

# Communiqué

---

## **Air Canada annonce ses résultats du premier trimestre de 2014 Amélioration du résultat d'exploitation, du BAIIALA et de la perte nette ajustée diluée**

MONTRÉAL, le 15 mai 2014 – Air Canada a annoncé aujourd'hui un bénéfice avant intérêts, impôts, dotation aux amortissements et aux pertes de valeur et location d'avions (« BAIIALA »)<sup>1)</sup> de 147 M \$ pour le premier trimestre de 2014, par rapport à un BAIIALA de 145 M\$ au premier trimestre de 2013. Le BAIIALA de 147 M\$ correspond à celui que projetait Air Canada dans son communiqué de presse du 3 avril 2014, puisque la compagnie aérienne prévoyait que le BAIIALA du premier trimestre de 2014 serait approximativement au même niveau que celui du trimestre correspondant de l'exercice précédent. La perte d'exploitation de 62 M\$ au premier trimestre de 2014 rend compte d'une amélioration de 44 M\$ en regard du trimestre correspondant de l'exercice précédent. Au premier trimestre de 2014, la perte nette établie selon les PCGR s'est chiffrée à 341 M\$, soit une perte diluée de 1,20 \$ par action, contre une perte nette de 260 M\$ pour le premier trimestre de 2013, soit une perte diluée de 0,95 \$ par action. La perte nette au premier trimestre de 2014 tenait compte d'une perte de change de 161 M\$, contre une perte de change de 40 M\$ au premier trimestre de 2013. La compagnie aérienne a annoncé une perte nette ajustée<sup>1)</sup> de 132 M\$, soit une perte nette ajustée diluée de 0,46 \$ par action, contre une perte nette ajustée de 143 M\$, soit une perte nette ajustée diluée de 0,52 \$ par action au premier trimestre de 2013, une amélioration de 11 M\$ qui correspond à un montant dilué de 0,06 \$ par action.

« Je suis heureux d'annoncer que, malgré les difficultés occasionnées par plusieurs événements météorologiques extrêmes et l'incidence de la dépréciation prononcée du dollar canadien au premier trimestre, Air Canada a réussi à améliorer son BAIIALA et ses résultats ajustés par rapport au trimestre correspondant de l'exercice précédent, a indiqué Calin Rovinescu, président et chef de la direction. Au cours de ce trimestre quelque peu ardu, nous avons su faire avancer efficacement nos initiatives de transformation des coûts, les CESMO ajustées ayant reculé de 2,5 %, en plus de dégager de solides résultats. D'après les réservations prospectives, nous prévoyons que la saison des voyages estivale sera excellente.

« Alors que nous amorçons une nouvelle phase d'expansion du réseau et d'investissement dans notre parc aérien et dans nos produits, la réalisation fructueuse de notre placement de billets non garantis en avril a constitué un autre jalon pour Air Canada. Le bon accueil réservé à ce placement de titres me réjouit particulièrement. Sensible aux améliorations que nous avons obtenues au chapitre des ratios de levier financier, des notations de crédit et de la rentabilité, outre l'élimination du déficit de capitalisation des régimes de retraite, la communauté financière a manifesté sa confiance à l'égard de notre avenir en finançant notre emprunt non garanti selon des modalités très concurrentielles.

« Nombre de nouvelles stimulantes visent notre parc aérien, et nous commençons à récolter les fruits de notre important programme d'investissement. C'est avec enthousiasme que nous attendons, le 18 mai, le vol de livraison du premier des 37 appareils 787 Dreamliner de Boeing. Il s'agit d'une étape importante dans le renouvellement du parc aérien d'Air Canada, qui se traduira par des améliorations de coûts additionnelles ainsi que d'autres possibilités pour la compagnie aérienne d'accroître sa présence sur les marchés internationaux grâce à une compétitivité rehaussée.

« De surcroît, en vue d'améliorer les paramètres économiques associés à notre parc long-courrier standard composé d'appareils 777 de Boeing et d'offrir à nos clients un produit homogène relativement aux nouveaux appareils 787 Dreamliner, nous comptons reconfigurer en version plus concurrentielle 12 appareils 777-300ER ainsi que six appareils 777-200LR de Boeing. Il s'agit d'ajouter une classe Économique Privilège, très en demande, et de remettre à neuf la Classe affaires internationale pour qu'elle corresponde aux normes de pointe du nouveau 787 de Boeing. Cette reconfiguration vise aussi bien à comprimer les coûts unitaires qu'à permettre à Air Canada d'être plus concurrentielle en offrant un produit harmonisé pour l'ensemble de son parc international principal. Le projet de reconfiguration devrait s'étaler de fin 2015 jusqu'au second semestre de 2016.

« Je tiens à remercier nos employés de leurs efforts constants pour répondre aux besoins de la clientèle et la mener en toute sécurité à destination, au vu tout particulièrement des difficiles conditions météorologiques que nous avons connues au premier trimestre, de conclure M. Rovinescu. »

### **Points saillants relativement au compte de résultat – premier trimestre**

Les produits passages réseau se sont chiffrés à 2 608 M\$, en hausse de 81 M\$ (+3,2 %) par rapport au premier trimestre de 2013, du fait d'une augmentation de 2,9 % du trafic et d'une amélioration de 0,4 % du rendement unitaire. Les produits passages par siège-mille offert (« PPSMO ») ont reculé de 0,5 % par rapport au trimestre correspondant de 2013, en raison du glissement de 0,7 point de pourcentage du coefficient d'occupation, en partie contrebalancé par l'amélioration du rendement unitaire. Au premier trimestre de 2014, les produits passages réseau liés à la cabine de haut rapport ont crû de 37 M\$ (+7,0 %) en raison de la hausse de 4,5 % du rendement unitaire et de la croissance de 2,4 % du trafic.

Au premier trimestre de 2014, les charges d'exploitation se sont établies à 3 127 M\$, en hausse de 69 M\$ (+2 %) en regard du premier trimestre de 2013, en raison du relèvement de 3,8 % de la capacité. L'incidence défavorable de la dépréciation du dollar canadien sur les charges d'exploitation libellées en devises (principalement en dollars américains), en regard du trimestre correspondant de 2013, a accru les charges d'exploitation de 130 M\$. Cette incidence du change a été en partie annulée par l'impact favorable de 38 M\$ du change sur les produits passages, les profits de 23 M\$ réalisés à l'égard de dérivés de change et la baisse des prix du carburéacteur (en dollars américains).

Les charges d'exploitation par siège-mille offert ajustées (« CESMO ajustées »)<sup>1)</sup> d'Air Canada, qui ne tiennent pas compte de la charge de carburant, des coûts liés à la portion terrestre des forfaits de Vacances Air Canada ni des éléments exceptionnels, ont reculé de 2,5 % par rapport au premier trimestre de 2013. Cette réduction de 2,5 % des CESMO ajustées concorde avec la baisse de 2,0 % à 2,5 % que prévoyait Air Canada dans son communiqué de presse du 3 avril 2014.

**AIR CANADA** 

MEMBRE DU RÉSEAU STAR ALLIANCE 

Au premier trimestre de 2014, Air Canada a inscrit une perte d'exploitation de 62 M\$, en regard d'une perte d'exploitation de 106 M\$ au premier trimestre de 2013, soit une amélioration de 44 M\$.

### **Points saillants relativement à la gestion financière et à la gestion des capitaux**

Au 31 mars 2014, les liquidités non soumises à restrictions (trésorerie, placements à court terme et fonds disponibles aux termes des marges de crédit) se chiffraient à 2 515 M\$ (2 092 M\$ au 31 mars 2013). En ce qui concerne la gestion du risque de liquidité, l'objectif principal d'Air Canada consiste à maintenir un niveau de liquidités non soumises à restrictions d'au moins 1,7 G\$.

Au 31 mars 2014, la dette nette ajustée<sup>1)</sup> s'élevait à 4 426 M\$, en hausse de 75 M\$ par rapport au 31 décembre 2013. Cette augmentation est imputable au montant net de l'emprunt de 116 M\$ et à l'incidence défavorable du change de 155 M\$, facteurs en partie contrebalancés par la hausse des soldes de trésorerie de 182 M\$. Le ratio dette nette ajustée-BAIIALA de la compagnie aérienne était de 3,1 au 31 mars 2014, contre un ratio de 3,0 au 31 décembre 2013. Air Canada se sert de ce ratio pour gérer son risque lié au levier financier et elle entend le maintenir en deçà de 3,5.

Les flux de trésorerie disponibles<sup>1)</sup> ont baissé de 113 M\$ par rapport au trimestre correspondant de 2013 pour s'établir à 34 M\$. Bien que les flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation aient affiché une amélioration en glissement annuel, l'ajout du cinquième et dernier appareil 777-300ER de Boeing livré en février 2014 a comprimé les flux de trésorerie disponibles.

Pour la période de 12 mois close le 31 mars 2014, le rendement du capital investi<sup>1)</sup> s'est établi à 10,7 %, contre 8,0 % en date du 31 mars 2013. Air Canada entend atteindre un rendement du capital investi durable de 10 % à 13 % d'ici 2015.

### **Perspectives actuelles**

Pour le deuxième trimestre de 2014, Air Canada prévoit que sa capacité réseau exprimée en sièges-milles offerts (« SMO ») augmentera de l'ordre de 7,5 % à 8,5 % en regard du deuxième trimestre de 2013.

Pour l'ensemble de l'exercice 2014, Air Canada s'attend toujours à ce que la capacité réseau exprimée en SMO augmente de 6,5 % à 8,0 % et que la capacité des lignes intérieures augmente de 3,0 % à 4,0 % pour l'exercice au complet, en regard de 2013. La croissance de la capacité des lignes intérieures visera principalement les services transcontinentaux. Le relèvement projeté de la capacité du réseau sera réalisé moyennant des coûts unitaires inférieurs aux niveaux antérieurs.

Pour le deuxième trimestre de 2014, Air Canada s'attend à ce que les CESMO ajustées baissent de l'ordre de 3,5 % à 4,5 % par rapport au deuxième trimestre de 2013.

Pour l'ensemble de l'exercice 2014, Air Canada s'attend désormais à ce que les CESMO ajustées diminuent de l'ordre de 3,0 % à 4,0 % par rapport à leur niveau de 2013 (contrairement à la baisse de 2,5 % à 3,5 % que projetait Air Canada dans son

**AIR CANADA** 

MEMBRE DU RÉSEAU STAR ALLIANCE 

communiqué de presse daté du 3 avril 2014). Cette amélioration projetée est largement attribuable à la baisse de la charge de maintenance avions et à la contraction de la dotation aux amortissements et aux pertes de valeur par rapport aux prévisions antérieures.

Air Canada prend des mesures concrètes en vue d'améliorer ses résultats au moyen de l'exécution d'initiatives stratégiques visant à réduire sa structure de coûts globale et à accroître sa compétitivité, notamment :

- l'expansion d'Air Canada rouge afin de rehausser les marges sur les marchés du voyage d'agrément à l'échelle internationale et d'y exploiter les possibilités rendues viables grâce à la structure de coûts moindres d'Air Canada rouge;
- l'intégration de cinq nouveaux appareils 777 de Boeing en configuration haute densité adaptée aux lignes d'agrément internationales à fort volume;
- l'introduction du 787 de Boeing pour exploiter de manière plus efficiente des lignes actuellement desservies par des appareils 767 de Boeing, et l'exploitation de possibilités de croissance à l'échelle internationale rendues viables en raison des coûts d'exploitation moindres de cet appareil;
- d'autres initiatives de réduction des coûts en cours qui devraient se traduire par des économies de coûts de plus de 100 M\$ par an au cours des cinq prochaines années.

Si ces initiatives étaient réalisées à la date du présent communiqué, tous les autres inducteurs de coûts demeurant par ailleurs à leurs niveaux de 2012, Air Canada s'attendrait à obtenir une diminution de 15 % des CESMO dans les cinq prochaines années. Si le dollar canadien et les prix du carburéacteur étaient à leurs niveaux de 2012, la réduction des CESMO projetées pour 2014 serait de l'ordre de 5 % à 6 %.

En ce qui concerne le parc d'appareils à fuselage étroit d'Air Canada, dans le cadre de sa commande ferme de décembre 2013 visant 61 appareils 737 MAX de Boeing, des options relatives à 18 appareils et certains droits relatifs à l'achat de 30 autres appareils, Boeing a accepté d'acheter 20 appareils 190 d'Embraer. Il est prévu que ces 20 appareils 190 d'Embraer seront retirés du parc aérien au second semestre de 2015 et seront remplacés initialement par 10 appareils loués à fuselage étroit plus gros. Le remplacement de ces appareils 190 d'Embraer par des avions à fuselage étroit plus gros réduira encore davantage les CESMO. Les 10 avions à fuselage étroit plus gros loués finiront par être remplacés par des appareils 737 MAX de Boeing, facteur qui comprimera également les CESMO. En ce qui concerne les 25 appareils 190 d'Embraer demeurant dans le parc de la compagnie aérienne, après examen, Air Canada a décidé de continuer à les exploiter étant donné qu'ils sont relativement récents, affichent une bonne productivité et sont très appréciés des clients sur les lignes existantes. En outre, cette décision permettra d'éviter des dépenses d'investissement et dettes supplémentaires.

En ce qui concerne les perspectives, Air Canada part de l'hypothèse que la croissance du PIB du Canada sera de l'ordre de 2,0 % à 3,0 % en 2014. Il a également été présumé que le dollar canadien se négocierait en moyenne à 1,10 \$ CA pour 1,00 \$ US au deuxième trimestre de 2014 et pour l'ensemble de 2014, et que le cours du carburéacteur s'établirait

**AIR CANADA** 

MEMBRE DU RÉSEAU STAR ALLIANCE 

en moyenne à 0,91 \$ le litre pour le deuxième trimestre de 2014 et à 0,92 \$ le litre pour l'ensemble de 2014.

Le tableau ci-après récapitule les perspectives susmentionnées d'Air Canada pour le deuxième trimestre de 2014 et l'ensemble de l'exercice 2014, notamment les principales hypothèses retenues :

	<b>Deuxième trimestre de 2014 par rapport au deuxième trimestre de 2013</b>	<b>Exercice 2014 par rapport à l'exercice 2013</b>
<b><u>Perspectives actuelles</u></b>		
Capacité en sièges-milles offerts (réseau)	Hausse de l'ordre de 7,5 % à 8,5 %	Hausse de l'ordre de 6,5 % à 8,0 %
Capacité en sièges-milles offerts (Canada)		Hausse de l'ordre de 3,0 % à 4,0 %
CESMO ajustées*	Baisse de l'ordre de 3,5 % à 4,5 %	Baisse de l'ordre de 3,0 % à 4,0 %

\*Compte non tenu de la charge de carburant, des coûts liés à la portion terrestre des forfaits de Vacances Air Canada et des éléments exceptionnels

	<b>Principales hypothèses – Deuxième trimestre de 2014</b>	<b>Principales hypothèses – Exercice 2014</b>
<b><u>Principales hypothèses</u></b>		
Change du dollar CA au dollar US	1,10	1,10
Prix du litre de carburacteur en dollar CA	0,91 \$	0,92 \$
Économie canadienne	Croissance annualisée du PIB canadien pour 2014 de l'ordre de 2,0 % à 3,0 %	Croissance du PIB canadien de l'ordre de 2,0 % à 3,0 %

Pour l'exercice 2014, Air Canada prévoit également ce qui suit :

- La dotation aux amortissements et aux pertes de valeur diminuera de 45 M\$ par rapport à l'exercice 2013 (contrairement à la diminution de 40 M\$ que projetait Air Canada dans son communiqué de presse daté du 12 février 2014).
- Les charges sociales fléchiront d'environ 25 M\$ par rapport à l'exercice 2013 (contrairement à la diminution de 20 M\$ que projetait Air Canada dans son communiqué de presse daté du 12 février 2014). Cette amélioration est attribuable à l'incidence des hypothèses actuarielles révisées liées aux avantages postérieurs à l'emploi.

**AIR CANADA** 

MEMBRE DU RÉSEAU STAR ALLIANCE 

- La charge de maintenance avions augmentera de 90 M\$ (dont une tranche approximative de 40 M\$ devrait être imputable à la dépréciation du dollar canadien par rapport au dollar américain) en regard de l'exercice 2013 (contrairement à l'augmentation de 110 M\$ que projetait Air Canada dans son communiqué de presse daté du 12 février 2014). Cette amélioration est attribuable aux initiatives de réduction des coûts, notamment les économies obtenues par le truchement de négociations de contrats.
- Le coût financier net du passif au titre des avantages du personnel (dans les produits (charges) autres que d'exploitation du compte de résultat d'Air Canada) reculera de 75 M\$ en regard de l'exercice 2013.

Le tableau ci-après récapitule les perspectives susmentionnées d'Air Canada pour l'ensemble de l'exercice 2014 :

	<b>Exercice 2014 par rapport à l'exercice 2013</b>
Dotation aux amortissements et aux pertes de valeur	Baisse de 45 M\$
Charges sociales	Baisse de 25 M\$
Charge de maintenance avions	Hausse de 90 M\$
Coût financier net du passif au titre des avantages du personnel (dans les produits (charges) autres que d'exploitation)	Baisse de 75 M\$

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.

#### 1) **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 2014 d'Air Canada pour un rapprochement des mesures financières hors PCGR.

- Air Canada utilise le bénéfice net ajusté (perte nette ajustée) et le bénéfice net ajusté (perte nette ajustée) par action - dilué pour mesurer son rendement tout en excluant les effets du change, le coût financier net du passif au titre des avantages du personnel, les ajustements à la valeur du marché à l'égard des instruments dérivés et autres instruments financiers comptabilisés à la juste valeur ainsi que les éléments exceptionnels.

- Le BAIIALA est une mesure couramment employée 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'appareils, 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 CESMO ajustées permettent à Air Canada de mesurer le rendement courant des activités de la compagnie aérienne, à l'exclusion de l'incidence de la charge de carburant, des coûts liés à la portion terrestre des forfaits de Vacances Air Canada et des éléments exceptionnels, comme les pertes de valeur et les modifications du régime d'avantages du personnel, 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 la dette nette de la compagnie aérienne. La dette nette ajustée correspond à la somme du total de la dette à long terme, des contrats de location-financement et des contrats de location simple immobilisés moins la trésorerie, les équivalents de trésorerie et les placements à court terme.
- Air Canada se sert du rendement du capital investi pour évaluer la rentabilité du capital qu'elle utilise. Le rendement se fonde sur le bénéfice net ajusté (perte nette ajustée) (voir plus haut), compte non tenu des charges d'intérêts et des intérêts implicites aux termes des contrats de location simple. Le capital investi comprend la moyenne de la dette à long terme, la moyenne des obligations au titre des contrats de location-financement, la valeur des contrats de location simple immobilisés (calculée en multipliant par 7 les coûts de location d'avions annualisés) et la capitalisation boursière moyenne d'Air Canada selon le nombre d'actions en circulation.

Les états financiers consolidés intermédiaires du premier trimestre de 2014 d'Air Canada et les notes complémentaires ainsi que son rapport de gestion du premier trimestre de 2014 peuvent être consultés sur son site au [www.aircanada.com](http://www.aircanada.com) et seront déposés sur SEDAR au [www.sedar.com](http://www.sedar.com).

Pour un complément d'information sur les documents publics d'Air Canada, dont sa Notice annuelle datée du 28 mars 2014, veuillez consulter SEDAR au [www.sedar.com](http://www.sedar.com).

### **Avis concernant la téléconférence**

Air Canada invite les analystes à sa téléconférence trimestrielle qui se tiendra aujourd'hui, le 15 mai 2014, à 8 h 30 HE. Calin Rovinescu, président et chef de la direction, Michael Rousseau, vice-président général et chef des Affaires financières, ainsi que Ben Smith, vice-président général, Affaires commerciales, répondront aux questions des analystes. Après la période de questions des analystes, Michael Rousseau, vice-président

**AIR CANADA** 

MEMBRE DU RÉSEAU STAR ALLIANCE 

général et chef des Affaires financières, et Pierre Houle, trésorier, répondront aux questions des porteurs d'obligations et des prêteurs de type B. Les membres des médias et du public peuvent écouter cette téléconférence. Suivent les renseignements détaillés :

Composez le 416-340-2219 ou le 1-866-226-1798

Écoutez la webémission audio (écoute seulement) en direct au <http://bell.media-server.com/m/p/6fjs4cyi>

## **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. 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 prix de l'énergie, les taux de change et d'intérêt, la concurrence, les relations du travail, les questions de retraite, 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 2013 d'Air Canada daté du 12 février 2014. 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)	Premiers trimestres		
	2014	2013	Variation (\$)
<b>Mesure de performance financière</b>			
Produits d'exploitation	3 065	2 952	113
Perte d'exploitation	(62)	(106)	44
Charges autres que d'exploitation	(279)	(154)	(125)
Perte nette	(341)	(260)	(81)
Perte nette ajustée <sup>1)</sup>	(132)	(143)	11
Marge d'exploitation (en %)	(2,0) %	(3,6) %	1,6 pt
BAIIALA <sup>2)</sup>	147	145	2
Marge BAIIALA (en %) <sup>2)</sup>	4,8 %	4,9 %	(0,1) pt
Liquidités non soumises à restrictions <sup>3)</sup>	2 515	2 092	423
Flux de trésorerie disponibles <sup>4)</sup>	34	147	(113)
Dettes nettes ajustées <sup>5)</sup>	4 426	3 987	439
Rendement du capital investi (en %) <sup>6)</sup>	10,7 %	8,0 %	2,7 pts
Perte diluée par action	(1,20) \$	(0,95) \$	(0,25) \$
Perte nette ajustée par action – diluée <sup>1)</sup>	(0,46) \$	(0,52) \$	0,06 \$
<b>Statistiques d'exploitation<sup>7)</sup></b>			<b>Variation (%)</b>
Passagers-milles payants (en millions) (« PMP »)	13 466	13 087	2,9
Sièges-milles offerts (en millions) (« SMO »)	16 774	16 164	3,8
Coefficient d'occupation (en %)	80,3 %	81,0 %	(0,7) pt
Produits passages par PMP (« rendement unitaire ») (en cents)	19,1	19,0	0,4
Produits passages par SMO (« PPSMO ») (en cents)	15,3	15,4	(0,5)
Produits d'exploitation par SMO (en cents)	18,3	18,3	-
Charges d'exploitation par SMO (« CESMO ») (en cents)	18,6	18,9	(1,5)
CESMO ajustées (en cents) <sup>8)</sup>	12,2	12,5	(2,5)
Effectif moyen (en milliers d'ETP) <sup>9)</sup>	24,3	24,5	(0,8)
Avions en service à la clôture de la période	353	350	0,9
Utilisation moyenne du parc aérien (en heures par jour)	9,8	10,1	(2,1)
Fréquences des appareils (en milliers)	131	134	(2,2)
Longueur moyenne des étapes (en milles)	832	826	0,7
Coût économique du litre de carburant (en cents) <sup>10)</sup>	94,7	92,4	2,4
Consommation de carburant (en millions de litres)	973	953	2,1
Produits – passagers payants (en millions) <sup>11)</sup>	8,7	8,5	3,2

- 1) *Le bénéfice net ajusté (perte nette ajustée) et le bénéfice net ajusté (perte nette ajustée) par action – dilué ne sont pas des mesures financières reconnues par les PCGR. Se reporter à la rubrique 15, Mesures financières hors PCGR, du rapport de gestion du premier trimestre de 2014 d'Air Canada pour un complément d'information à cet égard.*
- 2) *Le BAIIALA (à savoir le bénéfice avant intérêts, impôts, dotation aux amortissements et aux pertes de valeur et la location d'appareils) 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 2014 d'Air Canada pour un complément d'information à cet égard.*
- 3) *Les liquidités non soumises à restrictions s'entendent de la somme de la trésorerie, des équivalents de trésorerie, des placements à court terme et des fonds disponibles aux termes des facilités de crédit renouvelables d'Air Canada. Au 31 mars 2014, les liquidités non soumises à restrictions se composaient de trésorerie et de placements à court terme de 2 390 M\$ et de facilités de crédit non utilisées de 125 M\$. Au 31 mars 2013, les liquidités non soumises à restrictions se composaient de trésorerie et de placements à court terme de 2 056 M\$ et de facilités de crédit non utilisées de 36 M\$.*
- 4) *Les flux de trésorerie disponibles (à savoir les flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation 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 2014 d'Air Canada pour un complément d'information à cet égard.*
- 5) *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 2014 d'Air Canada pour un complément d'information à cet égard.*
- 6) *Le rendement du capital investi 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 2014 d'Air Canada pour un complément d'information à cet égard.*
- 7) *Les statistiques d'exploitation (à l'exception de l'effectif moyen en ETP) tiennent compte des transporteurs tiers (comme Jazz Aviation S.E.C. (« Jazz ») et Sky Regional Airlines Inc. (« Sky Regional »)) exerçant leurs activités aux termes de contrats d'achat de capacité avec Air Canada.*
- 8) *Les CESMO ajustées 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 2014 d'Air Canada pour un complément d'information à cet égard.*
- 9) *Rend compte des équivalents temps plein (« ETP ») à Air Canada, à l'exclusion des ETP chez des transporteurs tiers (comme Jazz et Sky Regional) exerçant leurs activités au titre de contrats d'achat de capacité avec Air Canada.*
- 10) *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, Résultats des activités, du rapport de gestion du premier trimestre de 2014 d'Air Canada pour un complément d'information à cet égard.*
- 11) *Les passagers payants sont dénombrés en fonction des indicatifs de vol conformément à la définition établie par l'IATA.*