

[Communiqués](#)

Air Canada annonce ses résultats financiers pour le quatrième trimestre et l'exercice 2023

- *Produits d'exploitation records de 21,833 G\$ pour l'ensemble de l'exercice, du fait de la vigueur de la demande de transport aérien*
- *Résultat d'exploitation de 2,279 G\$*
- *BAIIDA ajusté* de 3,982 G\$ pour l'exercice 2023, soit dans le haut de la fourchette de prévisions*
- *Flux de trésorerie provenant des activités d'exploitation de 4,320 G\$ et flux de trésorerie disponibles* de 2,756 G\$ pour l'exercice 2023*
- *Ratio de levier financier* de 1,1 au 31 décembre 2023, en baisse par rapport à 5,1 au 31 décembre 2022*

MONTRÉAL, le 16 févr. 2024 /CNW/ - Air Canada a présenté aujourd'hui ses résultats financiers du quatrième trimestre et de l'exercice 2023.

« Air Canada a enregistré d'excellents résultats au quatrième trimestre et pour l'exercice 2023, atteignant ses objectifs financiers et ses priorités stratégiques, a déclaré Michael Rousseau, président et chef de la direction d'Air Canada. Sur l'ensemble de l'exercice, nous avons enregistré des produits d'exploitation records de 21,8 G\$, en hausse de 32 % par rapport à 2022, la demande de transport aérien étant demeurée forte. Le bénéfice d'exploitation de l'exercice a atteint 2,3 G\$, soit une amélioration de 2,5 G\$ par rapport à l'exercice précédent. Notre BAIIDA ajusté s'est élevé à près de 4 G\$, soit plus du double de celui de l'exercice 2022. Ces résultats ont été possibles grâce

à une gestion efficace, au travail acharné de tous à Air Canada et à leur approche centrée sur le client. Je remercie l'équipe au grand complet pour son dévouement alors que nous avons transporté en toute sécurité plus de 46 millions de passagers en 2023. Les efforts d'amélioration de l'exploitation ont porté fruit, car, malgré l'augmentation du trafic et les difficultés liées à la chaîne d'approvisionnement, nos principaux indicateurs opérationnels et la satisfaction de notre clientèle ont augmenté comparativement à l'exercice précédent.



« Nous avons également pris des mesures importantes pendant l'exercice pour nous permettre de maintenir notre performance et nous demeurons fortement déterminés à respecter notre plan et à améliorer la qualité de notre service clientèle ainsi que notre fiabilité opérationnelle, à développer stratégiquement nos principales plaques tournantes et notre réseau et à assurer une croissance rentable. Nous avons renforcé notre bilan, réduit notre endettement et, malgré les pressions macroéconomiques et structurelles persistantes sur les coûts dans notre secteur, nos coûts unitaires ont été maintenus dans les CESMO ajustées que nous avons établies. Nous continuerons en outre à élargir le programme Aéroplan, élément central de la fidélisation de la clientèle, dont le nombre de membres a doublé pour atteindre huit millions au cours des cinq dernières années.

« Notre société aérienne reste capable de s'adapter à l'évolution des conditions commerciales et est aussi prête à saisir les occasions qui se présentent, ce qui nous rend confiants pour l'année à venir. En ce qui concerne l'avenir, nous visons la croissance, la réalisation de nos objectifs financiers et la création d'une valeur à long terme pour toutes les parties prenantes. »

** Les CESMO ajustées, le BAIIDA ajusté (bénéfice avant intérêts, impôts et dotation aux amortissements), la marge du BAIIDA ajusté, le ratio de levier financier (aussi appelé « ratio dette nette-BAIIDA ajusté des 12 derniers mois »), la dette nette, le résultat avant impôts ajusté, le bénéfice net (la perte nette) ajusté, le bénéfice (la perte) ajusté par action et les flux de trésorerie disponibles, indicateurs mentionnés dans le présent communiqué, sont des mesures financières hors PCGR, 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.*

Résultats financiers du quatrième trimestre de 2023

Ci-après, un aperçu des résultats d'exploitation et de la situation financière d'Air Canada pour le quatrième trimestre de 2023 par rapport au quatrième trimestre de 2022.

- Produits d'exploitation de 5,175 G\$, en hausse de 495 M\$ ou de 11 % par rapport au quatrième trimestre de 2022. La capacité exploitée a augmenté de plus de 9 % par rapport au quatrième trimestre de 2022, soit proche des prévisions de capacité publiées dans le communiqué d'Air Canada daté du 30 octobre 2023.
- Charges d'exploitation de 5,096 G\$, en hausse de 388 M\$ ou de 8 % par rapport au quatrième trimestre de 2022. Cette hausse est attribuable principalement à l'augmentation des coûts dans pratiquement tous les postes, reflétant l'accroissement du trafic et de la capacité sur 12 mois, notamment l'augmentation des salaires et charges sociales. Elle a été partiellement contrebalancée par une diminution des charges de carburant d'aviation attribuable à une baisse des prix ce dernier.
- Bénéfice d'exploitation de 79 M\$ et marge d'exploitation de 1,5 %, soit une amélioration de 107 M\$.
- BAIIA ajusté de 521 M\$ et marge du BAIIA ajusté* de 10,1 %, soit une augmentation de 132 M\$.
- Bénéfice net de 184 M\$, contre un bénéfice net de 168 M\$. Bénéfice par action - résultat dilué de 0,41 \$, inchangé.
- Perte nette ajustée* de 44 M\$ et perte ajustée par action - résultat dilué de 0,12 \$, comparativement à une perte nette ajustée de 217 M\$ et à une perte ajustée par action - résultat dilué de 0,61 \$.
- CESMO ajustées* de 14,25 cents, contre 13,68 cents, soit une progression de 4,1 % attribuable à l'augmentation des salaires et charges sociales et des charges de maintenance ainsi qu'à des pressions inflationnistes sur divers postes.
- Flux de trésorerie nets provenant des activités d'exploitation de 985 M\$, en hausse de 338 M\$.
- Flux de trésorerie disponibles de 669 M\$, en hausse de 349 M\$.

Résultats financiers de l'exercice 2023

Dans les lignes qui suivent, un aperçu des résultats d'exploitation et de la situation financière d'Air Canada pour l'exercice 2023 par rapport à l'exercice 2022.

- Produits d'exploitation de 21,833 G\$, en hausse de 5,277 G\$ ou de 32 %, et progression d'environ 20 % de la capacité exploitée. L'augmentation de la capacité correspond aux prévisions publiées dans le communiqué d'Air Canada daté du 30 octobre 2023.
- Charges d'exploitation de 19,554 G\$, en hausse de 2,811 G\$ ou de 17 %. Cette hausse est attribuable principalement à des augmentations de pratiquement tous les postes, reflétant l'accroissement de la capacité exploitée et du trafic sur 12 mois, y compris les salaires et charges sociales. Elle reflète également l'incidence d'un ajustement favorable de 159 M\$ comptabilisé au premier trimestre de 2022.
- Bénéfice d'exploitation de 2,279 G\$ et marge d'exploitation de 10,4 %, soit une amélioration de 2,466 G\$.
- BAIIA ajusté de 3,982 G\$ et marge du BAIIA ajusté* de 18,2 %, soit une amélioration de 2,525 G\$, chiffre qui se situe dans le haut de la fourchette des prévisions publiées dans le communiqué d'Air Canada daté du 30 octobre 2023.
- Bénéfice net de 2,276 G\$ et bénéfice par action - résultat dilué de 5,96 \$, contre une perte nette de 1,7 G\$ et une perte par action - résultat dilué de 4,75 \$.
- Bénéfice net ajusté de 1,713 G\$ et bénéfice ajusté par action - résultat dilué de 4,56 \$, contre une perte nette ajustée de 988 M\$ et une perte ajustée par action - résultat dilué de 2,76 \$.
- CESMO ajustées de 13,49 cents comparativement à 13,21 cents en 2022, soit une progression de 2,2 % attribuable à l'augmentation du trafic et des frais de vente, qui sont étroitement liés à une hausse des produits, à une augmentation des charges de main-d'œuvre, ainsi qu'à la comptabilisation, en 2022, d'un ajustement favorable des charges de maintenance et aux pressions inflationnistes sur certains postes. Ces résultats se situent à l'intérieur de la fourchette des prévisions présentées dans le communiqué d'Air Canada du 30 octobre 2023.
- Flux de trésorerie nets provenant des activités d'exploitation de 4,320 G\$, en hausse de 1,952 G\$.
- Flux de trésorerie disponibles de 2,756 G\$, en hausse de 1,960 G\$.
- Ratio dette nette-BAIIA ajusté* de 1,1 au 31 décembre 2023, soit une amélioration par rapport à 5,1 au 31 décembre 2022, en raison de la hausse du BAIIA ajusté et d'une diminution de 2,9 G\$ de la dette nette.

Perspectives

Pour le premier trimestre de 2024, Air Canada envisage d'augmenter sa capacité en SMO d'environ 10 % par rapport à la même période de 2023.

Air Canada a mis à jour ses prévisions pour l'ensemble de l'exercice 2024, qui remplacent ses cibles pour 2024 établies

précédemment :

Indicateur	Prévisions pour l'exercice 2024
Capacité en SMO	Augmentation de 6 à 8 % par rapport à 2023
CESMO ajustées	Augmentation de 2,5 % à 4,5 % par rapport à 2023
BAIIDA ajusté	De 3,7 G\$ à 4,2 G\$

Principales hypothèses

Air Canada a formulé des hypothèses pour l'élaboration des prévisions mises à jour et la formulation des énoncés prospectifs, présumant notamment que la croissance du PIB du Canada sera modérée pour 2024, que le dollar canadien s'échangera en moyenne à 1,33 \$ CA contre 1,00 \$ US sur l'ensemble de l'exercice 2024 et que le cours du carburant d'aviation s'établira en moyenne à 1,00 \$ CA le litre sur l'ensemble de l'exercice 2024.

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 pour mesurer le rendement courant de ses activités et 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 compagnies 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 qui se rapportent à la portion terrestre des forfaits de Vacances Air Canada que n'engagent pas certaines compagnies 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 qui se rapportent à l'exploitation d'avions-cargos, coûts que n'engagent pas certaines compagnies aériennes qui n'exercent pas d'activités de fret comparables. Au 31 décembre 2023, le parc aérien en exploitation d'Air Canada comptait sept avions-cargos 767 de Boeing en exploitation, comparativement à trois avions-cargos 767 de Boeing en exploitation au 31 décembre 2022. Ces coûts ne génèrent pas de SMO. Par conséquent, le fait de les exclure 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)	Quatrièmes trimestres			Exercices		
	2023	2022	Variation	2023	2022	Variation
Charges d'exploitation selon les PCGR	5 096 \$	4 708 \$	388 \$	19 554 \$	16 743 \$	2 811 \$
Compte tenu des éléments suivants :						
Carburant d'aviation	(1 391)	(1 459)	68	(5 318)	(5 276)	(42)
Coûts liés à la portion terrestre des forfaits	(177)	(163)	(14)	(720)	(474)	(246)
Dépréciation d'actifs	-	-	-	-	(4)	4
Coûts liés aux avions-cargos (compte non tenu du carburant)	(46)	(27)	(19)	(157)	(86)	(71)
Charges d'exploitation, compte tenu de l'incidence des éléments ci-dessus	3 482 \$	3 059 \$	423 \$	13 359 \$	10 903 \$	2 456 \$
SMO (en millions)	24 439	22 368	9,3 %	99 012	82 558	19,9 %

CESMO ajustées (en cents) 14,25 ¢ 13,68 ¢ 0,57 ¢ 13,49 ¢ 13,21 ¢ 0,28 ¢
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 pour évaluer le 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 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 compagnies aériennes.

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 dépréciation d'actifs est retranchée du calcul de la marge du BAIIDA ajusté, car cet élément peut fausser l'analyse de certaines tendances commerciales et rendre toute analyse comparative en regard d'autres périodes ou compagnies aériennes moins pertinentes.

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		
	2023	2022	Variation	2023	2022	Variation
Perte d'exploitation selon les PCGR	79 \$	(28) \$	107 \$	2 279 \$	(187) \$	2 466 \$
Rajouter :						
Dotation aux amortissements	442	417	25	1 703	1 640	63
BAIIDA	521 \$	389 \$	132 \$	3 982 \$	1 453 \$	2 529 \$
Retrancher :						
Dépréciation d'actifs	-	-	-	-	4	(4)
BAIIDA ajusté	521 \$	389 \$	132 \$	3 982 \$	1 457 \$	2 525 \$
Produits d'exploitation	5 175 \$	4 680 \$	495 \$	21 833 \$	16 556 \$	5 277 \$
Marge d'exploitation (en %)	1,5	(0,6)	2,1 pp	10,4	(1,1)	11,5 pp
Marge du BAIIDA ajusté (en %)	10,1	8,3	1,8 pp	18,2	8,8	9,4 pp

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 dépréciation d'actifs, 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 moins pertinente toute analyse comparative en regard d'autres périodes ou compagnies aériennes.

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

(en millions de dollars canadiens)	Quatrièmes trimestres			Exercices		
	2023	2022	Variation (\$)	2023	2022	Variation (\$)
Bénéfice (perte) avant impôts sur le résultat selon les PCGR	122 \$	146 \$	(24) \$	2 212 \$	(1 524) \$	3 736 \$
Compte tenu des éléments suivants :						
Dépréciation d'actifs	-	-	-	-	4	(4)
(Profit) perte de change	(72)	(316)	244	(389)	732	(1 121)
Intérêts nets au titre des avantages du personnel	(7)	(7)	-	(25)	(24)	(1)
Profit sur instruments financiers comptabilisés à la juste valeur	(91)	(44)	(47)	(115)	(133)	18

Perte aux règlements et aux modifications de dettes	1	31	(30)	10	14	(4)
Profit à la cession d'actifs	-	(21)	21	-	(21)	21
Résultat avant impôts ajusté	(47) \$	(211) \$	164 \$	1 693 \$	(952) \$	2 645 \$

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

Air Canada se sert du bénéfice net ajusté (de la perte nette ajustée) et du bénéfice ajusté (de la perte ajustée) par action - résultat dilué afin d'évaluer le rendement financier global de ses activités, à l'exclusion de l'incidence après impôts de la dépréciation d'actifs, 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 moins pertinente toute analyse comparative en regard d'autres sociétés aériennes.

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

(en millions de dollars canadiens)	Quatrièmes trimestres			Exercices		
	2023	2022	Variation (\$)	2023	2022	Variation (\$)
Bénéfice net (perte nette) selon les PCGR	184 \$	168 \$	16 \$	2 276 \$	(1 700) \$	3 976 \$
Compte tenu des éléments suivants :						
Dépréciation d'actifs	-	-	-	-	4	(4)
(Profit) perte de change	(72)	(316)	244	(389)	732	(1 121)
(Profit) perte de change	(7)	(7)	-	(25)	(24)	(1)
Intérêts nets au titre des avantages du personnel	(91)	(44)	(47)	(115)	(133)	18
Profit sur instruments financiers comptabilisés à la juste valeur	1	31	(30)	10	14	(4)
Perte aux règlements et aux modifications de dettes						
Profit à la cession d'actifs	-	(21)	21	-	(21)	21
Impôt sur le résultat, y compris les éléments de rapprochement ci-dessus ¹⁾	(59)	(28)	(31)	(44)	140	(184)
Bénéfice net ajusté (perte nette ajustée)	(44) \$	(217) \$	173 \$	1 713 \$	(988) \$	2 701 \$
Nombre moyen pondéré d'actions en circulation utilisé dans le calcul du résultat net dilué par action (en millions)	358	358	-	376	358	18
Bénéfice ajusté (perte ajustée) par action - résultat dilué	(0,12) \$	(0,61) \$	0,49 \$	4,56 \$	(2,76) \$	7,32 \$

1) En 2023, 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 au moyen de l'état consolidé des résultats d'Air Canada. Ce recouvrement est déduit du bénéfice net ajusté de l'exercice 2023. Par comparaison, une charge d'impôts sur le résultat différés a été déduite de la perte nette ajustée pour l'exercice 2022.

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.

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.

Quatrièmes trimestres	Exercices
-----------------------	-----------

(en millions de dollars canadiens)	2023	2022	Variation (\$)	2023	2022	Variation (\$)
Flux de trésorerie nets provenant des activités d'exploitation	985 \$	647 \$	338 \$	4 320 \$	2 368 \$	1 952 \$
Achats d'immobilisations corporelles et incorporelles	(316)	(327)	11	(1 564)	(1 572)	8
Flux de trésorerie disponibles	669 \$	320 \$	349 \$	2 756 \$	796 \$	1 960 \$

Dettes nettes

La dette nette est une mesure de gestion du capital ainsi qu'un élément clé du capital géré par Air Canada et elle permet à la direction d'évaluer la dette nette de la Société. 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 par « ratio de levier financier ») est couramment utilisé dans l'industrie 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 2023	31 décembre 2022	Variation
Dettes à long terme et obligations locatives	12 996 \$	15 043 \$	(2 047) \$
Partie courante de la dette à long terme et des obligations locatives	866	1 263	(397)
Total de la dette à long terme et des obligations locatives (y compris la partie courante)	13 862	16 306	(2 444)
Moins la trésorerie et les équivalents de trésorerie, les placements à court terme et les placements à long terme	(9 295)	(8 811)	(484)
Dettes nettes	4 567 \$	7 495 \$	(2 928) \$
BAIIDA ajusté (période de 12 mois)	3 982 \$	1 457 \$	2 525 \$
Ratio de la dette nette sur le BAIIDA ajusté	1,1	5,1	(4,0)

Pour un complément d'information sur les documents publics d'Air Canada, dont sa Notice annuelle 2023 datée du 25 février 2023, veuillez consulter SEDAR+ à www.sedarplus.ca.

Avis concernant la téléconférence du quatrième trimestre et de l'exercice 2023

Air Canada invite les analystes à sa téléconférence trimestrielle qui se tiendra aujourd'hui, le vendredi 16 février 2024, à 8 h (HE). Michael Rousseau, président et chef de la direction, John Di Bert, vice-président général et chef des Affaires financières, et Mark Galardo, vice-président général - Chiffre d'affaires et Planification du réseau, présenteront les résultats et répondront aux questions des analystes. Immédiatement après la période de questions des analystes, John Di Bert 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. En voici les renseignements détaillés :

Webémission audio : <https://edge.media-server.com/mmc/p/8ini6iaf/lan/fr>

Par téléphone : 1 800 715-9871 (sans frais), code d'accès 6697341

Veuillez prévoir 10 minutes pour la connexion 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 sur 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.

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 les conflits au Moyen-Orient et 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, la dépendance d'Air Canada à l'égard des technologies, les risques liés à la cybersécurité, 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 parties prenantes soutenant les activités aéroportuaires et de l'exploitation aérienne), les relations de travail et les coûts connexes, la capacité d'Air Canada à mettre en œuvre efficacement des initiatives stratégiques opportunes et d'autres initiatives importantes (notamment sa faculté à gérer les charges d'exploitation), les cours de l'énergie, sa capacité à rembourser ses dettes et à conserver ou à accroître la liquidité, sa dépendance à l'égard des transporteurs régionaux et autres, sa capacité de recruter et de conserver du personnel qualifié, les épidémies, l'évolution de la législation, de la réglementation ou de procédures judiciaires, les attentats terroristes, les conflits armés, la capacité d'Air Canada d'exploiter avec succès son programme de fidélité, les pertes par sinistre, sa dépendance à l'égard des partenaires Star Alliance^{MD} et des coentreprises, sa capacité 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.sedarplus.ca, notamment à la rubrique 18, Facteurs de risque, du rapport de gestion de 2023 d'Air Canada daté du 16 février 2024.

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 régulières d'Air Canada relient sans escale plus de 180 aéroports au Canada, aux États-Unis et à l'étranger sur six continents. 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 auprès de ses partenaires détaillants, hôteliers et de location 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. Air Canada s'est donné l'objectif ambitieux de zéro émission nette de toutes ses activités à l'échelle mondiale d'ici 2050. Les actions d'Air Canada se négocient sur le marché à la Bourse de Toronto (TSX) au Canada et sur la plateforme OTCQX aux États-Unis.

Internet : aircanada.com/medias

Consultez notre rapport annuel [ici](#)

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		
	2023	2022	Variation (\$)	2023	2022	Variation (\$)
Mesures de performance financière						
Produits d'exploitation	5 175	4 680	495	21 833	16 556	5 277
Résultat d'exploitation	79	(28)	107	2 279	(187)	2 466
Marge d'exploitation ¹⁾ (en %)	1,5	(0,6)	2,1 pp ⁽⁸⁾	10,4	(1,1)	11,5 pp
BAIIDA ajusté ²⁾	521	389	132	3 982	1 457	2 525
Marge du BAIIDA ajusté ²⁾ (en %)	10,1	8,3	1,8 pp	18,2	8,8	9,4 pp
Bénéfice (perte) avant impôts sur le résultat	122	146	(24)	2 212	(1 524)	3 736
Bénéfice net (perte nette)	184	168	16	2 276	(1 700)	3 976
Résultat avant impôts ajusté ²⁾	(47)	(211)	164	1 693	(952)	2 645
Bénéfice net ajusté (perte nette ajustée) ²⁾	(44)	(217)	173	1 713	(988)	2 701
Liquidités totales ³⁾	10 290	9 824	466	10 290	9 824	466
Flux de trésorerie nets provenant des activités d'exploitation	985	647	338	4 320	2 368	1 952
Flux de trésorerie disponibles ²⁾	669	320	349	2 756	796	1 960
Dettes nettes ²⁾	4 567	7 495	(2 928)	4 567	7 495	(2 928)
Bénéfice (perte) par action - résultat dilué	0,41	0,41	-	5,96	(4,75)	10,71
Bénéfice ajusté (perte ajustée) par action - résultat dilué ²⁾	(0,12)	(0,61)	0,49	4,56	(2,76)	7,32
Statistiques d'exploitation⁴⁾	2023	2022	Variation (%)	2023	2022	Variation (%)
Passagers-milles payants (« PMP ») (en millions)	20 405	18 525	10,1	85 802	66 495	29,0
Sièges-milles offerts (SMO) (en millions)	24 439	22 368	9,3	99 012	82 558	19,9
Coefficient d'occupation (en %)	83,5 %	82,8 %	0,7 pp	86,7 %	80,5 %	6,1 pp
Produits passages par PMP (« rendement unitaire ») (en cents)	22,3	21,9	1,8	22,6	21,4	6,0
Produits passages par SMO (« PPSMO ») (en cents)	18,6	18,2	2,6	19,6	17,2	13,6
Produits d'exploitation par SMO (« PESMO ») (en cents)	21,2	20,9	1,2	22,1	20,1	10,0
Charges d'exploitation par SMO (« CESMO ») (en cents)	20,9	21,1	(0,9)	19,8	20,3	(2,6)
CESMO ajustées (en cents) ²⁾	14,2	13,7	4,1	13,5	13,2	2,2
Effectif moyen en équivalents temps plein (« ETP ») (en milliers) ⁵⁾	36,4	33,2	9,7	35,7	30,5	17,1
Avions composant le parc en exploitation à la clôture de la période	361	345	5	361	345	5
Sièges routés (en milliers)	13 636	12 690	7,4	54 026	47 038	14,9
Mouvements des appareils (en milliers)	93,4	89,9	3,9	373,1	340,5	9,6
Longueur d'étape moyenne (en milles) ⁶⁾	1 792	1 763	1,7	1 833	1 755	4,4
Coût du litre de carburant (en cents)	117,6	134,3	(12,4)	111,6	130,1	(14,2)
Consommation de carburant (en milliers de litres)	1 178 926	1 084 569	8,7	4 751 692	4 056 788	17,1
Passagers payants transportés (en milliers) ⁷⁾	10 899	10 098	7,9	44 790	36 144	23,9

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 BAIIIDA ajusté (à savoir le bénéfice avant intérêts, impôts et dotation aux amortissements), la marge du BAIIIDA ajusté, le résultat avant impôts ajusté, le bénéfice net ajusté (la perte nette ajustée), les flux de trésorerie disponibles, la dette nette, le bénéfice (la perte) ajusté par action 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 rapport de gestion 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 terme et à long terme et des fonds disponibles aux termes de facilités de crédit d'Air Canada. Au 31 décembre 2023, les liquidités totales s'élevaient à 10 290 M\$ et étaient composées de trésorerie et d'équivalents de trésorerie et de placements à court terme et à long terme totalisant 9 295 M\$ et d'un montant de 995 M\$ pouvant être prélevé sur les facilités de crédit. 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. Ces montants comprennent également des fonds (393 M\$ au 31 décembre 2023 et 386 M\$ au 31 décembre 2022) détenus en fiducie par Vacances Air Canada en conformité avec les prescriptions réglementaires régissant les produits perçus d'avance pour les voyageurs.*
- 4) À l'exception de l'effectif moyen en ETP, les statistiques d'exploitation dans le présent tableau tiennent compte des données pour les transporteurs tiers qui exercent leurs activités aux termes de contrats d'achat de capacité avec Air Canada.*
- 5) Cet indicateur montre l'effectif moyen en ETP à Air Canada et aux filiales de celle-ci. Il ne tient pas compte de l'effectif en ETP des transporteurs tiers qui exercent leurs activités aux termes de contrats d'achat de capacité conclu avec Air Canada.*
- 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) La mention « 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

