

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

- *Produits d'exploitation de 3,981 G\$, soit près de cinq fois plus qu'au deuxième trimestre de 2021*
- *Perte d'exploitation de 253 M\$, soit la perte trimestrielle la plus faible depuis le début de la pandémie*
- *Flux de trésorerie disponibles* de 441 M\$, en hausse de près de 2,1 G\$ par rapport au deuxième trimestre de 2021*
- *Liquidités non soumises à restrictions de plus de 10,5 G\$ au 30 juin 2022*

MONTREAL, le 2 août 2022 /CNW Telbec/ - Air Canada a présenté aujourd'hui ses résultats financiers du deuxième trimestre de 2022.



Logo de AIR CANADA (Groupe CNW/Air Canada)

« Sur le plan opérationnel, le dernier trimestre a été très difficile pour notre entreprise, nos employés et nos clients. La voie de la reprise après un événement grave est rarement simple et facile. Je remercie nos employés pour leur remarquable détermination, ainsi que pour le professionnalisme et le dévouement dont ils ont fait montre en veillant au transport en toute sécurité de plus de 9,1 millions de clients au cours du trimestre. Cela représente près de 8 millions de plus qu'au deuxième trimestre de 2021 ou environ 70 % du total des passagers transportés au cours de l'exercice 2021 », a indiqué Michael Rousseau, président et chef de la direction d'Air Canada.

« Partout dans le monde, le secteur doit composer avec des conditions sans précédent alors qu'il se relève à peine de l'incidence des restrictions liées à la pandémie. La situation est particulièrement difficile au Canada, où nous sommes passés d'une interruption du transport aérien de près de deux ans pour ensuite, en l'espace de seulement quelques mois, rebâtir notre capacité à près de 80 % des niveaux de 2019. Malgré une planification et des projections méticuleuses du redémarrage de leurs activités, les intervenants du secteur du transport aérien sont exposés à des pressions importantes. Nous continuons à travailler ensemble pour rétablir l'expérience voyage à la hauteur des attentes et sommes encouragés par les récentes améliorations.

« Sur le plan financier, nous sommes satisfaits de nos résultats : nous avons généré un BAIIA* de 154 M\$ pour le trimestre, une augmentation remarquable par rapport à un BAIIA trimestriel négatif de 656 M\$ il y a un an, et les produits d'exploitation ont approché les 4 G\$ pour le trimestre, une amélioration d'environ 3,1 G\$ par rapport au deuxième trimestre de 2021. Par rapport aux niveaux prépandémiques, au deuxième trimestre de 2022, les produits passages perçus d'avance ont atteint 94 % de ceux enregistrés pour le trimestre correspondant de 2019. Au deuxième trimestre, notre capacité opérationnelle, exprimée en sièges-milles offerts (SMO), a représenté 73 % de celle enregistrée au deuxième trimestre de 2019 et, malgré la capacité moindre, les produits passages ont représenté 80 % de ceux de ce même trimestre, grâce à des rendements accrus », a précisé M. Rousseau.

« Nous nous attendions à ce que les voyages connaissent un rebond important après la levée des restrictions et nous nous sommes préparés en conséquence. Nous avons entamé la haute saison estivale avec près de 90 % de nos effectifs prépandémiques, tout en prévoyant prudemment

exploiter environ 80 % de notre horaire prépandémique au cours de cette période. Au deuxième trimestre de 2022, nous avons dégagé un coefficient d'occupation de 80,5 %, soit une grande amélioration par rapport à celui du deuxième trimestre de 2021; ce niveau représente malgré tout une réduction d'environ quatre points de pourcentage par rapport au deuxième trimestre de 2019. Afin d'appuyer davantage les efforts de reprise du secteur et d'atténuer les répercussions à court terme sur les clients et les employés, nous avons récemment pris des mesures additionnelles pour aplanir les pointes et faciliter le flux de trafic, en réduisant de manière proactive notre horaire pour juillet et août.

« Enfin, alors que de nombreux intervenants jouent un rôle unique et essentiel dans le système de transport aérien, nous reconnaissons que l'expérience de ces mesures interdépendantes représente à elle seule un périple pour nos clients. Nous travaillons en étroite collaboration avec nos fournisseurs de services et les gouvernements pour continuer de nous attaquer aux problèmes que rencontre l'aviation au Canada et dans le monde. Nous sommes conscients que nos clients ont subi des inconvénients et des perturbations et nous le regrettons sincèrement. La situation n'a rien d'habituel. Nous remercions nos clients de leur compréhension et de leur fidélité envers Air Canada en ces temps sans précédent », a conclu M. Rousseau.

Résultats financiers du deuxième trimestre de l'exercice 2022

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

- La capacité opérationnelle d'Air Canada, exprimée en sièges.milles offerts (« SMO »), a été presque cinq fois plus élevée qu'au deuxième trimestre de 2021. La capacité au deuxième trimestre représente 73 % de celle du deuxième trimestre de 2019, ce qui correspond aux prévisions indiquées dans le communiqué d'Air Canada portant sur les résultats du premier trimestre de 2022 daté du 26 avril 2022.
- Les produits passages se sont élevés à 3,441 G\$, soit environ huit fois plus qu'au deuxième trimestre de 2021.
- Les produits d'exploitation ont atteint 3,981 G\$, soit près de cinq fois ceux du deuxième trimestre de 2021.
- Les charges d'exploitation se sont chiffrées à 4,234 G\$, une augmentation de 2,264 G\$ par rapport au deuxième trimestre de 2021.
- Les charges d'exploitation par siège-mille offert (« CESMO ») ont été ramenées à 20,8 cents, alors qu'elles étaient de 49,3 cents au deuxième trimestre de 2021.
- Les charges d'exploitation par siège-mille offert ajustées (« CESMO ajustées »)* se sont établies à 13,1 cents, contre 41,5 cents au deuxième trimestre de 2021.
- La perte d'exploitation s'est chiffrée à 253 M\$, en baisse comparativement à 1,133 G\$ au deuxième trimestre de 2021.
- Le BAIIA* (compte non tenu des éléments particuliers) ou bénéfice avant intérêts, impôts et dotation aux amortissements a été de 154 M\$, soit une amélioration par rapport à un BAIIA négatif de 656 M\$ au deuxième trimestre de 2021.
- La perte nette a été de 386 M\$, soit une perte par action - résultat dilué de 1,60 \$, contre une perte nette de 1,165 G\$, soit une perte par action - résultat dilué de 3,31 \$, au deuxième trimestre de 2021.
- Les flux de trésorerie provenant des activités d'exploitation se sont établis à 1,077 G\$, comparativement à des flux de trésorerie affectés aux activités d'exploitation de 1,377 G\$ au deuxième trimestre de 2021. Cette hausse de 2,454 G\$ est attribuable à l'amélioration des résultats d'exploitation et à la vigueur des produits passages perçus d'avance au deuxième trimestre de 2022, et tient compte de l'incidence du remboursement des billets non remboursables admissibles, lequel s'est élevé à 997 M\$ au deuxième 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.

Aperçu du deuxième trimestre de 2022

Assouplissement des restrictions de déplacements

Les restrictions de déplacements ont été de nouveau assouplies par le gouvernement du Canada au cours du deuxième trimestre de 2022. Les changements comprenaient ce qui suit :

- Depuis le 1^{er} avril 2022, les voyageurs entièrement vaccinés ne sont plus tenus de fournir un résultat négatif au test de dépistage de la COVID-19 avant leur arrivée.
- Les tests aléatoires pour les voyageurs entièrement vaccinés ont été suspendus temporairement à compter du 11 juin 2022. Ils ont repris le 19 juillet 2022 (y compris pour les voyageurs non vaccinés et les voyageurs entièrement vaccinés sélectionnés au hasard), toutefois, ils sont désormais effectués hors de l'aéroport.
- Depuis le 20 juin 2022, les passagers ne sont plus tenus de présenter une preuve de vaccination pour monter à bord d'un avion au Canada. Les exigences applicables aux passagers entrant au Canada demeurent inchangées.

Les voyageurs étrangers doivent être entièrement vaccinés pour entrer 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*. En général, les voyageurs non vaccinés ou partiellement vaccinés autorisés à entrer au Canada demeurent assujettis à l'exigence fédérale de mise en quarantaine et doivent effectuer un test de dépistage de la COVID-19 avant leur arrivée, à leur arrivée et le huitième jour suivant leur arrivée.

Réseau et horaire

À la fin de juin 2022, en réponse aux défis sans précédent auxquels le système de transport aérien était confronté, Air Canada a décidé qu'elle annulerait de façon proactive environ 8 % de ses vols réguliers en juillet et août 2022. Cette réduction représente environ 154 vols de moins par jour, en moyenne, essentiellement sur les lignes intérieures et transfrontalières américaines à destination et en provenance de Toronto et de Montréal (aux heures de pointe), et au total quelque 378 millions de SMO.

Parc aérien

En juillet 2022, Air Canada a finalisé un contrat visant l'acquisition de deux nouveaux avions-cargos 777 de Boeing, dont la livraison est prévue en 2024.

Perspectives

Pour le troisième trimestre de 2022, Air Canada prévoit accroître de près de 131 % sa capacité exprimée en SMO par rapport au trimestre correspondant de 2021 (soit environ 79 % de la capacité exprimée en SMO du troisième trimestre de 2019).

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

- Air Canada prévoit accroître d'environ 150 % sa capacité en SMO pour l'exercice 2022 par rapport à 2021 (soit environ 74 % 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 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 CESMO ajustées dépassent de 15 % à 17 % les niveaux de 2019. L'écart par rapport aux prévisions antérieures est principalement attribuable à une augmentation du volume de clients transportés, ce qui se traduit par une augmentation des coûts de service aux passagers et des frais de distribution. Dans une moindre mesure, il est également attribuable à l'augmentation des salaires et charges sociales.
- 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 pour l'élaboration et la formulation de ces énoncés prospectifs. Parmi ces hypothèses, Air Canada prévoit une croissance modérée du PIB en 2022. Air Canada s'attend maintenant à ce que le dollar canadien se négocie en moyenne à 1,28 \$ 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 1,27 \$ 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 BAIIDA et la marge BAIIDA 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)	Deuxièmes trimestres		
	2022	2021	Variation (\$)
Perte d'exploitation selon les PCGR	(253) \$	(1 133) \$	880 \$
Rajouter :			
Dotation aux amortissements	407	404	3
BAIIDA (y compris les éléments particuliers)	154 \$	(729) \$	883 \$
Retrancher :			
Éléments particuliers	-	73	(73)
BAIIDA (compte non tenu des éléments particuliers)	154 \$	(656) \$	810 \$
Marge d'exploitation (en %)	(6)	(135)	129 pp
Marge BAIIDA (en %)	4	(78)	82 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 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. 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)	Deuxièmes trimestres		
	2022	2021	Variation (\$)
Charges d'exploitation selon les PCGR	4 234 \$	1 970 \$	2 264 \$
Compte tenu des éléments suivants :			
Carburant d'aviation	(1 450)	(239)	(1 211)
Coûts liés à la portion terrestre des forfaits	(102)	(1)	(101)
Éléments particuliers	-	(73)	73
Coûts liés aux avions-cargos	(22)	-	(22)
Charges d'exploitation, compte tenu de l'incidence des éléments ci-dessus	2 660 \$	1 657 \$	1 003 \$
SMO (en millions)	20 331	4 000	408,3 %
CESMO ajustées (en cents)	13,09 ¢	41,45 ¢	(28,36) ¢

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 (ou de la perte) avant impôts sur le résultat selon les PCGR comme suit :

(en millions de dollars canadiens)	Deuxièmes trimestres		
	2022	2021	Variation (\$)
Perte avant impôts sur le résultat selon les PCGR	(352) \$	(1 298) \$	946 \$
Compte tenu des éléments suivants :			
Éléments particuliers	-	73	(73)
Perte de change	196	5	191
Intérêts nets au titre des avantages du personnel	(4)	5	(9)
(Profit) perte sur instruments financiers comptabilisés à la juste valeur	(287)	5	(292)
Résultat avant impôts ajusté	(447) \$	(1 210) \$	763 \$

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)	Deuxièmes trimestres		
	2022	2021	Variation (\$)
Flux de trésorerie nets provenant des (affectés aux) activités d'exploitation	1 077 \$	(1 377) \$	2 454 \$
Achats d'immobilisations corporelles et incorporelles, déduction faite du produit tiré d'opérations de cession-bail	(636)	(261)	(375)
Flux de trésorerie disponibles	441 \$	(1 638) \$	2 079 \$

Mesures financières complémentaires

Dette nette

La dette nette est une mesure de la 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 juin 2022 et au 31 décembre 2021.

(en millions de dollars canadiens)	30 juin	31 décembre	Variation (\$)
	2022	2021	
Total de la dette à long terme et des obligations locatives	15 400 \$	15 511 \$	(111) \$
Partie courante de la dette à long terme et des obligations locatives	1 164 \$	1 012	152

Total de la dette à long terme et des obligations locatives (y compris la partie courante)	16 564	16 523	41	
Moins la trésorerie, les équivalents de trésorerie et les placements à court et à long terme	(9 536)	(9 403)	(133)	
Dette nette	7 028 \$	7 120 \$	(92)	\$

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.

Avis concernant la téléconférence du deuxième trimestre de 2022

Air Canada invite les analystes à sa téléconférence trimestrielle qui se tiendra aujourd'hui, mardi 2 août 2022, à 8 h HE. Michael Rousseau, président et chef de la direction, Amos Kazzaz, vice.président général et chef des Affaires financières, Lucie Guillemette, vice.présidente générale et chef des Affaires commerciales, et Craig Landry, vice-président général et chef des opérations, 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/2e6n9kqw/lan/fr>

Par téléphone : 416 340-2217 ou 1 800 898-3989 (sans frais); code d'accès 6969160#.

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.

Depuis mars 2020, 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 améliorées et les restrictions de déplacements ont été levées dans de nombreux pays, 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. 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.

Cette situation a entraîné des retards et des annulations de vols, ainsi que d'autres perturbations et problèmes opérationnels. Air Canada ne peut prédire le moment où ces difficultés seront surmontées ni le moment et l'étendue du retour aux niveaux de trafic antérieurs à la pandémie. Le retour des voyages d'affaires aux niveaux prépandémiques pourrait être remis en question par l'évolution des modèles d'affaires et des habitudes de télétravail adoptées pendant la pandémie de COVID-19, comme l'utilisation de la vidéoconférence et d'autres technologies de télétravail, ainsi que par l'intérêt pour des pratiques plus durables. Air Canada surveille activement les indicateurs clés relatifs à ses plans de reconstruction et s'adaptera au besoin. Ces indicateurs comprennent notamment l'évolution de l'incidence de la pandémie, le moment et l'étendue de la reprise dans les segments du voyage international et du voyage d'affaires, la capacité des intervenants du secteur à surmonter les défis liés au redémarrage du secteur et à l'augmentation du trafic, des facteurs économiques et autres, dont aucun ne peut 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 (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 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^{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 deuxième 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 la plus importante société aérienne du Canada, le transporteur national du pays et un membre cofondateur du réseau Star Alliance -- le plus vaste regroupement mondial de sociétés aériennes, qui célèbre son 25^e anniversaire en 2022. Les lignes passagers régulières d'Air Canada relient sans escale 51 aéroports au Canada, 51 aux États-Unis et 86 sur le reste du globe. En Amérique du Nord, Air Canada constitue le seul transporteur aérien d'envergure internationale offrant une gamme complète de services à détenir la cote quatre étoiles de Skytrax qui, en 2021, lui a

décerné les prix Meilleur personnel au sol et à bord en Amérique du Nord, Meilleur personnel au sol et à bord au Canada, Meilleur salon de classe affaires en Amérique du Nord ainsi qu'un Prix d'excellence dans la gestion de la COVID-19. Par Aéroplan, son programme de fidélité phare du secteur du voyage, Air Canada donne la possibilité d'accumuler ou d'échanger des points auprès du plus grand réseau mondial de transporteurs partenaires, au nombre de 45, et contre un éventail considérable de primes -- marchandises, séjours hôteliers ou locations de véhicules.

Air Canada Cargo, division fret d'Air Canada, dispose de la capacité d'emport et de la connectivité pour desservir des centaines de destinations sur six continents au moyen des vols passagers d'Air Canada et des vols tout-cargo de sa flotte d'avions-cargos 767-300 de Boeing. Air Canada s'est fixé un objectif de carboneutralité de toutes ses activités à l'échelle mondiale d'ici 2050.

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)	Deuxièmes trimestres		
Mesures de performance financière	2022	2021	Variation (\$)
Produits d'exploitation	3 981	837	3 144
Perte d'exploitation	(253)	(1 133)	880
Perte avant impôts sur le résultat	(352)	(1 298)	946
Perte nette	(386)	(1 165)	779
Résultat avant impôts ajusté ¹⁾	(447)	(1 210)	763
Marge d'exploitation (en %)	(6)	(135)	129 pp ⁵⁾
BAIIDA (compte non tenu des éléments particuliers) ¹⁾	154	(656)	810
Marge BAIIDA ¹⁾ (en %)	4	(78)	82 pp
Liquidités non soumises à restrictions ²⁾	10 508	9 775	733
Flux de trésorerie nets provenant des (affectés aux) activités d'exploitation	1 077	(1 377)	2 454
Flux de trésorerie disponibles ¹⁾	441	(1 638)	2 079
Dettes nettes ¹⁾	7 028	7 085	(57)
Perte par action - résultat dilué	(1,60)	(3,31)	1,71
Statistiques d'exploitation ³⁾	2022	2021	Variation (%)
Passagers-milles payants (« RVP ») (en millions)	16 371	1 687	870,2
Sièges-milles offerts (« SMO ») (en millions)	20 331	4 000	408,3
Coefficient d'occupation (en %)	80,5 %	42,2 %	38,3 pp
Produits passages par RVP (« rendement unitaire ») (en cents)	21,0	25,3	(16,8)
Produits passages par SMO (« PPSMO ») (en cents)	16,9	10,7	58,8
Produits d'exploitation par SMO (en cents)	19,6	20,9	(6,5)
Charges d'exploitation par SMO (« CESMO ») (en cents)	20,8	49,3	(57,7)
CESMO ajustées (en cents) ¹⁾	13,1	41,5	(68,4)
Effectif moyen en équivalents temps plein (« ETP ») (en milliers) ⁴⁾	29,5	16,5	78,7
Avions composant le parc en exploitation à la clôture de la période ⁵⁾	342	336	1,8
Sièges routés (en milliers)	11 744	2 668	340,2
Mouvements des appareils (en milliers)	86,0	24,3	253,8
Longueur d'étape moyenne (en milles) ⁶⁾	1 731	1 505	15,1
Coût du litre de carburant (en cents)	147,3	68,3	115,7
Consommation de carburant (en milliers de litres)	983 688	349 690	181,3
Passagers payants transportés (en milliers) ⁷⁾	9 145	1 165	685,0

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 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 30 juin 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 9 536 M\$ et d'un montant de 972 M\$ pouvant être prélevé sur les facilités de crédit. Au 30 juin 2021, les liquidités non soumises à restrictions se composaient de trésorerie et d'équivalents de trésorerie, de placements à court terme et à long terme de 5 661 M\$, d'un montant de 3 975 M\$ pouvant être prélevé sur les facilités de crédit accordées par le gouvernement du Canada et des fonds disponibles de 139 M\$ dans le cadre de la facilité de crédit affectée à des remboursements du gouvernement du Canada.
- 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 juin 2022, il y avait 30 204 employés en poste au Canada.
- 5) Le nombre d'avions composant le parc aérien en exploitation d'Air Canada au 30 juin 2022 et au 30 juin 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

 Consulter le contenu original pour télécharger le multimédia :
<http://www.newswire.ca/fr/releases/archive/August2022/02/c8527.html>

%SEDAR: 00001324F

Renseignements : media@aircanada.ca

CO: Air Canada

CNW 06:00e 02-AUG-22