Communiqués

Air Canada annonce ses résultats financiers pour le quatrième trimestre et l'exercice 2022

- *Produits passages records de 4,062 G$ au quatrième trimestre, soit le double de ceux du quatrième trimestre de 2021 et en hausse d'environ 2 % par rapport au quatrième trimestre de 2019*
- *Produits d'exploitation records de 4,680 G$ au quatrième trimestre, soit 71 % de plus qu'au quatrième trimestre de 2021 et environ 6 % de plus qu'au quatrième trimestre de 2019*
- *Pertes d'exploitation de 28 M$ au quatrième trimestre de 2022 et de 187 M$ pour l'exercice 2022*
- *BAIIDA ajusté* de 389 M$ au quatrième trimestre de 2022 et de 1,457 G$ pour l'exercice 2022*
- *Marge du BAIIDA ajusté* de 8,3 % pour le quatrième trimestre de 2022 et de 8,8 % pour l'exercice 2022*
- *Liquidités totales de plus de 9,8 G$ au 31 décembre 2022*

MONTRÉAL, le 17 févr. 2023 /CNW/ - Air Canada a présenté aujourd'hui ses résultats financiers du quatrième trimestre et de l'exercice 2022.

« Nous nous félicitons des résultats financiers obtenus pour le quatrième trimestre et l'exercice 2022, a déclaré Michael Rousseau, président et chef de la direction d'Air Canada. Nous avons déclaré des produits passages et des produits d'exploitation records pour le quatrième trimestre, dépassant nos résultats de l'année passée et ceux du quatrième trimestre de 2019. Nous devons tout cela à un contexte solide pour la demande et le rendement unitaire à l'échelle de notre réseau. Ce progrès est également le résultat du dévouement et de l'ardeur au travail de nos employés, qui ont transporté en toute sécurité plus de deux millions de clients pendant une période des Fêtes compliquée par des conditions hivernales difficiles dans toute l'Amérique du Nord, et de toute notre équipe qui a réussi à mettre en œuvre notre stratégie. Je tiens à les en remercier chaleureusement.

(* Les CESMO ajustées, le BAIIDA ajusté, la marge du BAIIDA ajusté, le bénéfice net (la perte nette) ajusté, le résultat avant impôts ajusté, les flux de trésorerie disponibles, le ratio de levier financier, la dette nette et le rendement du capital investi, dont il est fait mention dans le présent communiqué, sont des mesures financières hors PCGR, des mesures de la gestion du capital, des ratios hors PCGR ou des mesures financières complémentaires. Comme il s'agit de mesures qui ne sont pas conformes aux PCGR pour la présentation d'états financiers et qui n'ont pas de sens normalisé, elles ne sauraient être comparées à des mesures similaires présentées par d'autres entités et ne doivent pas être considérées comme pouvant se substituer à des résultats établis selon les PCGR ou comme ayant préséance sur ceux ci. Se reporter à la rubrique « Mesures financières hors PCGR » du présent communiqué pour la description de ces mesures, ainsi que pour le rapprochement des mesures hors PCGR d'Air Canada mentionnées dans le présent communiqué avec la mesure financière conforme aux PCGR la plus comparable.)

« Nos résultats sont attribuables à la profonde résilience que nous avons intégrée au sein de notre entreprise pour en assurer la stabilité à long terme. Au quatrième trimestre, nous avons enregistré des flux de trésorerie positifs provenant des activités d'exploitation de 647 M$ et des flux de trésorerie disponibles positifs de 320 M$. Nous avons consciencieusement contrôlé les coûts. Notre BAIIDA ajusté de 389 M$ s'est amélioré de 367 M$ par rapport à il y a un an. Pour l'ensemble de l'exercice, il s'élève à 1,457 G$ en regard d'une marge du BAIIDA ajusté de 8,8 %, ce qui est conforme à nos prévisions pour l'exercice 2022. Nous avons clos l'exercice avec des liquidités totales de plus de 9,8 G$.

« Ces résultats viennent également valider notre stratégie de diversification de nos sources de revenus. Les produits tirés de notre activité principale de transport de passagers ont augmenté d'environ 2 % par rapport à ceux du quatrième trimestre de 2019. Les produits provenant de nos cabines de haut rapport se sont hissés d'environ 13 %, soutenus en partie par Aéroplan. Le nombre de membres actifs du programme de fidélité n'a jamais été aussi élevé et continue de croître, tandis que les produits d'Air Canada Cargo ont progressé de 55 % par rapport au trimestre correspondant d'avant la pandémie. De même, les produits tirés de la portion terrestre des forfaits de Vacances Air Canada ont contribué à la croissance de 62 M$, ou 23 %, des autres produits par rapport au quatrième trimestre de 2019, a poursuivi M. Rousseau.

« Nous sommes très encouragés par les perspectives favorables qui s'ouvrent devant nous. Nos ventes trimestrielles de billets ont représenté 102 % de celles du quatrième trimestre de 2019, pour un niveau de capacité moindre, et nous prévoyons un contexte de demande solide en 2023. C'est dans cette optique que nous étendons notre réseau mondial, poursuivons le renouvellement de notre flotte de monocouloirs et investissons dans la technologie et le service clientèle. Plus de 36 millions de personnes ont choisi de voyager avec Air Canada l'an dernier. Nous leur en sommes reconnaissants et les remercions de leur fidélité. Nous entendons en faire beaucoup plus pour que notre société aérienne leur offre un service clientèle à la hauteur de leurs attentes et une valeur constante, en 2023 et par la suite. »

Résultats financiers du quatrième trimestre de 2022

- La capacité opérationnelle, exprimée en sièges-milles offerts (« SMO »), a augmenté d'environ 59 % par rapport à celle du quatrième trimestre de 2021, et représente environ 85 % des SMO du quatrième trimestre de 2019, ce qui correspond aux prévisions indiquées dans le communiqué d'Air Canada daté du 28 octobre 2022 et portant sur le troisième trimestre de la même année.

- Les produits passages ont atteint le chiffre record de 4,062 G$ au quatrième trimestre de 2022, soit près du double de ceux du quatrième trimestre de 2021 et en hausse d'environ 2 % par rapport au quatrième trimestre de 2019.
- Les produits d'exploitation ont atteint le chiffre record de 4,680 G$ au quatrième trimestre de 2022, en hausse de 71 % par rapport au quatrième trimestre de 2021 et d'environ 6 % par rapport au quatrième trimestre de 2019.
- Les charges d'exploitation se sont élevées à 4,708 G$, soit une augmentation de 1,474 G$ par rapport au quatrième trimestre de 2021.
- Les charges d'exploitation par siège-mille offert (« CESMO ») ont été ramenées à 21,1 cents, alors qu'elles étaient de 23,0 cents au quatrième trimestre de 2021.
- Les charges d'exploitation par siège-mille offert ajustées* (« CESMO ajustées ») se sont établies à 13,7 cents, contre des CESMO ajustées de 16,7 cents au quatrième trimestre de 2021. Comparativement au quatrième trimestre de 2019, les CESMO ajustées ont progressé d'environ 15 %.
- La perte d'exploitation de 28 M$ représente une nette amélioration par rapport à la perte d'exploitation de 503 M$ enregistrée au quatrième trimestre de 2021.
- Le BAIIDA ajusté (bénéfice avant intérêts, impôts et dotation aux amortissements) s'est établi à 389 M$, en hausse par rapport au BAIIDA ajusté de 22 M$ inscrit au quatrième trimestre de 2021.
- Le bénéfice net a été de 168 M$ (ou bénéfice par action - résultat dilué de 0,41 $) au quatrième trimestre de 2022, contre une perte nette de 493 M$ (ou perte par action - résultat dilué de 1,38 $) au quatrième trimestre de 2021. Le bénéfice net du quatrième trimestre de 2022 tenait compte d'un profit de change de 316 M$.
- La perte nette ajustée* s'est élevée à 217 M$ (ou perte nette par action - résultat dilué de 0,61 $) contre une perte nette ajustée de 577 M$ (ou perte nette par action - résultat dilué de 1,61 $) au quatrième trimestre de 2021.
- Les flux de trésorerie nets provenant des activités d'exploitation se sont établis à 647 M$, comparativement à des flux de trésorerie nets provenant des activités d'exploitation de 508 M$ au quatrième trimestre de 2021.

Résultats financiers de l'exercice 2022

- La capacité opérationnelle, exprimée en sièges-milles offerts (« SMO »), s'est accrue de deux fois et demie par rapport à celle de 2021, et représente environ 73 % de celle de 2019, ce qui correspond aux prévisions indiquées dans le communiqué d'Air Canada daté du 28 octobre 2022 et portant sur les résultats du troisième trimestre de la même année.
- Les produits passages se sont élevés à 14,238 G$, soit plus du triple de leur niveau de 2021, ce qui représente environ 83 % des produits passages de 2019.
- Les produits d'exploitation ont atteint 16,556 G$, soit plus de 2,5 fois ceux de 2021, ce qui représente environ 87 % des produits d'exploitations de 2019.
- Les charges d'exploitation se sont chiffrées à 16,743 G$, soit une augmentation de 7,294 G$ ou de 77 % par rapport à 2021.
- Les charges d'exploitation par siège-mille offert (« CESMO ») ont été ramenées à 20,3 cents, alors qu'elles étaient de 28,3 cents en 2021.
- Les CESMO ajustées se sont établies à 13,2 cents, contre des CESMO ajustées de 23,3 cents en 2021. Comparativement à celles de 2019, les CESMO ajustées ont augmenté d'environ 19 %, soit un point de pourcentage de plus que le point le plus élevé de la fourchette projetée fournie dans le communiqué d'Air Canada daté du 28 octobre 2022 portant sur les résultats du troisième trimestre de la même année. Cette hausse est attribuable à l'incidence de l'augmentation du trafic passagers et du rendement unitaire (qui a fait augmenter les frais de vente et de distribution), aux pressions inflationnistes générales, notamment la hausse des charges liées à la restauration et aux services, à la progression plus forte que prévu des coûts associés aux perturbations subies par les clients (largement en raison des perturbations liées aux conditions météorologiques au quatrième trimestre de 2022) et à l'augmentation de la charge au titre des avantages du personnel.
- La perte d'exploitation de 187 M$ représente une nette amélioration par rapport à la perte d'exploitation de 3,049 G$ inscrite en 2021.
- Le BAIIDA ajusté a été de 1,457 G$, comparativement à un BAIIDA ajusté négatif de 1,464 G$ en 2021.
- La perte nette a été de 1,700 G$ (ou perte par action - résultat dilué de 4,75 $), contre une perte nette de 3,602 G$ (ou perte par action - résultat dilué de 10,25 $) en 2021. En 2022, la perte nette tenait compte d'une perte de change de 732 M$.
- La perte nette ajustée s'est élevée à 988 M$ (ou perte par action - résultat dilué de 2,76 $), contre une perte nette ajustée de 3,768 G$ (ou perte par action - résultat dilué de 10,74 $) en 2021.
- Les flux de trésorerie nets provenant des activités d'exploitation se sont établis à 2,368 G$ comparativement à des flux de trésorerie nets provenant des activités d'exploitation de 1,502 G$ en 2021.

Perspectives

Air Canada prévoit accroître de 50 % sa capacité exprimée en SMO au premier trimestre de 2023 par rapport au trimestre correspondant de 2022 (soit environ 84 % de la capacité exprimée en SMO du premier trimestre de 2019).**

Air Canada présente ci-après les prévisions pour l'exercice 2023 et les mises à jour de ses cibles à long terme pour 2024 décrites ci-dessous.

Indicateur	Prévisions pour l'exercice 2023	Cibles pour l'exercice 2024***
Capacité en SMO	Augmentation d'environ 24 % par rapport aux niveaux de SMO de 2022 (ou environ 90 % par	Environ 100 % par rapport aux

	rapport aux niveaux de SMO de 2019)**	niveaux de SMO de 2019
CESMO ajustées	Environ 13 % à 15 % au-dessus des niveaux de 2019	Environ 8 % à 10 % au-dessus des niveaux de 2019
BAIIDA ajusté	Environ 2,5 G$ à 3,0 G$	Environ 3,5 G$ à 4,0 G$
Ratio de levier financier	S. O.	Près de 1,5 d'ici la fin de l'exercice 2024
Rendement du capital investi	S. O.	Environ 15 % d'ici la fin de l'exercice 2024
Flux de trésorerie disponibles cumulés*	S. O.	Environ 2,5 G$ pour la période 2022-2024

Principales hypothèses

Air Canada a formulé des hypothèses pour l'élaboration et la formulation des énoncés prospectifs. Dans le cadre de ces hypothèses, Air Canada présume que la croissance du PIB du Canada serait modérée pour 2023. Air Canada présume également que le dollar canadien se négocierait en moyenne à 1,34 $ CA pour 1,00 $ US pendant l'ensemble de l'exercice 2023 et que le cours du carburant d'aviation s'établirait en moyenne à 1,30 $ CA le litre pendant l'ensemble de l'exercice 2023.

Air Canada a communiqué des cibles pour 2024 dans un communiqué daté du 30 mars 2022 dans le cadre de la Journée des investisseurs 2022, qui a eu lieu à la même date. Les mises à jour et les explications des cibles ajustées sont présentées ci-après :

- pour l'exercice 2024, Air Canada prévoit que la capacité en SMO correspondra à environ 100 % des niveaux de 2019; en hausse de 95 % par rapport aux niveaux de 2019, en raison de l'obtention d'une capacité de portance provisoire supplémentaire;
- pour 2024, Air Canada s'attend à une hausse de 8 % à 10 % des CESMO ajustées par rapport à 2019, comparativement à une hausse de 2 % à 4 % communiquée lors de la Journée des investisseurs 2022. L'augmentation est attribuable à l'incidence de l'accroissement du trafic passagers (qui fait augmenter les frais de vente et de distribution), à l'accroissement de l'effectif en vue d'améliorer continuellement le rendement opérationnel et le service clientèle, ainsi qu'aux pressions inflationnistes générales;
- Air Canada retire sa cible en ce qui a trait à la marge du BAIIDA ajusté annuelle d'environ 19 % pour l'exercice 2024 et présente maintenant une cible du BAIIDA ajusté, qui est un meilleur indicateur de son rendement financier. Pour 2024, Air Canada s'attend à ce que son BAIIDA ajusté se situe entre environ 3,5 G$ et 4,0 G$. Cette nouvelle cible pour la fourchette du BAIIDA ajusté est conforme au BAIIDA ajusté reflété dans la marge cible communiquée lors de la Journée des investisseurs 2022;
- Air Canada prévoit un ratio dette nette-BAIIDA ajusté des 12 derniers mois (ratio de levier financier)* de près de 1,5 d'ici la fin de 2024, en hausse par rapport au ratio de 1,0 communiqué lors de la Journée des investisseurs 2022. L'augmentation du ratio de levier financier cible d'Air Canada est attribuable à l'accroissement prévu des flux de trésorerie affectés aux dépenses d'investissement, principalement en raison des investissements supplémentaires dans les avions-cargos par rapport aux prévisions antérieures;
- la cible pour le rendement du capital investi d'environ 15 % d'ici la fin de 2024 demeure inchangée par rapport à la cible précédente;
- pour la période 2022-2024, Air Canada prévoit générer des flux de trésorerie disponibles cumulés d'environ 2,5 G$, comparativement à la prévision d'environ 3,5 G$ communiquée lors de la Journée des investisseurs 2022. La diminution des flux de trésorerie disponibles est attribuable à l'accroissement des flux de trésorerie affectés aux dépenses d'investissement, comme il est décrit ci-dessus, en partie contrebalancé par la hausse des flux de trésorerie provenant des activités d'exploitation.

(** Air Canada continuera d'ajuster la capacité et de prendre les autres mesures nécessaires, compte tenu notamment de la demande passagers, des directives de santé publique, des restrictions de déplacements à l'échelle mondiale, de l'inflation et des autres pressions sur les coûts.)

Les cibles à long terme pour 2024 fournies dans le présent communiqué ne constituent pas des directives ou des perspectives : elles cherchent plutôt à aider le lecteur à mesurer les progrès relativement à l'atteinte des objectifs d'Air Canada. Le lecteur est prié de noter qu'il pourrait être inapproprié d'utiliser ces renseignements à d'autres fins. Air Canada peut réviser ces cibles selon l'évolution de la conjoncture économique, du contexte géopolitique, de l'état du marché ou de la réglementation. Ces cibles servent d'objectifs encadrant la réalisation des priorités stratégiques de la Société dans un environnement commercial présumé normal. La réussite d'Air Canada dans l'atteinte de ces cibles dépend de sa capacité à réaliser les initiatives et les objectifs commerciaux et de certaines hypothèses principales, dont celles abordées dans le présent communiqué. Tous ces éléments sont assujettis à un certain nombre de risques et d'incertitudes. Veuillez vous reporter à la rubrique ci-après, intitulée « Mise en garde concernant les énoncés prospectifs ».

Mesures financières hors PCGR

Sont décrits ci-après certaines mesures financières et certains ratios hors PCGR qu'utilise Air Canada pour fournir aux lecteurs des renseignements supplémentaires sur sa performance financière et opérationnelle. Comme ces mesures ne sont pas conformes aux PCGR pour la présentation d'états financiers et qu'elles n'ont pas de sens normalisé, elles ne sauraient être comparées à des mesures similaires présentées par d'autres entités et ne doivent pas être considérées comme pouvant se substituer à des résultats établis selon les PCGR ou comme ayant préséance sur ceux-ci.

Dans le calcul du BAIIDA ajusté, de la marge du BAIIDA ajusté, des CESMO ajustées, du résultat avant impôts ajusté, du bénéfice net ajusté (perte nette ajustée) et du bénéfice ajusté (perte ajustée) par action - résultat dilué, Air Canada exclut l'incidence de la subvention salariale

publique, des modifications apportées aux régimes d'avantages sociaux, du règlement lié à un régime d'avantages sociaux, de la dépréciation d'actifs, des coûts de restructuration et de transaction, car ces éléments peuvent fausser l'analyse de certaines tendances commerciales et rendre toute analyse comparative en regard d'autres périodes ou sociétés aériennes moins pertinente. Comme il est décrit aux notes 2, 4, 6 et 10 des états financiers consolidés annuels audités d'Air Canada pour 2022 datés du 17 février 2023, ces éléments, qui étaient auparavant classés à titre d'éléments particuliers au compte consolidé de résultat, ont été reclassés comme suit :

- la subvention salariale publique, les modifications apportées aux régimes d'avantages sociaux et le règlement lié à un régime d'avantages sociaux sont maintenant classés dans les salaires et charges sociales;
- les pertes de valeur sont maintenant classées dans un poste distinct appelé dépréciation d'actifs;
- les provisions pour réduction de l'effectif et les autres éléments particuliers sont maintenant classés dans les coûts de restructuration et de transaction.

BAIIDA et BAIIDA ajusté

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

Marge du BAIIDA ajusté

La marge du BAIIDA ajusté (BAIIDA ajusté exprimé en pourcentage des produits d'exploitation) est couramment utilisée dans le secteur du transport aérien et Air Canada s'en sert pour évaluer la marge d'exploitation avant intérêts, impôts et dotation aux amortissements, étant donné que ces coûts peuvent varier sensiblement d'une société aérienne à l'autre en raison de la façon dont chacune finance son matériel volant et ses autres actifs. De plus, l'incidence de la subvention salariale publique, des modifications apportées aux régimes d'avantages sociaux, du règlement lié à un régime d'avantages sociaux, de la dépréciation d'actifs et des coûts de restructuration et de transaction est retranchée du calcul de la marge du BAIIDA ajusté, car ces éléments peuvent fausser l'analyse de certaines tendances commerciales et rendre toute analyse comparative en regard d'autres périodes ou sociétés aériennes moins pertinente.

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

(en millions de dollars canadiens, sauf indication contraire)	**Quatrièmes trimestres**			**Exercices**		
	2022	**2021**	**Variation ($)**	**2022**	**2021**	**Variation ($)**
Perte d'exploitation selon les PCGR	**(28) $**	**(503) $**	**475 $**	**(187) $**	**(3 049) $**	**2 862 $**
Rajouter :						
Dotation aux amortissements	417	399	18	1 640	1 616	24
BAIIDA	**389 $**	**(104) $**	**493 $**	**1 453 $**	**(1 433) $**	**2 886 $**
Retrancher :						
Subvention salariale publique, montant net	-	(27)	27	**-**	(451)	451
Modifications apportées aux régimes d'avantages sociaux	-	6	(6)	-	82	(82)
Règlement lié à un régime d'avantages sociaux	-	125	(125)	-	125	(125)
Dépréciation d'actifs	-	24	(24)	4	38	(34)
Coûts de restructuration et de transaction	-	(2)	2	-	175	(175)
BAIIDA ajusté	**389 $**	**22 $**	**367 $**	**1 457 $**	**(1 464) $**	**2 921 $**
Produits d'exploitation	**4 680 $**	**2 731 $**	**1 949 $**	**16 556 $**	**6 400 $**	**10 156 $**
Marge d'exploitation (en %)	**(0,6)**	**(18,4)**	**17,8 pp**	**(1,1)**	**(47,6)**	**46,5 pp**
Marge du BAIIDA ajusté (en %)	**8,3**	**0,8**	**7,5 pp**	**8,8**	**(22,9)**	**31,7 pp**

CESMO ajustées

Air Canada se sert des CESMO ajustées afin de mesurer le rendement courant de ses activités 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, de la subvention salariale publique, des modifications apportées aux régimes d'avantages sociaux, du règlement lié à un régime d'avantages sociaux, de la dépréciation d'actifs, des coûts de restructuration et de transaction et des coûts liés aux avions-cargos, car ces éléments peuvent fausser l'analyse de certaines tendances commerciales et rendre toute analyse comparative en regard d'autres périodes moins pertinente. Exclure ces éléments permet de manière générale d'analyser plus justement la performance d'Air Canada au chapitre des charges d'exploitation et de la comparer de façon plus pertinente à celle d'autres sociétés aériennes.

Dans le calcul des CESMO ajustées, la charge de carburant d'aviation n'est pas comprise dans les charges d'exploitation, car elle fluctue

largement sous l'effet de facteurs multiples, dont la conjoncture internationale, les événements géopolitiques, les coûts de raffinage du carburant d'aviation et le taux de change entre le dollar canadien et le dollar américain. Qui plus est, Air Canada engage des coûts relativement à la portion terrestre des forfaits de Vacances Air Canada que certaines sociétés aériennes qui n'exercent pas d'activités de voyagiste 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 avait trois avions-cargos en service au 31 décembre 2022. 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 pour les activités de transport de passager.

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

(en millions de dollars canadiens, sauf indication contraire)	**Quatrièmes trimestres**			**Exercices**		
	2022	**2021**	**Variation ($)**	**2022**	**2021**	**Variation ($)**
Charges d'exploitation selon les PCGR	**4 708 $**	**3 234 $**	**1 474 $**	**16 743 $**	**9 449 $**	**7 294 $**
Compte tenu des éléments suivants :						
Carburant d'aviation	(1 459)	(665)	(794)	(5 276)	(1 576)	(3 700)
Coûts liés à la portion terrestre des forfaits	(163)	(91)	(72)	(474)	(120)	(354)
Subvention salariale publique, montant net	-	27	(27)	-	451	(451)
Modifications apportées aux régimes d'avantages sociaux	-	(6)	6	-	(82)	82
Règlement lié à un régime d'avantages sociaux	-	(125)	125	-	(125)	125
Dépréciation d'actifs	-	(24)	24	(4)	(38)	34
Coûts de restructuration et de transaction	-	2	(2)	-	(175)	175
Coûts liés aux avions-cargos (compte non tenu du carburant)	(27)	-	(27)	(86)	-	(86)
Charges d'exploitation, compte tenu de l'incidence des éléments ci-dessus	**3 059 $**	**2 352 $**	**707 $**	**10 903 $**	**7 784 $**	**3 119 $**
SMO (en millions)	**22 368**	**14 057**	**59,1 %**	**82 558**	**33 384**	**147,3 %**
CESMO ajustées (en cents)	**13,68 ¢**	**16,74 ¢**	**(3,06) ¢**	**13,21 ¢**	**23,32 ¢**	**(10,11) ¢**

Flux de trésorerie disponibles

Air Canada se sert des flux de trésorerie disponibles, mesure financière hors PCGR, comme indicateur de la vigueur financière et du rendement de ses activités exprimant le montant de trésorerie que la Société est en mesure de dégager de ses activités, compte tenu des dépenses d'investissement. Les flux de trésorerie disponibles correspondent aux flux de trésorerie nets provenant des activités d'exploitation, moins les achats d'immobilisations corporelles et incorporelles et déduction faite du produit tiré d'opérations de cession-bail. Comme cette mesure n'est pas conforme aux PCGR pour la présentation d'états financiers et qu'elle n'a pas de sens normalisé, elle ne saurait être comparée à des mesures similaires présentées par d'autres entités et ne doit pas être considérée comme pouvant se substituer à des résultats établis selon les PCGR ou comme ayant préséance sur ceux-ci.

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

(en millions de dollars canadiens)	**Quatrièmes trimestres**			**Exercices**		
	2022	**2021[1)] (après retraitement)**	**Variation ($)**	**2022**	**2021[1)] (après retraitement)**	**Variation ($)**
Flux de trésorerie nets provenant des (affectés aux) activités d'exploitation	**647 $**	**508 $**	**139 $**	**2 368 $**	**(1 502) $**	**3 870 $**
Achats d'immobilisations corporelles et incorporelles, déduction faite du produit tiré d'opérations de cession-bail	(327)	(378)	51	(1 572)	(1 062)	(510)
Flux de trésorerie disponibles	**320 $**	**130 $**	**190 $**	**796 $**	**(2 564) $**	**3 360 $**

1) Se reporter à la rubrique 12, Méthodes comptables*, du rapport de gestion de l'exercice 2022 d'Air Canada pour une description du changement de présentation lié aux liquidités soumises à restrictions selon lequel certains montants ont été reclassés dans la trésorerie et les équivalents de trésorerie, tout comme les chiffres correspondants de 2021.*

Dette nette

La dette nette est une mesure de gestion du capital ainsi qu'un élément clé du capital géré par Air Canada et elle permet à la direction d'évaluer la dette nette de la Société. Elle correspond au total des passifs au titre de la dette à long terme (incluant la portion courante) moins la trésorerie, les équivalents de trésorerie et les placements à court terme et à long terme.

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

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

(en millions de dollars canadiens)	31 décembre 2022	31 décembre 2021[1)] (après retraitement)	Variation
Total de la dette à long terme et des obligations locatives	15 043 $	15 511 $	(468) $
Partie courante de la dette à long terme et des obligations locatives	1 263	1 012	251
Total de la dette à long terme et des obligations locatives, y compris la partie courante	**16 306**	**16 523**	**(217)**
Moins la trésorerie et les équivalents de trésorerie, les placements à court terme et les placements à long terme	(8 811)	(9 570)	759
Dette nette	**7 495 $**	**6 953 $**	**542 $**
BAIIDA ajusté (période de 12 mois)	**1 457 $**	**(1 464)**	**2 921**
Ratio de la dette nette sur le BAIIDA ajusté	**5,1**	**N.S.[2)]**	**N.S.**

1) Se reporter à la rubrique 12, Méthodes comptables*, du rapport de gestion de l'exercice 2022 d'Air Canada pour une description du changement de présentation lié aux liquidités soumises à restrictions selon lequel certains montants ont été reclassés dans la trésorerie et les équivalents de trésorerie, tout comme les chiffres correspondants de 2021.*

2) N. S. signifie « non significatif ».

Résultat avant impôts ajusté

Air Canada se sert du résultat avant impôts ajusté pour mesurer le rendement financier avant impôts global de ses activités, à l'exclusion de l'incidence de la subvention salariale publique, des modifications apportées aux régimes d'avantages sociaux, du règlement lié à un régime d'avantages sociaux, de la dépréciation d'actifs, des coûts de restructuration et de transaction, du profit ou de la perte de change, des intérêts nets au titre des avantages du personnel, du profit ou de la perte sur les instruments financiers comptabilisés à la juste valeur, du profit ou de la perte à la cession-bail d'actifs, du profit ou de la perte à la cession d'actifs et du profit ou de la perte aux règlements et modifications de dettes, car ces éléments peuvent fausser l'analyse de certaines tendances commerciales et rendre toute analyse comparative en regard d'autres périodes ou 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 :

	Quatrièmes trimestres			Exercices		
(en millions de dollars canadiens)	**2022**	**2021**	**Variation ($)**	**2022**	**2021**	**Variation ($)**
Bénéfice (perte) avant impôts sur le résultat selon les PCGR	**146 $**	**(617) $**	**763 $**	**(1 524) $**	**(3 981) $**	**2 457 $**
Compte tenu des éléments suivants :						
Subvention salariale publique, montant net	-	(27)	27	-	(451)	451
Modifications apportées aux régimes d'avantages sociaux	-	6	(6)	-	82	(82)
Règlement lié à un régime d'avantages sociaux	-	125	(125)	-	125	(125)
Dépréciation d'actifs	-	24	(24)	4	38	(34)
Coûts de restructuration et de transaction	-	(2)	2	-	175	(175)
Perte (profit) de change	(316)	(22)	(294)	732	52	680
Intérêts nets au titre des avantages du personnel	(7)	(2)	(5)	(24)	8	(32)
(Profit) perte sur instruments financiers comptabilisés à la juste valeur	(44)	(59)	15	(133)	55	(188)
Perte aux règlements et modifications de dettes	31	-	31	14	129	(115)
Profit à la cession d'actifs	(21)	-	(21)	(21)	-	(21)
Résultat avant impôts ajusté	**(211) $**	**(574) $**	**363 $**	**(952) $**	**(3 768) $**	**2 816 $**

Rendement du capital investi

Air Canada se sert du rendement du capital investi afin d'évaluer la rentabilité du capital qu'elle utilise pour générer des rendements. Le rendement du capital investi est calculé en tant que ratio entre le résultat avant impôts ajusté, compte non tenu de la charge d'intérêts, et le capital investi. Le capital investi comprend la moyenne de la dette à long terme et des obligations locatives en glissement annuel, la moyenne des capitaux propres attribuables aux actionnaires en glissement annuel et les dérivés incorporés aux billets convertibles d'Air Canada. En 2020, Air Canada a émis des billets non garantis convertibles. La Société a le choix d'octroyer de la trésorerie ou une combinaison de trésorerie et d'actions à la date de conversion plutôt que des actions, ce qui donne lieu à un passif financier dérivé intégré comptabilisé comme faisant partie de la définition du capital. Air Canada calcule le capital investi en fonction d'une méthode de calcul du rendement du capital investi basée sur la valeur comptable.

(en millions de dollars canadiens)	Période de 12 mois close le		
	31 décembre 2022	31 décembre 2021	Variation ($)
Résultat avant impôts ajusté	**(952) $**	**(3 768) $**	**2 816 $**
Compte tenu des éléments suivants :			
Charge d'intérêts	909	749	
Résultat avant impôts ajusté avant intérêts	**(43)**	**(3 019)**	
Capital investi :			
Moyenne de la dette à long terme et des obligations locatives (y compris la partie courante)	16 415	14 756	1 659
Dérivé intégré sur billets convertibles	120	579	(459)
Moyenne des capitaux propres (du déficit) attribuables aux actionnaires	(773)	862	(1 635)
Capital investi	**15 762**	**16 197 $**	**(435)**
Rendement du capital investi (%)	**(0,3)**	**(18,6)**	**18,3 pp**

Bénéfice net ajusté (perte nette ajustée) et bénéfice ajusté (perte ajustée) par action - résultat dilué

Air Canada se sert du bénéfice net ajusté (perte nette ajustée) et du bénéfice ajusté par action (perte ajustée) - résultat dilué pour mesurer le rendement financier global de ses activités, à l'exclusion de l'incidence après impôts de la subvention salariale publique, des modifications apportées aux régimes d'avantages sociaux, du règlement lié à un régime d'avantages sociaux, de la dépréciation d'actifs, des coûts de restructuration et de transaction, du profit ou de la perte de change, des intérêts nets au titre des avantages du personnel, du profit ou de la perte sur les instruments financiers comptabilisés à la juste valeur, du profit ou de la perte à la cession-bail d'actifs, du profit ou de la perte aux règlements et modifications de dettes et du profit ou de la perte à la cession d'actifs, car ces éléments peuvent fausser l'analyse de certaines tendances commerciales et rendre toute analyse comparative en regard d'autres sociétés aériennes moins pertinente.

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

(en millions de dollars canadiens)	Quatrièmes trimestres			Exercices		
	2022	2021	Variation ($)	2022	2021	Variation ($)
Bénéfice net (perte nette) selon les PCGR	**168 $**	**(493) $**	**661 $**	**(1 700) $**	**(3 602) $**	**1 902 $**
Compte tenu des éléments suivants :						
Subvention salariale publique, montant net	-	(27)	27	-	(451)	451
Modifications apportées aux régimes d'avantages sociaux	-	6	(6)	-	82	(82)
Règlement lié à un régime d'avantages sociaux	-	125	(125)	-	125	(125)
Dépréciation d'actifs	-	24	(24)	4	38	(34)
Coûts de restructuration et de transaction	-	(2)	2	-	175	(175)
(Profit) perte de change	(316)	(22)	(294)	732	52	680
Intérêts nets au titre des avantages du personnel	(7)	(2)	(5)	(24)	8	(32)
(Profit) perte sur instruments financiers comptabilisés à la juste valeur	(44)	(59)	15	(133)	55	(188)
Perte aux règlements et modifications de dettes	31	-	31	14	129	(115)
Profit à la cession d'actifs	(21)	-	(21)	(21)	-	(21)
Impôt sur le résultat, y compris pour les éléments de rapprochement ci-dessus[1)]	(28)	(127)	99	140	(379)	519
Perte nette ajustée	**(217) $**	**(577) $**	**360 $**	**(988) $**	**(3 768) $**	**2 780 $**
Nombre moyen pondéré d'actions en circulation utilisé dans le calcul du résultat net dilué par action (en millions)	358	358	-	358	351	7
Perte ajustée par action - résultat dilué	**(0,61) $**	**(1,61) $**	**1,00 $**	**(2,76) $**	**(10,74) $**	**7,98 $**

1) La charge d'impôts sur le résultat différés comptabilisée dans les autres éléments du résultat global relativement à des réévaluations du

passif des régimes d'avantages du personnel est contrebalancée par un recouvrement d'impôts sur le résultat différés comptabilisé par le biais du compte consolidé de résultat d'Air Canada. Ce recouvrement est déduit du bénéfice net ajusté (de la perte nette ajustée).

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 quatrième trimestre et de l'exercice 2022

Air Canada invite les analystes à sa téléconférence trimestrielle qui se tiendra aujourd'hui, vendredi 17 février 2023, 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. Immédiatement 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/3468bfxe/lan/fr
Par téléphone :	416 340-2217 ou 1 800 898-3989 (sans frais) 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 prospectifs découlent d'analyses et d'autres renseignements fondés sur la prévision de résultats à venir et l'estimation de montants qu'il est actuellement impossible de déterminer. Ils peuvent porter sur des observations concernant, entre autres, des prévisions, des stratégies, des attentes, des opérations projetées ou des actions à venir. Ces énoncés prospectifs se reconnaissent à l'emploi de termes comme « préliminaire », « prévoir », « croire », « pouvoir », « estimer », « projeter » et « planifier », employés au futur et au conditionnel, et d'autres termes semblables, ainsi qu'à l'évocation de certaines hypothèses.

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

http://www.sedar.com/*Les facteurs qui pourraient faire en sorte que les résultats diffèrent sensiblement de ceux indiqués dans les énoncés prospectifs comprennent la conjoncture économique et le contexte géopolitique, comme le conflit militaire entre la Russie et l'Ukraine, la capacité d'Air Canada de dégager ou de maintenir une rentabilité nette, l'état du secteur et du marché et le contexte influant sur la demande, la concurrence, les effets rémanents de la pandémie de COVID-19, la dépendance d'Air Canada à l'égard des technologies, les risques liés à la cybersécurité, la capacité d'Air Canada de mettre en œuvre efficacement des initiatives stratégiques opportunes et d'autres initiatives importantes (notamment sa faculté de gérer les charges d'exploitation), les cours de l'énergie, la capacité d'Air Canada de rembourser ses dettes et de conserver ou d'accroître la liquidité, les interruptions de service, les changements climatiques et les facteurs liés à l'environnement (dont les systèmes météorologiques et autres phénomènes naturels, et des facteurs anthropiques), la dépendance d'Air Canada envers les fournisseurs clés (y compris des organismes gouvernementaux et d'autres intervenants soutenant les activités aéroportuaires et de transport aérien), la dépendance d'Air Canada envers les transporteurs régionaux et autres, la capacité d'Air Canada de recruter et de conserver du personnel qualifié, la disponibilité et l'intégration de la main-d'œuvre d'Air Canada, les autres épidémies, l'évolution de la législation, de la réglementation ou de procédures judiciaires, les relations de travail et les coûts connexes, les attentats terroristes, les conflits armés, la capacité d'Air Canada d'exploiter avec succès son programme de fidélité, les pertes par sinistre, la dépendance d'Air Canada à l'égard des partenaires Star Alliance*^{MD} *et des coentreprises, la capacité d'Air Canada de préserver et de faire croître sa marque, les litiges actuels et éventuels avec des tiers, les fluctuations des taux de change, les limites imposées aux termes de clauses restrictives, les questions d'assurance et les coûts qui y sont associés, les obligations au titre des régimes de retraite, ainsi que les facteurs dont il est fait mention dans le dossier d'information publique d'Air Canada qui peut être consulté à l'adresse www.sedar.com, notamment à la rubrique 18, Facteurs de risque, du rapport de gestion de 2022 d'Air Canada. 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. Les lignes passagers régulières d'Air Canada relient sans escale 51 aéroports au Canada, 51 aux États-Unis et 88 sur le reste du globe. Air Canada détient la cote quatre étoiles de Skytrax. Le programme

Aéroplan d'Air Canada est le principal programme de fidélité du Canada en matière de voyages. Il offre à ses membres 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)	**Quatrièmes trimestres**			**Exercices**		
Mesures de performance financière	**2022**	**2021**	**Variation ($)**	**2022**	**2021**	**Variation ($)**
Produits d'exploitation	4 680	2 731	1 949	16 556	6 400	10 156
Perte d'exploitation	(28)	(503)	475	(187)	(3 049)	2 862
Marge d'exploitation[1)] (en %)	(0,6)	(18,4)	17,8 pp[10)]	(1,1)	(47,6)	46,5 pp
BAIIDA ajusté[2)]	389	22	367	1 457	(1 464)	2 921
Marge du BAIIDA ajusté[2)] (en %)	8,3	0,8	7,5 pp	8,8	(22,9)	31,7 pp
Bénéfice (perte) avant impôts sur le résultat	146	(617)	763	(1 524)	(3 981)	2 457
Bénéfice net (perte nette)	168	(493)	661	(1 700)	(3 602)	1 902
Résultat avant impôts ajusté[2)]	(211)	(574)	363	(952)	(3 768)	2 816
Perte nette ajustée[2)]	(217)	(577)	360	(988)	(3 768)	2 780
Liquidités totales[3)]	9 824	10 528	(704)	9 824	10 528	(704)
Flux de trésorerie nets provenant des (affectés aux) activités d'exploitation[4)]	647	508	139	2 368	(1 502)	3 870
Flux de trésorerie disponibles[2)]	320	130	190	796	(2 564)	3 360
Dette nette[2)]	7 495	6 953	542	7 495	6 953	542
Bénéfice (perte) par action - résultat dilué	0,41	(1,38)	1,79	(4,75)	(10,25)	5,50
Perte ajustée par action[2)]	(0,61)	(1,61)	1,00	(2,76)	(10,74)	7,98
Statistiques d'exploitation[5)]	**2022**	**2021**	**Variation (%)**	**2022**	**2021**	**Variation (%)**
Passagers-milles payants (« PMP ») (en millions)	18 525	9 612	92,7	66 495	21 045	216,0
Sièges-milles offerts (« SMO ») (en millions)	22 368	14 057	59,1	82 558	33 384	147,3
Coefficient d'occupation (en %)	82,8 %	68,4 %	14,4 pp	80,5 %	63,0 %	17,5 pp
Produits passages par PMP (« rendement unitaire ») (en cents)	21,9	21,2	3,3	21,4	21,4	-
Produits passages par SMO (« PPSMO ») (en cents)	18,2	14,5	25,1	17,2	13,5	28,0
Produits d'exploitation par SMO (en cents)	20,9	19,4	7,7	20,1	19,2	4,6
Charges d'exploitation par SMO (« CESMO ») (en cents)	21,1	23,0	(8,5)	20,3	28,3	(28,3)
CESMO ajustées (en cents)[2)]	13,7	16,7	(18,3)	13,2	23,3	(43,4)
Effectif moyen en équivalents temps plein (« ETP ») (en milliers)[6)]	33,2	25,2	32,0	30,5	19,8	54,2
Avions composant le parc en exploitation à la clôture de la période[7)]	345	337	2,4	345	337	2,4
Sièges routés (en milliers)	12 690	8 772	44,7	47 038	21 105	122,9
Mouvements des appareils (en milliers)	89,9	71,5	25,6	340,5	175,3	94,2
Longueur d'étape moyenne (en milles)[8)]	1 763	1 602	10,0	1 755	1 582	11,0
Coût du litre de carburant (en cents)	134,3	83,9	60,1	130,1	74,7	74,0
Consommation de carburant (en milliers de litres)	1 084 569	791 581	37,0	4 056 788	2 108 144	92,4

Passagers payants transportés (en milliers)[9]	10 098	5 836	73,0	36 144	13 192	174,0

1) *La marge d'exploitation est une mesure financière complémentaire définie comme le bénéfice d'exploitation (la perte d'exploitation) exprimé en pourcentage des produits d'exploitation.*
2) *Le résultat avant impôts ajusté, le bénéfice net (la perte nette) ajusté, le bénéfice (la perte) ajusté par action, le BAIIDA ajusté (à savoir le bénéfice avant intérêts, impôts et dotation aux amortissements), la marge du BAIIDA ajusté, les flux de trésorerie disponibles, la dette nette et les CESMO ajustées sont des mesures financières hors PCGR, des mesures de la gestion du capital, des ratios hors PCGR ou des mesures financières complémentaires. Comme ces mesures ne sont pas conformes aux PCGR pour la présentation d'états financiers et qu'elles n'ont pas de sens normalisé, elles ne sauraient être comparées à des mesures similaires présentées par d'autres entités et ne doivent pas être considérées comme pouvant se substituer à des résultats établis selon les PCGR ou comme ayant préséance sur ceux-ci. Se reporter à la rubrique intitulée « Mesures financières hors PCGR » du présent communiqué pour la description des mesures financières hors PCGR d'Air Canada et pour un rapprochement quantitatif des mesures financières hors PCGR d'Air Canada avec la mesure financière conforme aux PCGR la plus comparable.*
3) *Les liquidités totales s'entendent de la somme de la trésorerie, des équivalents de trésorerie, des placements à court et à long terme et des fonds disponibles aux termes de facilités de crédit d'Air Canada. Au 31 décembre 2022, les liquidités totales s'élevaient à 9 824 M$ et étaient composées de trésorerie et d'équivalents de trésorerie et de placements à court terme et à long terme totalisant 8 811 M$ et d'un montant de 1 013 M$ pouvant être prélevé sur les facilités de crédit. Au 31 décembre 2021, les liquidités totales s'élevaient à 10 528 M$ et étaient composées de trésorerie et d'équivalents de trésorerie et de placements à court terme et à long terme totalisant 9 570 M$ et d'un montant de 958 M$ pouvant être prélevé sur les facilités de crédit. Ces montants comprennent également des fonds (386 M$ au 31 décembre 2022 et 167 M$ au 31 décembre 2021) détenus en fiducie par Vacances Air Canada en conformité avec les prescriptions réglementaires régissant les produits perçus d'avance pour les voyagistes. Se reporter à la rubrique 12, Méthodes comptables, du rapport de gestion de l'exercice 2022 d'Air Canada pour une description du changement de présentation lié 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, tout comme les chiffres correspondants de 2021.*
4) *Se reporter à la rubrique 12, Méthodes comptables, du rapport de gestion de l'exercice 2022 d'Air Canada pour une description du changement de présentation lié aux liquidités soumises à restrictions, selon lequel certains montants ont été reclassés dans la trésorerie et les équivalents de trésorerie, tout comme les chiffres correspondants de 2021.*
5) *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.*
6) *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 décembre 2022, il y avait 35 600 employés en poste au Canada.*
7) *Le nombre d'avions composant le parc aérien en exploitation d'Air Canada au 31 décembre 2021 comprend certains avions immobilisés au sol en raison de l'incidence de la pandémie de COVID-19. Au 31 décembre 2022, deux appareils étaient encore immobilisés au sol pour maintenance en vue de leur remise en service.*
8) *La longueur d'étape moyenne correspond au total de sièges-milles offerts divisé par le total de sièges routés.*
9) *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.*
10) *« pp » indique des points de pourcentage et désigne la mesure de l'écart arithmétique entre deux pourcentages.*

SOURCE Air Canada

Pour plus de renseignements: media@aircanada.ca

Additional assets available online: Photos (1)

MEMBRE DU RÉSEAU STAR ALLIANCE