploitation trimestriel depuis le début de la pandémie;
- le BAIIA\* (compte non tenu des éléments particuliers) ou bénéfice avant intérêts, impôts et dotation aux amortissements a été de 1,057 G\$, soit une amélioration par rapport au BAIIA négatif de 67 M\$ au troisième trimestre de 2021;
- la perte nette a été de 508 M\$ (perte par action – résultat dilué de 1,42 \$), contre une perte nette de 640 M\$ (perte par action – résultat dilué de 1,79 \$) au troisième trimestre de 2021. Au troisième trimestre de 2022, la perte nette tenait compte d'une perte de change de 951 M\$;
- les flux de trésorerie nets provenant des activités d'exploitation se sont établis à 290 M\$, comparativement à des flux de trésorerie nets provenant des activités d'exploitation de 305 M\$ au troisième trimestre de 2021.

\* Le BAIIA (compte non tenu des éléments particuliers), la marge BAIIA, le résultat avant impôts ajusté, les flux de trésorerie disponibles, la dette nette et les CESMO ajustées (mentionnés dans le présent communiqué) sont des mesures financières hors PCGR, 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 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 des mesures financières hors PCGR, des ratios hors PCGR et des mesures financières complémentaires d'Air Canada, 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.

## **Perspectives**

Pour le quatrième trimestre de 2022, Air Canada prévoit accroître de près de 60 % sa capacité exprimée en SMO par rapport au trimestre correspondant de 2021 (soit environ 85 % de la capacité exprimée en SMO du quatrième trimestre de 2019).

Air Canada présente les prévisions suivantes pour l'exercice 2022 :

- Air Canada prévoit avoir accru sa capacité en SMO pour l'exercice 2022 d'environ 148 % par rapport à 2021 (soit environ 73 % par rapport aux niveaux de SMO de 2019). La Société continuera d'ajuster sa capacité et de prendre les autres mesures nécessaires, compte tenu notamment de la demande passagers;
- pour 2022, Air Canada s'attend à ce que les CESMO ajustées dépassent de 16 à 18 % les niveaux de 2019. L'écart par rapport aux prévisions précédentes est principalement attribuable à une augmentation des salaires et charges sociales, ainsi que des coûts liés au



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

nombre plus élevé de passagers transportés comparativement aux attentes antérieures (ce qui se traduit par des coûts liés aux services aux passagers et de frais de distribution par SMO accrus), ainsi qu'à l'effet de l'affaiblissement du dollar canadien;

- pour 2022, Air Canada s'attend toujours à une marge BAIIDA\* annuelle d'environ 8 à 11 %.

### *Principales hypothèses*

Air Canada a formulé des hypothèses visant l'ensemble de l'exercice pour l'élaboration et la formulation de ces énoncés prospectifs. Parmi ces hypothèses, Air Canada prévoit une croissance modérée du PIB en 2022. La Société s'attend également à ce que le dollar canadien se négocie en moyenne à 1,30 \$ CA pour 1,00 \$ US pour l'ensemble de 2022 et que le prix du litre de carburant d'aviation s'établisse en moyenne à 1,33 \$ CA pour l'exercice 2022.

### **Mesures financières hors PCGR**

Sont décrites ci-après certaines mesures financières 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. Se reporter à l'analyse ci-après pour une description des mesures financières hors PCGR, et aux tableaux joints au présent communiqué pour les rapprochements des mesures financières hors PCGR utilisées dans ce communiqué avec les mesures financières conformes aux PCGR les plus comparables.

### **BAIIDA**

Le BAIIDA (à savoir le bénéfice avant intérêts, impôts et dotation aux amortissements) est une mesure couramment employée 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. Air Canada retranche les éléments particuliers du BAIIDA, car ces éléments risquent de fausser l'analyse de certaines tendances commerciales et de rendre toute analyse comparative en regard d'autres périodes ou sociétés aériennes moins pertinente.

### **Marge BAIIDA**

La marge BAIIDA (BAIIDA 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

## Marge d'exploitation

La marge d'exploitation (bénéfice [perte d'exploitation] exprimé en pourcentage des produits d'exploitation) est couramment utilisée dans le secteur du transport aérien et Air Canada s'en sert pour examiner la rentabilité compte tenu des charges d'exploitation et compte non tenu des intérêts et de l'impôt.

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

(en millions de dollars canadiens, sauf indication contraire)	Troisièmes trimestres		
	2022	2021	Variation
<b>Bénéfice (perte) d'exploitation selon les PCGR</b>	<b>644 \$</b>	<b>(364) \$</b>	<b>1 008 \$</b>
<b>Rajouter :</b>			
Dotation aux amortissements	413	400	13
<b>BAIIDA (y compris les éléments particuliers)</b>	<b>1 057 \$</b>	<b>36 \$</b>	<b>1 021 \$</b>
<b>Retrancher :</b>			
Éléments particuliers	-	(103)	103
<b>BAIIDA (compte non tenu des éléments particuliers)</b>	<b>1 057 \$</b>	<b>(67) \$</b>	<b>1 124 \$</b>
<b>Produits d'exploitation</b>	<b>5 322 \$</b>	<b>2 103 \$</b>	<b>3 219 \$</b>
<b>Marge d'exploitation (en %)</b>	<b>12,1</b>	<b>(17,3)</b>	<b>29,4 pp</b>
<b>Marge BAIIDA (en %)</b>	<b>19,9</b>	<b>(3,2)</b>	<b>23,1 pp</b>

## Charges d'exploitation par siège-mille offert (« CESMO ») ajustées

Air Canada se sert des CESMO ajustées afin de mesurer le rendement courant des activités de la Société 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 des éléments particuliers, car ces éléments risquent de fausser l'analyse de certaines tendances commerciales et de rendre toute analyse comparative en regard d'autres périodes ou sociétés aériennes moins pertinente.

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 certaines sociétés aériennes qui n'exercent pas d'activités de voyageur comparables n'engagent pas. 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 relativement à l'exploitation d'avions-cargos, coûts que certaines sociétés aériennes qui n'exercent pas d'activités de fret comparables n'engagent pas. En décembre 2021, Air Canada a ajouté à son parc aérien un avion-cargo 767 de Boeing et, en avril 2022, elle en a ajouté un deuxième. Au deuxième trimestre de 2022, Air Canada a pris livraison de deux nouveaux avions-cargos 767 de Boeing, qui devraient entrer en service en 2023. Air Canada prévoit disposer d'une flotte de sept avions-cargos 767 de Boeing d'ici la fin de 2023 et ajouter trois autres avions-cargos 767 de Boeing en 2024 et en 2025, ainsi que deux nouveaux avions-cargos 777 de Boeing dont la livraison est prévue pour 2024.

Avant 2021, Air Canada n'a engagé aucun coût relatif à l'exploitation d'avions-cargos. 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 fait d'exclure des charges d'exploitation la charge de carburant d'aviation, les coûts liés à la portion terrestre des forfaits de Vacances Air Canada, les coûts liés aux avions-cargos et les éléments particuliers 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.

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

(en millions de dollars canadiens, sauf indication contraire)	Troisièmes trimestres		
	2022	2021	Variation
<b>Charges d'exploitation selon les PCGR</b>	<b>4 678 \$</b>	<b>2 467 \$</b>	<b>2 211 \$</b>
<b>Compte tenu des éléments suivants :</b>			
Carburant d'aviation	(1 617)	(472)	(1 145)
Coûts liés à la portion terrestre des forfaits	(80)	(23)	(57)
Éléments particuliers	-	103	(103)
Coûts liés aux avions-cargos (compte non tenu du carburant)	(26)	-	(26)
<b>Charges d'exploitation, compte tenu de l'incidence des éléments ci-dessus</b>	<b>2 955 \$</b>	<b>2 075 \$</b>	<b>880 \$</b>
<b>SMO (en millions)</b>	<b>25 562</b>	<b>11 116</b>	<b>130,0 %</b>
<b>CESMO ajustées (en cents)</b>	<b>11,56 ¢</b>	<b>18,65 ¢</b>	<b>(7,09) ¢</b>

## Résultat avant impôts ajusté

Air Canada se sert du résultat avant impôts ajusté pour mesurer le rendement financier avant impôts global de ses activités sans égard aux effets 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, du profit ou de la perte aux règlements et modifications de dette, ainsi que des éléments particuliers, car ces éléments risquent de fausser l'analyse de certaines tendances commerciales et de rendre toute analyse comparative en regard d'autres périodes ou d'autres sociétés aériennes moins pertinente.



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

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

(en millions de dollars canadiens)	Troisièmes trimestres		
	2022	2021	Variation (\$)
<b>Perte avant impôts sur le résultat selon les PCGR</b>	<b>(504) \$</b>	<b>(679) \$</b>	<b>175 \$</b>
<b>Compte tenu des éléments suivants :</b>			
Éléments particuliers	-	(103)	103
Perte de change	951	136	815
Intérêts nets au titre des avantages du personnel	(9)	1	(10)
(Profit) perte sur instruments financiers comptabilisés à la juste valeur	25	(114)	139
(Profit) perte aux règlements et modifications de dette	(17)	110	(127)
<b>Résultat avant impôts ajusté</b>	<b>446 \$</b>	<b>(649) \$</b>	<b>1 095 \$</b>

### Flux de trésorerie disponibles

Air Canada se sert des flux de trésorerie disponibles comme indicateur de la vigueur financière et du rendement de ses activités exprimant le montant de trésorerie que la Société est en mesure de dégager de ses activités, compte tenu des dépenses d'investissement. Les flux de trésorerie disponibles correspondent aux flux de trésorerie nets provenant des activités d'exploitation, moins les achats d'immobilisations corporelles et incorporelles et déduction faite du produit tiré d'opérations de cession-bail.

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

(en millions de dollars canadiens)	Troisièmes trimestres		
	2022	2021	Variation (\$)
<b>Flux de trésorerie nets provenant des activités d'exploitation</b>	<b>290 \$</b>	<b>305 \$</b>	<b>(15) \$</b>
Achats d'immobilisations corporelles et incorporelles, déduction faite du produit tiré d'opérations de cession-bail	(333)	(149)	(184)
<b>Flux de trésorerie disponibles</b>	<b>(43) \$</b>	<b>156 \$</b>	<b>(199) \$</b>



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



## Mesures financières complémentaires

### **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.

Le tableau ci-après présente les soldes de la dette nette d'Air Canada au 30 septembre 2022 et au 31 décembre 2021.

(en millions de dollars canadiens)	30 septembre	31 décembre	Variation (\$)
	2022	2021	
Total de la dette à long terme et des obligations locatives	15 799 \$	15 511 \$	288 \$
Partie courante de la dette à long terme et des obligations locatives	1 236	1 012	224
<b>Total de la dette à long terme et des obligations locatives (y compris la partie courante)</b>	<b>17 035</b>	<b>16 523</b>	<b>512</b>
Moins la trésorerie, les équivalents de trésorerie et les placements à court et à long terme	(9 206)	(9 570)	364
<b>Dettes nettes</b>	<b>7 829 \$</b>	<b>6 953 \$</b>	<b>876 \$</b>

Pour un complément d'information sur les documents publics d'Air Canada, dont sa Notice annuelle 2021 datée du 25 février 2022, veuillez consulter SEDAR à [www.sedar.com](http://www.sedar.com).

### Avis concernant la téléconférence du troisième trimestre de 2022

Air Canada invite les analystes à sa téléconférence trimestrielle qui se tiendra aujourd'hui, vendredi 28 octobre 2022, à 9 h (HE). Michael Rousseau, président et chef de la direction, Amos Kazzaz, vice-président général et chef des Affaires financières, et Lucie Guillemette, vice-présidente générale et chef des Affaires commerciales, répondront aux questions des analystes. Après la période de questions des analystes, Amos 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. Suivent les renseignements détaillés :

Écoutez la webémission audio en direct à : <https://edge.media-server.com/mmc/p/a5ecs3mw/lan/fr>

Par téléphone : 416 340-2217 ou 1 800 898-3989 (sans frais); code d'accès 5899502#.

Veuillez prévoir 10 minutes pour être connecté 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 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 dans le présent communiqué et dans les documents intégrés par renvoi aux présentes, 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.*

*Entre mars 2020 et le début 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 et les restrictions de déplacements ont été levées dans de nombreux pays, dont le Canada, mais la vaste incidence de la pandémie de COVID-19 et de certains autres facteurs a entravé les efforts de relance d'Air Canada et du secteur mondial du transport aérien, en particulier pendant l'été de 2022. Ces facteurs ont aussi nui à la capacité de certains de ses intervenants, dont dépendent les activités d'Air Canada, à soutenir l'afflux de trafic. Au cours de la période de juin à la mi-juillet, cette situation a entraîné une augmentation considérable des retards et des annulations de vols, ainsi que d'autres perturbations et problèmes opérationnels. Les retards et annulations de vols ont commencé à diminuer en août et il y a eu un retour progressif à la stabilité opérationnelle pendant la deuxième moitié du troisième trimestre de 2022. Rien ne garantit cependant qu'il n'y aura pas d'autres perturbations importantes.*

*Les autres facteurs qui pourraient faire en sorte que les résultats diffèrent sensiblement de ceux indiqués dans les énoncés prospectifs comprennent les effets continus de la pandémie de COVID-19, 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, sa capacité de rembourser ses dettes et de conserver ou d'accroître la liquidité, la concurrence, sa dépendance à l'égard des technologies, les risques liés à la cybersécurité, les cours de l'énergie, 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 autres épidémies, les attentats terroristes, les conflits armés, sa dépendance envers les fournisseurs clés (y compris des organismes gouvernementaux et d'autres intervenants soutenant les activités aéroportuaires et de transport aérien), sa capacité d'exploiter avec succès son programme de fidélité, les interruptions de service, sa capacité de recruter et de conserver du personnel qualifié, la disponibilité et*



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

*l'intégration de la main-d'œuvre d'Air Canada, les pertes par sinistres, l'évolution de la législation, de la réglementation ou de procédures judiciaires, les changements climatiques et les facteurs liés à l'environnement (dont les systèmes météorologiques et autres phénomènes naturels, et des facteurs anthropiques), sa dépendance envers les transporteurs régionaux et autres, sa capacité de préserver et de faire croître sa marque, les relations de travail et les coûts connexes, sa dépendance à l'égard des partenaires Star Alliance<sup>MD</sup> et des coentreprises, les litiges actuels et éventuels avec des tiers, les taux de change, les limites imposées aux termes de clauses restrictives, les questions d'assurance et les coûts qui y sont associés, les 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](http://www.sedar.com), notamment à la rubrique 18, « Facteurs de risque », du rapport de gestion de 2021 d'Air Canada et à la rubrique 14, « Facteurs de risque » du rapport de gestion du troisième trimestre de 2022 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](mailto:investors.investisseurs@aircanada.ca)**

**Internet :**

**[investisseurs.aircanada.com](http://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		
	2022	2021	Variation (\$)
<b>Mesures de performance financière</b>			
Produits d'exploitation	5 322	2 103	3 219
Bénéfice (perte) d'exploitation	644	(364)	1 008
Perte avant impôts sur le résultat	(504)	(679)	175
Perte nette	(508)	(640)	132
Résultat avant impôts ajusté <sup>1)</sup>	446	(649)	1 095
Marge d'exploitation (en %)	12,1	(17,3)	29,4 pp <sup>8)</sup>
BAIIDA (compte non tenu des éléments particuliers) <sup>1)</sup>	1 057	(67)	1 124
Marge BAIIDA <sup>1)</sup> (en %)	19,9	(3,2)	23,1 pp
Liquidités totales <sup>2)</sup>	10 236	14 504	(4 268)
Flux de trésorerie nets provenant des activités d'exploitation	290	305	(15)
Flux de trésorerie disponibles <sup>1)</sup>	(43)	156	(199)
Dettes nettes <sup>1)</sup>	7 829	7 117	712
Perte par action – résultat dilué	(1,42)	(1,79)	0,37
<b>Statistiques d'exploitation<sup>3)</sup></b>	<b>2022</b>	<b>2021</b>	<b>Variation (%)</b>
Passagers-milles payants (« PMP ») (en millions)	22 118	7 915	179,5
Sièges-milles offerts (« SMO ») (en millions)	25 562	11 116	130,0
Coefficient d'occupation (en %)	86,5 %	71,2 %	15,3 pp
Produits passages par PMP (« rendement unitaire ») (en cents)	21,8	20,7	5,4
Produits passages par SMO (« PPSMO ») (en cents)	18,8	14,7	28,1
Produits d'exploitation par SMO (en cents)	20,8	18,9	10,0
Charges d'exploitation par SMO (« CESMO ») (en cents)	18,3	22,2	(17,5)
CESMO ajustées (en cents) <sup>1)</sup>	11,6	18,7	(38,1)
Effectif moyen en équivalents temps plein (« ETP ») (en milliers) <sup>4)</sup>	31,8	21,3	49,7
Avions composant le parc en exploitation à la clôture de la période <sup>5)</sup>	344	337	2,1
Sièges routés (en milliers)	13 951	7 094	96,7
Mouvements des appareils (en milliers)	99,6	57,4	73,6
Longueur d'étape moyenne (en milles) <sup>6)</sup>	1 832	1 565	17,1
Coût du litre de carburant (en cents)	131,8	72,9	80,7
Consommation de carburant (en milliers de litres)	1 227 669	648 515	89,3
Passagers payants transportés (en milliers) <sup>7)</sup>	11 466	5 067	126,3

- 1) Le résultat avant impôts ajusté, le BAIIDA (compte non tenu des éléments particuliers) (à savoir le bénéfice avant intérêts, impôts et dotation aux amortissements), la marge BAIIDA, les flux de trésorerie disponibles, la dette nette et les CESMO ajustées sont des mesures financières hors PCGR, 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 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 des mesures financières hors PCGR et aux tableaux joints à ce communiqué pour un rapprochement quantitatif des mesures financières hors PCGR qui y sont utilisées avec la mesure financière conforme aux PCGR la plus comparable.
- 2) Les liquidités totales s'entendent de la somme de la trésorerie, des équivalents de trésorerie, des placements à court et à long terme et des fonds disponibles aux termes de facilités de crédit d'Air Canada. Au 30 septembre 2022, les liquidités totales 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. Au 30 septembre 2021, les liquidités totales s'élevaient à 14 504 M\$ et étaient composées de trésorerie et d'équivalents de trésorerie et de placements à court terme et à long terme totalisant 9 565 M\$ et d'un montant de 4 939 M\$ pouvant être prélevé sur les facilités de crédit. Ces montants comprennent également des fonds (231 M\$ au 30 septembre 2022 et 92 M\$ au 30 septembre 2021) détenus en fiducie par Vacances Air Canada en conformité avec les prescriptions réglementaires régissant les produits perçus d'avance pour les voyageurs. Se reporter à la rubrique 10, Méthodes comptables, du rapport de gestion du troisième trimestre de 2022 d'Air Canada pour une description du changement de présentation relatif aux liquidités soumises à restrictions appliqué au troisième trimestre de 2022 et selon lequel certains montants ont été reclassés dans la trésorerie et les équivalents de trésorerie, les chiffres comparatifs de 2021 ayant aussi été reclassés.
- 3) À l'exception de l'effectif moyen en ETP, les statistiques d'exploitation dans le présent tableau tiennent compte des transporteurs tiers exerçant leurs activités aux termes de contrats d'achat de capacité avec Air Canada.
- 4) Rend compte des ETP à Air Canada et aux filiales de celle-ci, à l'exclusion des ETP chez des transporteurs tiers exerçant leurs activités aux termes de contrats d'achat de capacité avec Air Canada. Au 30 septembre 2022, il y avait 32 166 employés en poste au Canada.
- 5) Le nombre d'avions composant le parc aérien en exploitation d'Air Canada au 30 septembre 2022 et au 30 septembre 2021 comprend certains avions immobilisés au sol en raison de l'incidence de la pandémie de COVID-19. Au 30 septembre 2022, quatre avions étaient encore immobilisés au sol pour maintenance en vue de leur remise en service.
- 6) La longueur d'étape moyenne correspond au total de sièges-milles offerts divisé par le total de sièges routés.



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

- 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**