

Air Canada annonce ses résultats financiers pour le premier trimestre de 2022

- *Produits d'exploitation de 2,573 G\$ au premier trimestre, soit environ trois fois et demie les produits d'exploitation enregistrés au premier trimestre de 2021*
- *Perte d'exploitation de 550 M\$ au premier trimestre de 2022, contre une perte d'exploitation de 1,049 G\$ au premier trimestre de 2021*
- *Produits passages perçus d'avance en hausse d'environ 1,2 G\$ au premier trimestre de 2022 par rapport à leur niveau de fin d'exercice 2021*
- *Commande d'appareils A321XLR d'Airbus augmentée de quatre pour passer à 30 appareils et fourniture par IAE des moteurs PW1100G-JM connexes*

MONTREAL, le 26 avril 2022 /CNW Telbec/ - Air Canada a présenté aujourd'hui ses résultats financiers du premier trimestre de 2022.

« L'amélioration considérable des résultats d'Air Canada d'un exercice à l'autre au premier trimestre est la preuve tangible qu'une reprise est en cours, a déclaré Michael Rousseau, président et chef de la direction d'Air Canada. Notre solide progression témoigne de l'engagement de nos employés, et je les remercie de leur travail sans relâche pour prendre soin de nos clients durant plus de deux ans de pandémie mondiale. Aujourd'hui, nos employés font preuve du même niveau de détermination, d'engagement et de passion dans l'exécution de notre stratégie de relance.

« L'année s'est amorcée faiblement en raison du variant Omicron et des restrictions de déplacements. Toutefois, nos résultats ont rapidement rebondi en mars, les volumes de passagers ayant dépassé les niveaux élevés de décembre et les ventes de passages en mars 2022 ont atteint plus de 90 % de leur niveau de mars 2019, ce qui est un indicateur avancé d'une nette amélioration des résultats du deuxième et du troisième trimestres. Pour le trimestre, Air Canada a enregistré des produits d'exploitation de 2,573 G\$, soit plus du triple de ceux du trimestre correspondant de l'exercice précédent. Ces résultats ont été soutenus par une gestion rigoureuse des coûts qui a permis de réduire les CESMO ajustées* de plus de 6 % par rapport au quatrième trimestre de 2021. Le BAIIA* trimestriel, bien que négatif de 143 M\$, s'est amélioré de 620 M\$ par rapport à la même période de l'exercice précédent et nous avons terminé le trimestre avec des liquidités non soumises à restriction de 10,162 G\$, ce qui est proche des niveaux de fin d'exercice 2021.

« En prévision de notre reprise, Air Canada a maintenu le cap sur des projets clés à long terme visant à accroître et à diversifier ses produits d'exploitation et à réduire ses coûts. L'expansion d'Air Canada Cargo en est un, la division voyant ses produits trimestriels augmenter de 42 % par rapport au premier trimestre de 2021 pour s'établir à 398 M\$, et son parc s'agrandissant avec l'ajout de deux nouveaux avions-cargos 767-300 de Boeing qui seront livrés en 2022. La renégociation des principaux contrats d'entretien moteurs achevée au cours du trimestre générera par ailleurs des économies pendant la durée restante des contrats. Les réservations de primes aériennes Aéroplan au cours du trimestre ont dépassé de 19 % celles du trimestre correspondant de 2019. Le programme transformé a enregistré les plus fortes augmentations du nombre de nouveaux membres et d'échanges de points en un trimestre et a généré des facturations brutes de tiers dépassant de 21 % les niveaux du premier trimestre de 2019 », a souligné M. Rousseau.

« Air Canada s'adapte rapidement au monde postpandémique. Nous faisons notre part en contribuant au transport d'Ukrainiens jusqu'au Canada, avec un don substantiel de 100 millions de points Aéroplan. Nous avons fait progresser nos objectifs ESG durant le trimestre en annonçant une commande de 26 appareils A321XLR d'Airbus écoénergétiques que nous venons de porter à 30 appareils. De plus, nous avons récemment conclu un accord à long terme avec International Aero

Engines, LLC (Pratt & Whitney) pour le choix des moteurs PW1100G-JM, des moteurs de rechange et des services de maintenance connexes pour ces nouveaux avions. Nous réagissons à l'évolution du contexte concurrentiel en mettant en action notre stratégie « Toujours plus haut » qui vise à rehausser toutes les facettes de nos activités, en particulier en ce qui a trait à l'expérience client. Compte tenu de la demande refoulée en voyages, de la fidélité manifeste de nos clients et de l'élimination prévue d'autres restrictions gouvernementales liée aux déplacements, Air Canada prévoit que sa reprise s'accélérera d'ici la fin de 2022 et par la suite », a affirmé M. Rousseau.

Résultats financiers du premier trimestre et de l'exercice 2022

- Au premier trimestre de 2022, la capacité opérationnelle d'Air Canada, exprimée en sièges.milles offerts (« SMO ») a augmenté d'environ 3,4 fois par rapport à celle du premier trimestre de 2021. Ce résultat, de 45 % inférieur à celui du premier trimestre de 2019, est généralement conforme aux prévisions relatives à la capacité indiquées dans le communiqué d'Air Canada portant sur le quatrième trimestre de 2021 daté du 18 février 2022.
- Les produits passages se sont élevés à 1,917 G\$ au premier trimestre de 2022, soit près de cinq fois plus qu'au premier trimestre de 2021.
- Les produits d'exploitation ont atteint 2,573 G\$ au premier trimestre de 2022, soit environ trois fois et demie le résultat du premier trimestre de 2021.
- Le total des charges d'exploitation s'est établi à 3,123 G\$ au premier trimestre de 2022, soit une augmentation de 1,345 G\$ ou de 76 % par rapport au premier trimestre de 2021.
- Les charges d'exploitation par siège-mille offert (« CESMO ») au premier trimestre de 2022 se sont chiffrées à 21,8 cents, contre 42,2 cents au premier trimestre de 2021.
- Les charges d'exploitation par siège-mille offert ajustées* (« CESMO ajustées ») au premier trimestre de 2022 se sont établies à 15,6 cents, contre 40,4 cents au premier trimestre de 2021.
- Le BAIIA (compte non tenu des éléments particuliers)* ou bénéfice avant intérêts, impôts et dotation aux amortissements au premier trimestre de 2022 a été négatif de 143 M\$, contre un BAIIA négatif de 763 M\$ au premier trimestre de 2021.
- La perte nette a été de 974 M\$, soit une perte par action - résultat dilué de 2,72 \$ au premier trimestre de 2022, contre une perte nette de 1,304 G\$, soit une perte par action - résultat dilué de 3,90 \$, au premier trimestre de 2021.
- Les flux de trésorerie provenant des activités d'exploitation se sont établis à 335 M\$ au premier trimestre de 2022, comparativement à des flux de trésorerie affectés aux activités d'exploitation de 888 M\$ au premier trimestre de 2021, soit une hausse de 1 223 M\$ attribuable à l'amélioration des résultats d'exploitation et à la vigueur des produits passages perçus d'avance. Les flux de trésorerie disponibles se sont chiffrés à 59 M\$ au premier trimestre de 2022, en hausse de 1 221 M\$ par rapport à la période correspondante de 2021.

*Le BAIIA, la marge BAIIA, les CESMO ajustées et les flux de trésorerie disponibles (décrits plus amplement ci-après) sont des mesures financières hors PCGR ou des ratios hors PCGR. 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 ratios hors PCGR d'Air Canada et le rapprochement des mesures hors PCGR d'Air Canada avec la mesure financière conforme aux PCGR la plus comparable.

Aperçu du premier trimestre de 2022

Depuis le début du trimestre et jusqu'au 28 février 2022, un résultat négatif au test PCR de dépistage de la COVID-19 effectué dans les 72 heures précédant le départ ou la preuve d'un résultat de test positif effectué dans les 11 à 180 jours avant le vol a été exigé comme préalable à

l'entrée au pays de tous les voyageurs, peu importe leur statut vaccinal. Le 15 février 2022, le gouvernement du Canada a annoncé des modifications de certaines restrictions de déplacements pour les voyageurs entièrement vaccinés. Se reporter à la rubrique 4, « Aperçu général et faits saillants du premier trimestre de 2022 » du rapport de gestion du premier trimestre de 2022 d'Air Canada pour des renseignements supplémentaires sur ces changements.

Le 17 mars 2022, le gouvernement du Canada a annoncé d'autres changements qui sont entrés en vigueur le 1^{er} avril 2022, à savoir que les voyageurs entièrement vaccinés n'auront plus à fournir un résultat de test de dépistage de la COVID-19 préalable à l'entrée au Canada par voies aériennes, terrestres ou maritimes. Les voyageurs étrangers qui ne satisfont pas aux exigences pour être considérés comme entièrement vaccinés demeurent interdits d'entrée au Canada, sauf s'ils sont admissibles à l'exemption précisée dans les décrets pris au titre de la *Loi sur la mise en quarantaine*. Les voyageurs non vaccinés ou partiellement vaccinés autorisés à entrer au Canada demeurent assujettis à l'exigence fédérale de mise en quarantaine et doivent subir un test PCR de dépistage de la COVID-19 au moment de leur arrivée et le huitième jour suivant leur arrivée.

Réseau et horaire

Depuis le début de la pandémie, Air Canada gère de très près sa capacité en SMO en fonction des tendances du marché et de la demande en voyages. En janvier 2022, du fait de l'apparition du variant Omicron et de la baisse à court terme de la demande qui s'en est ensuivie, Air Canada a suspendu ses vols pour certaines destinations des Antilles entre le 24 janvier et le 30 avril 2022.

En février 2022, Air Canada a fait les annonces ci-après (en complément des modifications d'horaire annoncées au second semestre de 2021) :

- Expansion du réseau en Amérique du Nord pour l'été 2022 et inscription à l'horaire de quatre nouvelles liaisons transfrontalières et de trois nouvelles liaisons intérieures, ainsi que rétablissement de 41 liaisons nord-américaines. Air Canada compte desservir 51 aéroports au Canada et 46 aéroports aux États-Unis cet été pour offrir à ses clients le plus vaste réseau et le plus grand éventail d'options de voyages de tous les transporteurs canadiens.
- Enrichissement de l'horaire d'été pour 2022 par le rétablissement de 34 liaisons internationales transatlantiques et transpacifiques.

Se reporter à la rubrique 4, « Faits saillants de 2021 », du rapport de gestion de 2021 d'Air Canada pour un complément d'information sur les modifications apportées à l'horaire annoncées en 2021.

Perspectives

Pour le deuxième trimestre de 2022, Air Canada prévoit accroître de 414 % sa capacité exprimée en SMO de 2022 par rapport au trimestre correspondant de 2021 (ou environ 73 % la capacité exprimée en SMO du deuxième trimestre de 2019).

Air Canada réitère les prévisions pour l'exercice 2022 présentées dans son communiqué daté du 30 mars 2022 :

- Air Canada prévoit accroître d'environ 150 % sa capacité en SMO pour l'exercice 2022 par rapport à 2021 (ou d'environ 75 % par rapport aux niveaux de 2019). La Société continuera d'ajuster sa capacité et de prendre les autres mesures nécessaires, compte tenu notamment de la demande passagers et des directives de santé publique, des restrictions de déplacements à l'échelle mondiale ainsi que de divers autres facteurs, comme l'inflation et les autres pressions sur les coûts.
- Pour 2022, Air Canada s'attend à ce que les charges d'exploitation par siège-mille offert (« CESMO ») ajustées* demeurent d'environ 13 % à 15 % supérieures à leur niveau de 2019.
- Pour 2022, Air Canada s'attend à une marge BAIIA* annuelle d'environ 8 % à 11 %.

Principales hypothèses

Air Canada a formulé des hypothèses pour l'élaboration et la formulation de ces énoncés prospectifs. Entre autres, elle a présumé que la croissance du PIB du Canada serait modérée en 2022. Air Canada a également présumé que le dollar canadien se négocierait en moyenne à 1,26 \$ CA pour 1,00 \$ US en 2022 et que le cours du carburant d'aviation s'établirait en moyenne à 1,24 \$ le litre en 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 qui présentent les rapprochements des mesures financières hors PCGR utilisées dans le présent communiqué et des 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 BAIIDA et la marge BAIIDA 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		
	2022	2021	Variation (\$)
Perte d'exploitation selon les PCGR	(550) \$	(1 049) \$	499 \$
Rajouter :			
Dotation aux amortissements	403	413	(10)
BAIIDA (y compris les éléments particuliers)	(147) \$	(636) \$	489 \$
Retrancher :			
Éléments particuliers	4	(127)	131
BAIIDA (compte non tenu des éléments particuliers)	(143) \$	(763) \$	620 \$
Marge d'exploitation (en %)	(21)	(144)	123 pp
Marge BAIIDA (en %)	(6)	(105)	99 pp

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.

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 mis en service un avion-cargo 767 de Boeing et elle prévoit disposer d'une flotte de sept avions-cargos 767 de Boeing d'ici les 12 à 18 prochains mois. 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)	Premiers trimestres		
	2022	2021	Variation (\$)
Charges d'exploitation selon les PCGR	3 123 \$	1 778 \$	1 345 \$
Compte tenu des éléments suivants :			
Carburant d'aviation	(750)	(200)	(550)
Coûts liés à la portion terrestre des forfaits	(129)	(5)	(124)
Éléments particuliers	(4)	127	(131)
Coûts liés aux avions-cargos	(11)	-	(11)
Charges d'exploitation, compte tenu de l'incidence des éléments ci-dessus	2 229 \$	1 700 \$	529 \$
SMO (en millions)	14 297	4 211	239,5 %
CESMO ajustées (en cents)	15,59 ¢	40,37 ¢	(24,78) ¢

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 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)	Premiers trimestres		
	2022	2021	Variation (\$)
Perte avant impôts sur le résultat selon les PCGR	(814) \$	(1 387) \$	573 \$

Compte tenu des éléments suivants :			
Éléments particuliers	4	(127)	131
Profit de change	(99)	(67)	(32)
Intérêts nets au titre des avantages du personnel	(4)	4	(8)
Perte sur instruments financiers comptabilisés à la juste valeur	173	223	(50)
Perte aux règlements et modifications de dette	-	19	(19)
Résultat avant impôts ajusté	(740) \$	(1 335) \$	595 \$

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)	Premiers trimestres		
	2022	2021	Variation (\$)
Flux de trésorerie nets provenant des (affectés aux) activités d'exploitation	335 \$	(888) \$	1 223 \$
Achats d'immobilisations corporelles et incorporelles, déduction faite du produit tiré d'opérations de cession-bail	(276)	(274)	(2)
Flux de trésorerie disponibles	59 \$	(1 162) \$	1 221 \$

Mesures financières supplémentaires

Dette nette

La dette nette est une mesure financière complémentaire aux PCGR 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 31 mars 2022 et au 31 décembre 2021.

(en millions de dollars canadiens)	31 mars	31 décembre	Variation (\$)
	2022	2021	
Total de la dette à long terme et des obligations locatives	15 126 \$	15 511	(385) \$
Partie courante de la dette à long terme et des obligations locatives	1 117	1 012	105
Total de la dette à long terme et des obligations locatives (y compris la partie courante)	16 243	16 523	(280)
Moins la trésorerie, les équivalents de trésorerie et les placements à court et à long terme	(9 212)	(9 403)	191
Dette nette	7 031 \$	7 120 \$	(89) \$

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

Avis concernant la téléconférence du premier trimestre de 2022

Air Canada invite les analystes à sa téléconférence trimestrielle qui se tiendra aujourd'hui, mardi 26 avril 2022, à 8 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/xqqqtp6o/lan/fr>

Veuillez prévoir 10 minutes pour être connecté 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 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.

Air Canada et le reste de l'industrie mondiale du transport aérien ont fait face à une baisse considérable du trafic par rapport à 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. Bien que la situation se soit améliorée et que les restrictions de déplacements aient été levées dans de nombreux pays, Air Canada ne peut prévoir ni le moment où la situation pourrait se rétablir aux niveaux prépandémiques ni la mesure dans laquelle ces niveaux seront atteints. La pandémie de COVID-19 continue d'avoir des répercussions économiques importantes, notamment sur les dépenses et le comportement des entreprises et des consommateurs. Ce facteur pourrait à son tour affecter gravement la demande à l'égard du transport aérien. Notamment, le retour des voyages d'affaires aux niveaux prépandémiques peut être perturbé par l'évolution des modèles commerciaux et des pratiques de télétravail adoptés pendant la pandémie de COVID-19, y compris le recours aux vidéoconférences et autres technologies de télétravail ainsi que l'intérêt marqué à l'égard de pratiques plus écoresponsables. Air Canada suit de très près les principaux indicateurs pertinents pour ses projets de relance et prendra les mesures qui s'imposent pour s'adapter. Ces mesures dépendront de divers facteurs, parmi lesquels l'évolution de l'épidémie, du virus et de ses variants, les mesures prises par les gouvernements, notamment en matière de santé, l'intérêt pour les voyages et la volonté de prendre l'avion des voyageurs, la complexité associée au redémarrage d'un secteur dont les nombreuses parties prenantes doivent agir de façon coordonnée, ainsi que le moment et l'ampleur de la reprise des voyages internationaux et des voyages d'affaires, aucun de ces facteurs ne pouvant être prédit avec certitude.

Les autres 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, 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, 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 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 d'origine humaine), 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^{MD} 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 [sedar.com](https://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 premier 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.

À propos d'Air Canada

Air Canada est le transporteur national du Canada, la plus grande société aérienne au pays à exploiter des services intérieurs et internationaux et un membre cofondateur du réseau Star Alliance, le plus vaste regroupement mondial de transporteurs aériens. C'est, en Amérique du Nord, la seule société aérienne d'envergure internationale offrant une gamme complète de services à détenir la cote quatre étoiles décernée par la firme de recherche indépendante britannique Skytrax qui, en 2021, lui a aussi attribué les prix du Meilleur personnel au sol et à bord en Amérique du Nord, du Meilleur personnel au sol et à bord au Canada, du Meilleur salon de classe affaires en Amérique du Nord et du Transporteur par excellence face à la COVID-19. Également en 2021, Air Canada a été proclamée Meilleur transporteur aérien en Amérique du Nord par la revue *Global Traveler* pour la troisième année de suite. En janvier 2021, Air Canada s'est vu conférer par l'APEX la certification de niveau diamant pour son programme de biosécurité Air Canada SoinPropre+, créé pour gérer la COVID-19. C'est la seule société aérienne au Canada à atteindre l'échelon le plus élevé de l'APEX. Air Canada s'est donné un objectif de carboneutralité de toutes ses activités à l'échelle mondiale d'ici 2050. Pour de plus amples renseignements, consultez aircanada.com/medias, suivez Air Canada sur [Twitter](#) et [LinkedIn](#), et joignez-vous à Air Canada sur [Facebook](#).

Internet : aircanada.com/medias

Inscrivez-vous pour recevoir les nouvelles d'Air Canada : aircanada.com

À l'intention des médias :

[Photos](#)

[Vidéos](#)

[Images en vrac](#)

[Articles](#)

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		
	2022	2021	Variation (\$)
Mesures de performance financière			

Produits d'exploitation	2 573	729	1 844
Perte d'exploitation	(550)	(1 049)	499
Perte avant impôts sur le résultat	(814)	(1 387)	573
Perte nette	(974)	(1 304)	330
Résultat avant impôts ajusté ¹⁾	(740)	(1 335)	595
Marge d'exploitation (en %)	(21)	(144)	123 pp ⁸⁾
BAIIDA (compte non tenu des éléments particuliers) ¹⁾	(143)	(763)	620
Marge BAIIDA ¹⁾ (en %)	(6)	(105)	99 pp
Liquidités non soumises à restrictions ²⁾	10 162	6 582	3 580
Flux de trésorerie nets provenant des (affectés aux) activités d'exploitation ¹⁾	335	(888)	1 223
Flux de trésorerie disponibles ¹⁾	59	(1 162)	1 221
Dettes nettes ¹⁾	7 031	6 170	861
Perte par action - résultat dilué	(2,72)	(3,90)	1,18
Statistiques d'exploitation³⁾	2022	2021	Variation (%)
Passagers-milles payants (« PMP ») (en millions)	9 481	1 831	417,9
Sièges-milles offerts (« SMO ») (en millions)	14 297	4 211	239,5
Coefficient d'occupation (en %)	66,3 %	43,5 %	22,8 pp
Produits passages par PMP (« rendement unitaire ») (en cents)	20,2	21,6	(6,2)
Produits passages par SMO (« FPSMO ») (en cents)	13,4	9,4	43,1
Produits d'exploitation par SMO (en cents)	18,0	17,3	4,0
Charges d'exploitation par SMO (« CESMO ») (en cents)	21,8	42,2	(48,3)
CESMO ajustées (en cents) ¹⁾	15,6	40,4	(61,4)
Effectif moyen en équivalents temps plein (« ETP ») (en milliers) ⁴⁾	27,3	16,1	69,5
Avions composant le parc en exploitation à la clôture de la période ⁵⁾	332	332	-
Sièges routés (en milliers)	8 653	2 571	236,6
Mouvements des appareils (en milliers)	65,0	22,1	193,7
Longueur d'étape moyenne (en milles) ⁶⁾	1 652	1 638	0,9
Coût du litre de carburant (en cents)	98,6	62,7	57,2
Consommation de carburant (en milliers de litres)	760 862	318 358	139,0
Passagers payants transportés (en milliers) ⁷⁾	5 435	1 124	383,6

- 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 au présent communiqué pour un rapprochement quantitatif des mesures financières hors PCGR utilisées dans le présent communiqué avec la mesure financière conforme aux PCGR la plus comparable.
- 2) Les liquidités non soumises à restrictions signifient 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 2022, les liquidités non soumises à restrictions se composaient de trésorerie et d'équivalents de trésorerie et de placements à court terme et à long terme totalisant 9 212 M\$ et d'un montant de 950 M\$ pouvant être prélevé sur les facilités de crédit. Au 31 mars 2021, les liquidités non soumises à restrictions se composaient de trésorerie et d'équivalents de trésorerie et de placements à court et à long terme de 6 582 M\$.
- 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 au titre de contrats d'achat de capacité avec Air Canada. Au 31 mars 2022, il y avait 29 346 employés en poste au Canada.
- 5) Le nombre d'avions composant le parc aérien en exploitation d'Air Canada au 31 mars 2022 et au 31 décembre 2021 comprend plusieurs avions immobilisés au sol en raison de l'incidence de la pandémie de COVID-19.
- 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.

SOURCE Air Canada

Consultez le contenu original pour télécharger le multimédia :
<http://www.newswire.ca/fr/releases/archive/April2022/26/c8397.html>

%SEDAR: 00001324F

Renseignements : media@aircanada.ca

CO: Air Canada

CNW 06:00e 26-APR-22