

[Communiqués](#)

## Air Canada met à jour ses prévisions pour 2023

MONTRÉAL, le 4 mai 2023 /CNW/ - Air Canada met à jour aujourd'hui ses prévisions en matière de résultats financiers et de capacité pour 2023.

Air Canada met à jour ses prévisions pour 2023. Les prévisions révisées pour le BAIIDA ajusté\* reflètent le bénéfice attendu découlant de l'amélioration du trafic et du rendement unitaire attribuable à une demande plus forte que prévu et à des prix du carburant plus bas que prévu. Les prévisions révisées pour les CESMO ajustées\* rendent compte d'ajustements apportés à divers éléments de charges, dont ceux attribuables à l'augmentation plus importante que prévu du trafic. Les prévisions d'Air Canada quant à la capacité pour 2023 demeurent essentiellement inchangées.



Air Canada modifie également la comparaison de référence pour ses prévisions des CESMO ajustées de 2023, en utilisant les données de 2022 plutôt que celles de 2019. Compte tenu du nouveau contexte de coûts, les comparaisons précédentes avec 2019 comme base de référence ne sont plus aussi pertinentes, et les comparaisons avec 2022 sont plus appropriées.

Air Canada présente les mises à jour suivantes de ses prévisions pour 2023.

Indicateur	Prévisions pour l'exercice 2023	
	Prévisions antérieures (fournies le 17 février 2023)	Prévisions mises à jour (fournies le 4 mai 2023)
<b>Capacité en SMO</b>	Augmentation d'environ 24 % par rapport à 2022 (environ 90 % par rapport aux niveaux de 2019)	Augmentation d'environ 23 % par rapport à 2022 (environ 90 % par rapport aux niveaux de 2019)
<b>CESMO ajustées*</b>	Environ 13 % à 15 % au-dessus des niveaux de 2019	Environ 0,5 % à 2,5 % au-dessous des niveaux de 2022
<b>BAIIDA ajusté*</b>	Environ 2,5 G\$ à 3,0 G\$	Environ 3,5 G\$ à 4,0 G\$

Air Canada ne met pas à jour ses cibles pour 2024 à l'heure actuelle et continuera de les évaluer à mesure qu'elle progresse dans la réalisation de ses plans et de ses priorités stratégiques.

\* Les CESMO ajustées et le BAIIDA ajusté, dont il est fait mention dans le présent communiqué, sont des mesures financières hors PCGR. 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.

### *Principales hypothèses*

Air Canada a formulé des hypothèses pour l'élaboration de ses prévisions mises à jour. Dans le cadre de ces hypothèses, Air Canada présume que la croissance du PIB du Canada serait modérée pour 2023. Air Canada présume 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 1,09 \$ CA le litre pendant l'ensemble de l'exercice 2023.

### **Mesures financières hors PCGR**

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

substituer à des résultats établis selon les PCGR ou comme ayant préséance sur ceux-ci.

### CESMO ajustées

Air Canada se sert des CESMO ajustées 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 dépréciation d'actifs et des coûts liés aux avions-cargos, car ces éléments peuvent fausser l'analyse de certaines tendances commerciales et rendre moins pertinente toute analyse comparative en regard d'autres périodes. Exclure ces éléments permet de manière générale d'analyser plus justement la performance d'Air Canada au chapitre des charges d'exploitation et de la comparer de façon plus pertinente à celle d'autres sociétés aériennes.

Dans le calcul des CESMO ajustées, la charge de carburant d'aviation n'est pas comprise dans les charges d'exploitation, car elle fluctue largement sous l'effet de facteurs multiples, dont la conjoncture internationale, les événements géopolitiques, les coûts de raffinage du carburant d'aviation et le taux de change entre le dollar canadien et le dollar américain. Qui plus est, Air Canada engage des coûts relativement à la portion terrestre des forfaits de Vacances Air Canada que n'engagent pas certaines sociétés aériennes qui n'exercent pas d'activités de voyageur comparables. En outre, ces coûts ne génèrent pas de SMO.

Par conséquent, le fait d'exclure ces coûts des charges d'exploitation permet d'établir une comparaison plus pertinente d'une période à l'autre lorsque ces coûts peuvent varier.

De plus, Air Canada engage des coûts relativement à l'exploitation d'avions-cargos, coûts que n'engagent pas certaines sociétés aériennes qui n'exercent pas d'activités de fret comparables. Au 31 mars 2023, le parc aérien d'Air Canada comptait six avions-cargos. Avant 2021, Air Canada n'avait pas engagé des coûts liés 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 passagers.

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

(en millions de dollars canadiens, sauf indication contraire)	Exercice 2022
<b>Charges d'exploitation selon les PCGR</b>	<b>16 743 \$</b>
<b>Compte tenu des éléments suivants :</b>	
Carburant d'aviation	(5 276)
Coûts liés à la portion terrestre des forfaits	(474)
Dépréciation d'actifs	(4)
Coûts liés aux avions-cargos (compte non tenu du carburant)	(86)
<b>Charges d'exploitation, compte tenu de l'incidence des éléments ci-dessus</b>	<b>10 903 \$</b>
<b>SMO (en millions)</b>	<b>82 558</b>
<b>CESMO ajustées (en cents)</b>	<b>13,21 ¢</b>

### 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 ajusté, Air Canada exclut la dépréciation d'actifs, car cet élément peut fausser l'analyse de certaines tendances commerciales et rendre moins pertinente toute analyse comparative en regard d'autres périodes ou sociétés aériennes.

Le BAIIDA et le 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)	Exercice 2022
<b>Perte d'exploitation selon les PCGR</b>	<b>(187) \$</b>
<b>Rajouter :</b>	
Dotation aux amortissements	1 640
<b>BAIIDA</b>	<b>1 453 \$</b>
Dépréciation d'actifs	4
<b>BAIIDA ajusté</b>	<b>1 457 \$</b>

Pour un complément d'information sur les documents publics d'Air Canada, dont sa Notice annuelle 2022 datée du 29 mars 2023, veuillez consulter le site Web d'Air Canada à [aircanada.com/investisseurs](http://aircanada.com/investisseurs) ou [SEDAR](http://SEDAR) au [www.sedar.com](http://www.sedar.com).

### **Résultats financiers du premier trimestre de 2023**

Air Canada publiera ses résultats du premier trimestre de 2023 le vendredi 12 mai 2023. Par la suite, Michael Rousseau, président et chef de la direction d'Air Canada, Amos Kazzaz, vice-président général et chef des Affaires financières, Mark Galardo, vice-président général -Chiffre d'affaires et Planification du réseau, tiendront une conférence téléphonique pour présenter les résultats et répondre aux questions des analystes.

Les membres des médias et du public peuvent écouter cette téléconférence. Suivent les renseignements détaillés :

Date : Vendredi 12 mai 2023

Heure : 8 h HE

Par

téléphone : 416 340-2217 ou 1 800 898-3989 (sans frais), code d'accès 9229567#

Veuillez prévoir 10 minutes pour la connexion à la téléconférence.

Webémission : <https://bell.media-server.com/mmc/p/nvdcm9nf/lan/fr>

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

Une rediffusion sera accessible en ligne peu de temps après la conclusion de l'appel à l'adresse

Rediffusion : <https://investisseurs.aircanada.com/evenements>.

### **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<sup>MD</sup> 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](http://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.*

SOURCE Air Canada

Pour plus de renseignements: Relations avec les investisseurs : 514 422-7849, [investors.investisseurs@aircanada.ca](mailto:investors.investisseurs@aircanada.ca); Internet : [investisseurs.aircanada.com](http://investisseurs.aircanada.com)

---

Additional assets available online:  [Photos \(1\)](#)

MEMBRE DU RÉSEAU STAR ALLIANCE

