

Communiqué

Air Canada annonce ses résultats du premier trimestre de 2012

BAIILA de 175 M\$ pour le premier trimestre de 2012

Trésorerie et placements à court terme de 2,249 G\$ au 31 mars 2012

MONTRÉAL, le 4 mai 2012 – Air Canada a comptabilisé un bénéfice avant intérêts, impôts, dotation aux amortissements et aux pertes de valeur et location d'avions (« BAIILA ») de 175 M\$ au premier trimestre de 2012, comparativement à un BAIILA de 207 M\$ au premier trimestre de 2011. Le BAIILA de 175 M\$ se situe dans la fourchette de 170 M\$ à 180 M\$ que projetait Air Canada dans son communiqué de presse daté du 26 avril 2012. Air Canada a déclaré une perte opérationnelle de 93 M\$ pour le premier trimestre de 2012 contre une perte opérationnelle de 66 M\$ pour le premier trimestre de 2011.

« Au premier trimestre, malgré plusieurs défis, Air Canada a affiché une progression continue dans un certain nombre de secteurs clés, a déclaré Calin Rovinescu, président et chef de la direction. Au chapitre des revenus, notre performance a été vigoureuse, particulièrement en ce qui a trait à la cabine de haut rapport, du fait de la croissance du trafic. À la fin du trimestre, la trésorerie et les équivalents de trésorerie se chiffraient à 2,25 G\$, en hausse de 135 M\$ par rapport à la période correspondante de l'exercice précédent. De plus, nous avons amélioré notre situation financière en réduisant la dette nette ajustée de plus de 200 M\$ durant le trimestre.

« Le contexte a été difficile durant ce trimestre marqué par la hausse et la volatilité persistantes des prix du carburant, qui ont entraîné une augmentation significative de 147 M\$ (+20 %) de la charge de carburant par rapport à la période correspondante de l'exercice précédent. Par ailleurs, nos activités ont été perturbées par des moyens de pression exercés par un certain nombre d'employés syndiqués, ce qui s'est traduit par un fléchissement des réservations des voyages au départ du Canada au lendemain de ces incidents. Depuis, nous notons une amélioration des tendances en matière de réservations anticipées. Nous avons continué d'accorder la priorité au maintien d'une solide situation de trésorerie et à la mise en œuvre continue d'initiatives de réduction des coûts, principalement en optimisant les processus opérationnels.

« Nous sommes actuellement engagés dans un processus officiel en vertu du projet de loi C-33, *Loi sur la protection des services aériens*, afin de conclure les conventions collectives restant à signer et assurer ainsi la stabilité en matière de main-d'œuvre. Le 2 mai 2012, Air Canada a annoncé qu'elle avait été informée par la ministre du Travail du Canada, madame Lisa Raitt, de la nomination d'arbitres conformément au projet de loi C-33, *Loi sur la protection des services aériens*, pour parvenir à un règlement sur les conventions collectives à renouveler avec l'APAC, qui représente les pilotes d'Air Canada, et l'AIMTA, qui représente les mécaniciens, bagagistes et agents de fret d'Air Canada.

« Nous avons la ferme intention de maintenir la confiance de nos clients et de continuer à collaborer avec toutes nos parties prenantes afin de nous assurer que le positionnement concurrentiel d'Air Canada lui permette de connaître une croissance durable et à long terme », de conclure M. Rovinescu.

Points saillants relativement au compte de résultat

Du fait de la croissance de la capacité réseau de 3,1 %, les produits passages réseau ont progressé de 213 M\$ (+9,2 %) au premier trimestre de 2012 par rapport au premier trimestre de 2011, en raison d'une croissance de 4,8 % du trafic et d'une amélioration de 3,3 % du rendement unitaire. Les produits passages par siège-mille offert (« PPSMO ») ont crû de 5,0 % par rapport au premier trimestre de 2011, en raison de l'amélioration constatée sur tous les marchés. En ce qui concerne la cabine de haut rapport, les produits passages au premier trimestre de 2012 ont augmenté de 54 M\$ (10,8 %) par rapport au trimestre correspondant de 2011, du fait de la hausse de 11,8 % du trafic.

Au premier trimestre de 2012, les charges opérationnelles se sont accrues de 236 M\$ (+8 %) comparativement au premier trimestre de 2011, par suite surtout de la hausse de 147 M\$ de la charge de carburant par rapport au premier trimestre de 2011. Le coût unitaire, mesuré en charges opérationnelles par siège-mille offert (« COSMO »), a crû de 5,2 % au premier trimestre de 2012 par rapport au premier trimestre de 2011. Exclusion faite de la charge de carburant et des coûts liés à la portion terrestre des forfaits de Vacances Air Canada, les COSMO ont augmenté de 1,0 % au premier trimestre de 2012 en regard du premier trimestre de 2011. Cette augmentation de 1,0 % des COSMO (exclusion faite de la charge de carburant et des coûts liés à la portion terrestre des forfaits de Vacances Air Canada) constitue une amélioration par rapport à la hausse de 4,0 % à 5,0 % qu'anticipait Air Canada dans son communiqué de presse daté du 9 février 2012. Meilleur que prévu, ce résultat est principalement attribuable à la charge de maintenance avions inférieure aux projections, du fait surtout du calendrier des activités de maintenance, ainsi qu'au recul des frais de vente et de distribution comparativement aux prévisions d'Air Canada.

Au premier trimestre de 2012, Air Canada a déclaré une perte opérationnelle de 93 M\$, contre une perte opérationnelle de 66 M\$ au premier trimestre de 2011. Air Canada a également déclaré une perte nette de 210 M\$ au premier trimestre de 2012 comparativement à une perte nette de 19 M\$ au premier trimestre de 2011. Au premier trimestre de 2012, la perte nette tenait compte de profits de change de 87 M\$, d'une perte sur participations sans effet sur la trésorerie de 65 M\$ liée à la restructuration d'Aveos en 2010, ainsi que d'un passif et d'une perte correspondante découlant des activités abandonnées de 55 M\$ relativement à l'engagement d'Air Canada au titre d'un programme d'indemnisation de départ conformément à la décision du Conseil canadien des relations industrielles de janvier 2011, qui reconnaissait des unités de négociation distinctes pour les employés syndiqués d'Aveos et d'Air Canada. Au premier trimestre de 2011, la perte nette tenait compte de profits de change de 104 M\$.

Au premier trimestre de 2012, la perte nette ajustée diluée par action s'est chiffrée à 0,64 \$, contre 0,45 \$ au premier trimestre de 2011.

Points saillants relativement à la liquidité

Au 31 mars 2012, la trésorerie et les placements à court terme d'Air Canada totalisaient 2 249 M\$ (ce qui correspond aux niveaux de trésorerie que projetait Air Canada dans son communiqué du 26 avril 2012). Il s'agit d'une hausse de 135 M\$ par rapport au solde de trésorerie et de placements à court terme d'Air Canada au 31 mars 2011, qui représentait 19 % des produits opérationnels des 12 derniers mois.

Au 31 mars 2012, la dette nette ajustée s'est élevée à 4 375 M\$, en baisse de 201 M\$ par rapport au 31 décembre 2011. Cette réduction de la dette nette ajustée tenait compte de l'incidence de la baisse des soldes de dette et de l'accroissement de 150 M\$ de la trésorerie, des équivalents de trésorerie et des placements à court terme par rapport au 31 décembre 2011, facteur attribuable essentiellement aux flux de trésorerie disponibles positifs de 129 M\$ au premier trimestre de 2012.

Perspectives actuelles

Pour le deuxième trimestre de 2012, Air Canada prévoit que sa capacité réseau exprimée en sièges-milles offerts (« SMO ») augmentera de 0 % à 1,0 % par rapport au deuxième trimestre de 2011.

Air Canada s'attend toujours à ce que sa capacité réseau augmente de 0,0 % à 1,5 % pour l'ensemble de l'exercice 2012 par rapport aux niveaux de l'exercice 2011 et elle s'attend à ce que la capacité réseau de ses lignes intérieures pour l'ensemble de l'exercice 2012 progresse de 0,0 % à 1,5 % par rapport à l'ensemble de l'exercice 2011.

Pour le deuxième trimestre de 2012, Air Canada s'attend à une augmentation de l'ordre de 4,0 % à 5,0 % des COSMO (exclusion faite de la charge de carburant et des coûts liés à la portion terrestre des forfaits de Vacances Air Canada) par rapport au deuxième trimestre de 2011.

Du fait principalement que les COSMO (exclusion faite de la charge de carburant et des coûts liés à la portion terrestre des forfaits de Vacances Air Canada) pour le premier trimestre de 2012 ont été inférieures aux prévisions, Air Canada s'attend maintenant pour l'ensemble de 2012 à une augmentation de l'ordre de 0,5 % à 1,5 % des COSMO (exclusion faite de la charge de carburant et des coûts liés à la portion terrestre des forfaits de Vacances Air Canada) par rapport à leur niveau de l'exercice 2011. Dans son communiqué du 9 février 2012, Air Canada projetait une hausse des COSMO (exclusion faite de la charge de carburant et des coûts liés à la portion terrestre des forfaits de Vacances Air Canada) de l'ordre de 1,0 % à 2,0 %.

En ce qui concerne les perspectives susmentionnées, Air Canada part de l'hypothèse que l'économie canadienne poursuivra sa reprise et que la croissance du PIB du Canada sera de l'ordre de 1,5 % à 2,0 % en 2012. Il a également été présumé que le dollar canadien se négocierait en moyenne à 0,99 \$ CA pour 1,00 \$ US au deuxième trimestre de 2012 et à 1,00 \$ CA pour 1,00 \$ US pour l'ensemble de 2012, et que le cours du carburéacteur s'établirait en moyenne à 0,91 \$ le litre pour le deuxième trimestre de 2012 et pour l'ensemble de 2012.

Le tableau ci-après récapitule les perspectives susmentionnées d'Air Canada pour le deuxième trimestre de 2012 et l'ensemble de l'exercice 2012, notamment les principales hypothèses retenues :

| | 2 ^e trimestre 2012 par rapport au 2 ^e trimestre 2011 | 2012 par rapport à 2011 |
|---|--|---------------------------------------|
| <u>Perspectives actuelles</u> | | |
| Capacité en sièges-milles offerts (réseau) | Hausse de l'ordre de 0 % à 1,0 % | Hausse de l'ordre de 0 % à 1,5 % |
| Capacité en sièges-milles offerts (Canada) | s. o. | Hausse de l'ordre de 0 % à 1,5 % |
| COSMO, hormis la charge de carburant et les coûts liés à la portion terrestre des forfaits de Vacances Air Canada | Hausse de l'ordre de 4,0 % à 5,0 % | Hausse de l'ordre de 0,5 % à 1,5 % |

| | Principales hypothèses 2 ^e trimestre 2012 | Principales hypothèses Exercice 2012 |
|---|---|---|
| <u>Principales hypothèses</u> | | |
| Change du dollar CA au dollar US | 0,99 \$ | 1,00 \$ |
| Prix du litre de carburéacteur en dollar CA (déduction faite des opérations de couverture liées au carburant) | 0,91 \$ | 0,91 \$ |
| Économie canadienne | Croissance annualisée du PIB canadien de l'ordre de 1,5 % à 2,0 % en 2012 | Croissance du PIB canadien de l'ordre de 1,5 % à 2,0 % |

Pour l'exercice 2012, Air Canada prévoit également ce qui suit :

- La dotation aux amortissements et aux pertes de valeur baissera de 70 M\$ par rapport à l'exercice 2011.
- Les charges sociales s'accroîtront de 30 M\$ par rapport à l'exercice 2011.

Le tableau ci-après récapitule les perspectives susmentionnées d'Air Canada pour l'ensemble de l'exercice 2012 :

| | 2012 par rapport à 2011 |
|---|----------------------------|
| Dotation aux amortissements et aux pertes de valeur | Baisse de 70 M\$ |
| Charges sociales | Hausse de 30 M\$ |

Dans son communiqué de presse daté du 9 février 2012, Air Canada projetait que ses charges de maintenance avions augmenteraient de 10 % à 14 % en 2012 par rapport à 2011. Comme Aveos a cessé ses activités et n'est plus en mesure de répondre aux exigences d'Air Canada en matière de maintenance avions, Air Canada annule cette prévision relative aux charges de maintenance avions.

AIR CANADA 

MEMBRE DU RÉSEAU STAR ALLIANCE 

Les perspectives présentées dans le présent communiqué constituent des énoncés prospectifs au sens où l'entendent les lois sur les valeurs mobilières; elles partent de diverses hypothèses supplémentaires et sont exposées à plusieurs risques. On se reportera à cet égard à la *Mise en garde concernant les énoncés prospectifs* qui suit.

Mesures hors PCGR

Sont décrites ci-après certaines mesures hors PCGR qu'utilise Air Canada pour fournir des renseignements supplémentaires sur sa performance financière et opérationnelle. Comme ces mesures ne sont pas conformes aux PCGR du Canada 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 sociétés ouvertes. Le lecteur est invité à se reporter au rapport de gestion du premier trimestre de 2012 d'Air Canada pour un rapprochement des mesures financières hors PCGR.

- Air Canada utilise le bénéfice net (perte) ajusté par action - dilué pour mesurer son rendement tout en excluant les écarts de change et les autres éléments exceptionnels.
- Le BAIIALA est une mesure couramment utilisée dans le secteur du transport aérien et il est utilisé par Air Canada pour mesurer le bénéfice avant intérêts, impôts, dotation aux amortissements et aux pertes de valeur et locations d'avions, étant donné que ces coûts peuvent varier sensiblement d'une compagnie aérienne à l'autre en raison de la façon dont chacune finance son matériel volant et ses autres actifs.
- Les charges opérationnelles (exclusion faite de la charge de carburant et des coûts liés à la portion terrestre des forfaits de Vacances Air Canada) permettent à Air Canada de mesurer le rendement courant des activités de la compagnie aérienne car ces coûts et charges risquent de fausser l'analyse de certaines tendances commerciales et de rendre moins pertinente toute analyse comparative.
- Air Canada considère que les flux de trésorerie disponibles constituent un indicateur de la vigueur financière et du rendement de ses activités étant donné qu'ils indiquent le montant de trésorerie pouvant être affecté au remboursement de la dette et, notamment, au respect des obligations financières courantes et au réinvestissement dans Air Canada.
- La dette nette ajustée est une composante clé de la gestion du capital pour Air Canada car elle lui permet de mesurer sa dette nette.

Les états financiers consolidés résumés intermédiaires non audités du premier trimestre de 2012 d'Air Canada et les notes complémentaires ainsi que son rapport de gestion du premier trimestre de 2012 peuvent être consultés sur son site au www.aircanada.com et seront déposés sur SEDAR au www.sedar.com.

Pour un complément d'information sur les documents publics d'Air Canada, dont sa Notice annuelle datée du 29 mars 2012, veuillez consulter SEDAR au www.sedar.com.

AIR CANADA 

MEMBRE DU RÉSEAU STAR ALLIANCE 

MISE EN GARDE CONCERNANT LES ÉNONCÉS PROSPECTIFS

Le présent communiqué de presse contient des énoncés prospectifs au sens de la législation en valeurs mobilières applicable. Ces énoncés découlent d'analyses et d'autres renseignements fondés sur la prévision de résultats à venir et l'estimation de montants qu'il est actuellement impossible de déterminer. Ils peuvent porter sur des observations concernant, entre autres, des résultats préliminaires, des prévisions, des stratégies, des attentes, des opérations projetées ou des actions futures. Ces énoncés prospectifs se reconnaissent à l'emploi de termes tels que « préliminaires », « 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, de par leur nature, les énoncés prospectifs partent d'hypothèses, dont celles décrites dans le présent communiqué, ils sont soumis à de grands risques et incertitudes. Les prévisions ou projections ne sont donc pas entièrement assurées en raison, notamment, de la survenance possible d'événements externes ou de l'incertitude qui caractérise le secteur. À terme, les résultats réels peuvent donc différer sensiblement des résultats évoqués par ces énoncés prospectifs du fait de l'action de divers facteurs, dont l'état du secteur, du marché, du crédit et de la conjoncture en général, la capacité de réduire les coûts d'exploitation et d'obtenir du financement, les questions de retraite, les prix de l'énergie, les relations du travail, les taux de change et d'intérêt, la concurrence, les conflits armés, les attentats terroristes, les épidémies, les facteurs environnementaux (y compris les systèmes météorologiques et autres phénomènes naturels et les facteurs découlant de sources d'origine humaine), les questions d'assurance et les coûts qui y sont associés, l'évolution de la demande en fonction du caractère saisonnier du secteur, les questions d'approvisionnement, l'évolution de la législation, de la réglementation ou de procédures judiciaires, les litiges actuels et éventuels avec des tiers ainsi que les facteurs dont il est fait mention dans le présent communiqué de presse, ainsi qu'à la rubrique 18, « Facteurs de risque », du rapport de gestion de 2011 d'Air Canada daté du 9 février 2012 et à la rubrique 13, « Facteurs de risque », du rapport de gestion du premier trimestre de 2012 d'Air Canada daté du 4 mai 2012. Les énoncés prospectifs contenus dans le présent communiqué représentent les attentes d'Air Canada en date du présent communiqué (ou à la date à laquelle ils sont censés avoir été formulés) 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.

- 30 -

RENSEIGNEMENTS

Relations avec les investisseurs : (514) 422-7353

Internet : aircanada.ca

AIR CANADA 

MEMBRE DU RÉSEAU STAR ALLIANCE 

POINTS SAILLANTS

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 indication contraire) | Premier trimestre | | |
|--|-------------------|-----------|----------------------|
| | 2012 | 2011 | Variation (\$) |
| Mesure de performance financière | | | |
| Produits opérationnels | 2 962 | 2 753 | 209 |
| Perte opérationnelle | (93) | (66) | (27) |
| Bénéfice (perte) non opérationnel | (62) | 47 | (109) |
| Perte avant impôts sur le résultat | (155) | (19) | (136) |
| Perte nette découlant des activités poursuivies | (155) | (19) | (136) |
| Perte nette découlant des activités abandonnées - Aveos | (55) | - | (55) |
| Perte nette | (210) | (19) | (191) |
| Marge opérationnelle (en%) | (3,1) % | (2,4) % | (0,7) pts |
| BAIIALA ¹⁾ | 175 | 207 | (32) |
| Marge BAIIALA (en %) ¹⁾ | 5,9 % | 7,5 % | (1,6) pts |
| Trésorerie, équivalents de trésorerie et placements à court terme | 2 249 | 2 114 | 135 |
| Flux de trésorerie disponibles ²⁾ | 129 | 190 | (61) |
| Dettes nettes ajustées ³⁾ | 4 375 | 4 643 | (268) |
| Perte nette par action - de base et diluée | (0,76) \$ | (0,07) \$ | (0,69) \$ |
| Perte nette ajustée par action - de base et diluée ⁴⁾ | (0,64) \$ | (0,45) \$ | (0,19) \$ |
| Statistiques opérationnelles | | | Variation (%) |
| Passagers-milles payants (PMP) (en millions) | 12 946 | 12 355 | 4,8 |
| Sièges-milles offerts (SMO) (en millions) | 16 344 | 15 859 | 3,1 |
| Coefficient d'occupation (en %) | 79,2 % | 77,9 % | 1,3 pts |
| Produits passages par PMP (« rendement unitaire ») (en cents) | 19,2 | 18,6 | 3,3 |
| Produits passages par SMO (« PPSMO ») (en cents) | 15,2 | 14,5 | 5,0 |
| Produits opérationnels par SMO (en cents) | 18,1 | 17,4 | 4,4 |
| Charges opérationnelles par SMO (« COSMO ») (en cents) | 18,7 | 17,8 | 5,2 |
| COSMO, exclusion faite de la charge de carburant et des coûts liés à la portion terrestre des forfaits de Vacances Air Canada (en cents) ⁵⁾ | 12,3 | 12,2 | 1,0 |
| Effectif moyen (en milliers d'ETP) ⁶⁾ | 24,0 | 23,6 | 1,5 |
| Avions en service à la clôture de la période ⁷⁾ | 330 | 328 | 0,6 |
| Utilisation moyenne du parc aérien (en heures par jour) ⁸⁾ | 10,1 | 10,1 | - |
| Fréquences des produits (en milliers) | 135 | 132 | 2,4 |
| Longueur moyenne des étapes (en milles) ⁹⁾ | 892 | 890 | 0,2 |
| Coût économique du litre de carburant (en cents) ⁹⁾ | 91,6 | 78,2 | 17,1 |
| Consommation de carburant (en millions de litres) | 970 | 938 | 3,4 |

¹⁾ Le BAIIALA (à savoir le bénéfice avant intérêts, impôts, dotation aux amortissements et aux pertes de valeur et location d'avions) n'est pas une mesure financière reconnue par les PCGR. Se reporter à la rubrique 15, Mesures financières hors PCGR, du rapport de gestion du premier trimestre de 2012 d'Air Canada pour un rapprochement du BAIIALA au résultat opérationnel.

²⁾ Les flux de trésorerie disponibles (à savoir les flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles moins les achats d'immobilisations corporelles et incorporelles) ne sont pas une mesure financière reconnue par les PCGR. Se reporter à la rubrique 6.5 du rapport de gestion du premier trimestre de 2012 d'Air Canada pour un complément d'information à cet égard.

³⁾ La dette nette ajustée (à savoir le total de la dette moins la trésorerie, les équivalents de trésorerie et les placements à court terme, plus les contrats de location simple immobilisés) n'est pas une mesure financière reconnue par les PCGR. Se reporter à la rubrique 6.3 du rapport de gestion du premier trimestre de 2012 d'Air Canada pour un complément d'information à cet égard.

⁴⁾ Le bénéfice net (perte nette) ajusté par action - diluée n'est pas une mesure financière reconnue par les PCGR. Se reporter à la rubrique 15, Mesures financières hors PCGR, du rapport de gestion du premier trimestre de 2012 d'Air Canada pour un complément d'information à cet égard.

⁵⁾ Les charges opérationnelles, exclusion faite de la charge de carburant et des coûts liés à la portion terrestre des forfaits de Vacances Air Canada, ne sont pas une mesure financière reconnue par les PCGR. Se reporter à la rubrique 15, Mesures financières hors PCGR, du rapport de gestion du premier trimestre de 2012 d'Air Canada pour un complément d'information à cet égard.

⁶⁾ Rend compte des équivalents temps plein (« ETP ») à Air Canada, à l'exclusion des ETP chez des transporteurs tiers (comme Jazz Aviation S.E.C. (« Jazz »)) exerçant leurs activités au titre de contrats d'achat de capacité avec Air Canada.

⁷⁾ Comprend les avions de Jazz visés par le contrat d'achat de capacité conclu avec Jazz (le « CAC de Jazz »). Ne comprend pas les avions exploités par d'autres transporteurs tiers en vertu de contrats d'achat de capacité. Se reporter à la rubrique 5 du rapport de gestion du premier trimestre de 2012 d'Air Canada pour un complément d'information à cet égard.

⁸⁾ À l'exclusion des vols nolisés et des transporteurs tiers exerçant leurs activités aux termes de contrats d'achat de capacité, sauf les avions de Jazz visés par le CAC de Jazz.

⁹⁾ À l'exclusion des transporteurs tiers, sauf Jazz, exerçant leurs activités aux termes de contrats d'achat de capacité. Compte tenu des frais de transport. Le coût économique du litre de carburant n'est pas une mesure financière reconnue par les PCGR. Se reporter à la rubrique 4 du rapport de gestion du premier trimestre de 2012 d'Air Canada pour un complément d'information à cet égard.