

# Communiqué

---

## Air Canada annonce des résultats sans précédent pour le troisième trimestre de 2014

*Résultats record au chapitre du bénéfice net ajusté et du bénéfice d'exploitation, tous trimestres confondus, depuis la création de la Société voilà 77 ans*

- **Bénéfice net ajusté<sup>1)</sup> de 457 M\$ en regard de 365 M\$ au troisième trimestre de 2013, une progression de 92 M\$, représentant une hausse de 25,2 %, ou d'un montant dilué de 0,26 \$ par action**
- **Bénéfice d'exploitation de 526 M\$ contre 416 M\$ au troisième trimestre de 2013, en hausse de 110 M\$ ou 26,4 %**

MONTRÉAL, le 6 novembre 2014 – Air Canada a annoncé aujourd'hui un bénéfice net ajusté de 457 M\$ pour le troisième trimestre, soit un bénéfice net ajusté dilué de 1,55 \$ par action, en regard d'un bénéfice net ajusté de 365 M\$, soit un bénéfice net ajusté dilué de 1,29 \$ par action, au troisième trimestre de 2013, une amélioration de 92 M\$ ou d'un montant dilué de 0,26 \$ par action. Le BAIIALA<sup>1)</sup> (bénéfice avant intérêts, impôts, dotation aux amortissements et aux pertes de valeur et location d'avions) s'est chiffré à 749 M\$ par rapport à un BAIIALA de 626 M\$ au troisième trimestre de 2013, soit une amélioration de 123 M\$. Air Canada annonce un bénéfice d'exploitation établi selon les PCGR de 526 M\$, en hausse de 110 M\$ par rapport au trimestre correspondant de 2013. La compagnie aérienne a inscrit un bénéfice net de 323 M\$, soit un bénéfice net dilué de 1,10 \$ par action au troisième trimestre de 2014, contre un bénéfice net de 299 M\$, ou un bénéfice net dilué de 1,05 \$ par action, au troisième trimestre de 2013, une progression de 24 M\$ ou d'un montant dilué de 0,05 \$ par action.

« Je suis ravi d'annoncer qu'Air Canada a affiché la meilleure performance financière de son histoire depuis sa création voilà 77 ans, tous trimestres confondus, battant les records antérieurs au chapitre du bénéfice net ajusté, du bénéfice d'exploitation et du BAIIALA, a indiqué Calin Rovinescu, président et chef de la direction.

« La marge d'exploitation s'est établie à 13,8 %, en hausse de 1,8 point de pourcentage par rapport au trimestre correspondant de l'exercice précédent, donnée qui met en relief l'efficacité de notre stratégie de transformation commerciale. La récente baisse des prix du carburant est un coup de pouce que nous accueillons favorablement. Toutefois, nous continuons de mettre l'accent sur la compression continue des coûts afin d'atteindre une rentabilité durable dans notre industrie caractérisée par une concurrence intense. Alors que les taux de change et les prix du carburant ont fluctué depuis 2012, Air Canada demeure sur la bonne voie pour réaliser les économies ciblées annoncées à l'occasion de la Journée

des investisseurs de juin 2013, l'objectif étant de réduire les CESMO de 15 % par rapport aux coûts de base de 2012.

« La ratification d'une entente de dix ans avec nos pilotes procure un fondement solide au soutien de la croissance rentable à long terme. Grâce à cette stabilité et à cette compétitivité supplémentaires, nous sommes en mesure d'accélérer nos initiatives visant le parc aérien ainsi que notre programme d'investissement en procédant à l'acquisition de deux autres appareils 777-300ER de Boeing. Notre parc comptera désormais 25 appareils 777 de Boeing, lesquels seront tous reconfigurés en vue d'être harmonisés avec les normes de la nouvelle cabine internationale qu'offre le 787 Dreamliner, appareil qui fait son entrée au sein de notre parc aérien international.

« Au troisième trimestre, nous avons continué de mettre en œuvre notre stratégie commerciale axée sur la croissance internationale et le déploiement stratégique d'Air Canada rouge<sup>MD</sup> afin de livrer concurrence plus efficacement sur les marchés d'agrément. Parallèlement au renouvellement en cours du parc aérien principal, nous continuons de faire en sorte que Toronto Pearson devienne réellement une plaque tournante d'envergure mondiale, avec le lancement réussi ce trimestre de la nouvelle ligne sur Tokyo Haneda, qui sera suivi en décembre de l'introduction du nouveau service assuré toute l'année vers Rio de Janeiro et la ville de Panama, puis de celui à destination d'Amsterdam en juin 2015, sans oublier les lignes saisonnières Vancouver-Osaka et Montréal-Venise qui seront exploitées par Air Canada rouge<sup>MD</sup>. La performance de notre transporteur loisirs continue de surpasser nos attentes. Une année seulement après son lancement en juillet 2013, Air Canada rouge<sup>MD</sup> a transporté près de 2,5 millions de passagers, dont un million au cours du dernier trimestre, facteur qui explique les coefficients d'occupation record enregistrés pour l'ensemble du réseau pour un deuxième trimestre d'affilée.

« Je tiens à remercier nos employés de leur dévouement et de leur professionnalisme. Nombre de sondages auprès de passagers aériens soulignent l'excellent service que nos effectifs prodiguent à la clientèle, outre nos produits primés. L'étude d'Ipsos Reid menée auprès des voyageurs d'affaires, rendue publique en septembre, confirme une fois encore qu'Air Canada est privilégiée par un nombre sans cesse croissant de voyageurs d'affaires assidus dans l'ensemble du pays. De surcroît, notre investissement dans le bien-être de notre personnel et notre volonté d'offrir des programmes progressistes et exemplaires ne passent pas inaperçus puisque Air Canada figure parmi les 100 meilleurs employeurs canadiens pour une deuxième année consécutive. Qui plus est, Air Canada a remporté l'or dans la catégorie des transports des prix Sécurité au travail de 2014 au Canada, prix qui soulignent les réalisations exceptionnelles d'entreprises canadiennes qui font la promotion de la santé et la sécurité de leurs travailleurs, de conclure M. Rovinescu. »

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

Au troisième trimestre de 2014, les produits passages réseau se sont chiffrés à 3 476 M\$, en hausse de 299 M\$ (+9,4 %) par rapport au troisième trimestre de 2013, du fait d'une augmentation de 11,0 % du trafic alors que le rendement unitaire a reculé de 1,3 % en glissement annuel. L'accroissement de 2,6 % de la longueur d'étape moyenne, en raison de la croissance des services long-courriers internationaux, a eu pour effet de comprimer le rendement unitaire de 1,5 point de pourcentage pour l'ensemble du réseau.

**AIR CANADA** 

MEMBRE DU RÉSEAU STAR ALLIANCE 

Les produits passages par siège-mille offert (« PPSMO ») ont reculé de 0,2 % par rapport au trimestre correspondant de 2013, car la baisse du rendement unitaire a été presque entièrement neutralisée par l'amélioration de 1,0 point de pourcentage du coefficient d'occupation. Au troisième trimestre de 2014, les produits passages réseau liés à la cabine Affaires ont crû de 31 M\$ (+5,3 %) en raison de la hausse de 5,3 % du rendement unitaire. Tous les marchés ont enregistré une progression des PPSMO liés à la cabine Affaires en glissement annuel.

Au troisième trimestre de 2014, les charges d'exploitation se sont établies à 3 272 M\$, en hausse de 209 M\$ (+7 %) par rapport au troisième trimestre de 2013, en raison du relèvement de 9,8 % 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 68 M\$.

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<sup>MC</sup> ni des éléments exceptionnels, ont reculé de 2,9 % par rapport au troisième trimestre de 2013. Cette réduction de 2,9 % des CESMO ajustées est inférieure à la baisse de 3,5 % à 4,5 % que prévoyait Air Canada dans son communiqué de presse du 7 août 2014. Cela s'explique en grande partie par le fait que les charges liées aux programmes d'intéressement à l'intention des employés ont été supérieures aux prévisions, en raison des résultats meilleurs que prévu, et que la dotation à l'amortissement des immobilisations corporelles a elle aussi été supérieure aux prévisions, en raison principalement de la comptabilisation par Air Canada d'un amortissement lié à certaines activités de maintenance avions au troisième trimestre de 2014.

Au troisième trimestre de 2014, Air Canada a inscrit un bénéfice d'exploitation de 526 M\$, en regard d'un bénéfice d'exploitation de 416 M\$ au troisième trimestre de 2013, soit une amélioration de 110 M\$ (+26,4 %). La marge d'exploitation du troisième trimestre de 2014 s'est établie à 13,8 %, soit une progression de 1,8 point de pourcentage par rapport à celle du troisième trimestre de 2013.

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

Au 30 septembre 2014, les liquidités non soumises à restrictions (trésorerie, placements à court terme et fonds disponibles aux termes des marges de crédit) se chiffraient à 2 802 M\$ (2 412 M\$ au 30 septembre 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 30 septembre 2014, la dette nette ajustée<sup>1)</sup> s'élevait à 4 623 M\$, en hausse de 272 M\$ par rapport au 31 décembre 2013. Le ratio dette nette ajustée-BAIIALA de la compagnie aérienne a progressé pour s'établir à 2,8 au 30 septembre 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.

Au troisième trimestre de 2014, les flux de trésorerie disponibles<sup>1)</sup> ont affiché une amélioration de 57 M\$ par rapport au troisième trimestre de 2013 en raison de la hausse des flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation, en partie compensée par

**AIR CANADA** 

MEMBRE DU RÉSEAU STAR ALLIANCE 

l'augmentation des dépenses d'investissement imputable à l'acquisition de deux appareils 787 de Boeing.

Pour la période de 12 mois close le 30 septembre 2014, le rendement du capital investi<sup>1)</sup> s'est établi à 11,4 %, contre 10,2 % pour la période de 12 mois close le 30 septembre 2013. Air Canada entend atteindre un rendement du capital investi durable de 10 % à 13 % d'ici 2015.

### **Perspectives actuelles**

Pour le quatrième trimestre de 2014, Air Canada prévoit que sa capacité réseau exprimée en sièges-milles offerts (« SMO ») augmentera de l'ordre de 7,75 % à 8,75 % en regard du quatrième trimestre de 2013. Air Canada s'attend à ce que, pour l'ensemble du réseau, la croissance de la capacité exprimée en SMO du quatrième trimestre de 2014 comprenne une augmentation du total de sièges répartis (réseau) de l'ordre de 6,25 % à 7,25 % et un accroissement de la longueur d'étape moyenne (réseau) (qui correspond aux SMO divisés par les sièges répartis) d'environ 1,5 % par rapport au trimestre correspondant 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 7,0 % à 8,0 %. Le relèvement projeté de la capacité du réseau devrait être réalisé moyennant des coûts unitaires inférieurs aux niveaux antérieurs. Pour l'ensemble de l'exercice 2014, Air Canada s'attend toujours à une augmentation du total de sièges répartis (réseau) de l'ordre de 5,0 % à 6,0 % par rapport à l'exercice 2013 au complet. La longueur d'étape moyenne (réseau) devrait croître d'environ 2,0 % en glissement annuel.

En outre, Air Canada s'attend toujours à ce que la capacité exprimée en SMO des lignes intérieures pour l'exercice au complet augmente de l'ordre de 4,0 % à 5,0 % en regard de 2013. Pour l'ensemble de l'exercice 2014, Air Canada s'attend à une augmentation du total de sièges répartis (lignes intérieures) de l'ordre de 3,5 % à 4,5 % alors que la longueur d'étape moyenne (lignes intérieures) devrait croître d'environ 0,5 % par rapport à l'exercice 2013 au complet.

Pour le quatrième trimestre de 2014, Air Canada s'attend à ce que les CESMO ajustées baissent de l'ordre de 1,0 % à 2,0 % par rapport au quatrième trimestre de 2013.

Pour l'exercice 2014, Air Canada s'attend désormais à ce que les CESMO ajustées diminuent de l'ordre de 2,5 % à 3,5 % par rapport à leur niveau de 2013 (contrairement à la baisse de 3,2 % à 4,2 % que projetait Air Canada dans son communiqué de presse daté du 7 août 2014), résultat de l'accroissement des estimations visant les programmes d'intéressement des employés et de la hausse de la dotation aux amortissements imputable au traitement comptable de certaines activités de maintenance avions au troisième trimestre de 2014.

Pour l'exercice 2015, Air Canada s'attend à ce que la capacité pour l'ensemble du réseau augmente de 9,0 % à 10,0 % en regard de l'exercice 2014.

- Une tranche approximative de 55 % de cet accroissement prévu de la capacité sera attribuable à la croissance continue assortie de coûts moindres d'Air Canada rouge<sup>MD</sup> alors qu'une tranche d'environ 38 % visera certaines lignes internationales

**AIR CANADA** 

MEMBRE DU RÉSEAU STAR ALLIANCE 

choisies qu'exploite le transporteur principal, principalement par l'entremise d'appareils 787 Dreamliner de Boeing supplémentaires.

- Étant donné qu'une forte proportion de la croissance de la capacité est stimulée par la densité des sièges accrue et l'augmentation des vols assurés par long-courriers, pour l'exercice 2015, les sièges répartis pour l'ensemble du réseau devraient croître de l'ordre de 6,0 % à 7,0 % alors que la longueur d'étape devrait augmenter d'environ 3,0 % par rapport à l'exercice 2014.

Pour l'exercice 2015, Air Canada s'attend à ce que la capacité exprimée en SMO pour les lignes intérieures augmente de l'ordre de 4,0 % à 5,0 %, une forte proportion de la croissance étant axée sur les services transcontinentaux de la compagnie aérienne.

- L'accroissement des services transcontinentaux est en partie le fait du positionnement de certains appareils 777 et 787 de Boeing dans les plaques tournantes d'Air Canada que sont les aéroports de Toronto et de Vancouver.
- En outre, en 2015, Air Canada entend remplacer huit de ses appareils 190 d'Embraer par trois appareils A321 et deux appareils A320 d'Airbus. En vue de mieux apparier la capacité et la demande pour la saison estivale 2015, la compagnie aérienne compte prendre livraison de ces cinq appareils de remplacement avant le début de la saison estivale, alors que les huit appareils 190 d'Embraer sont censés être retirés du parc principal vers la fin de 2015. Le chevauchement issu de ce surnombre temporaire explique environ 30 % du relèvement projeté de la capacité des lignes intérieures pour 2015.
- Pour l'exercice 2015, les sièges répartis sur le marché intérieur devraient augmenter de l'ordre de 2,5 % à 3,5 % alors que la longueur d'étape devrait s'accroître d'environ 1,5 % par rapport à l'exercice 2014.

En ce qui concerne les perspectives, Air Canada part de l'hypothèse que la croissance annuelle du PIB du Canada sera de l'ordre de 2,0 % à 2,5 % en 2014 et en 2015. Il a également été présumé que le dollar canadien se négocierait en moyenne à 1,12 \$ CA pour 1,00 \$ US au quatrième trimestre de 2014 et à 1,10 \$ CA pour 1,00 \$ US pour l'ensemble de 2014, et que le cours du carburéacteur s'établirait en moyenne à 0,82 \$ le litre pour le quatrième trimestre de 2014 et à 0,90 \$ le litre pour l'ensemble de 2014. Pour l'exercice 2015, Air Canada s'attend également à ce que le dollar canadien se négocie en moyenne à 1,11 \$ CA pour 1,00 \$ US et que le cours du carburéacteur s'établisse en moyenne à 0,88 \$ le litre.

**AIR CANADA** 

MEMBRE DU RÉSEAU STAR ALLIANCE 

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

	<b>Quatrième trimestre de 2014 par rapport au quatrième trimestre de 2013</b>	<b>Exercice 2014 par rapport à l'exercice 2013</b>
<b><u>Perspectives actuelles</u></b>		
<b>Réseau</b>		
Capacité en sièges-milles offerts	Hausse de l'ordre de 7,75 % à 8,75 %	Hausse de l'ordre de 7,0 % à 8,0 %
Sièges répartis	Hausse de l'ordre de 6,25 % à 7,25 %	Hausse de l'ordre de 5,0 % à 6,0 %
Longueur d'étape moyenne	Hausse d'environ 1,5 %	Hausse d'environ 2,0 %
<b>Lignes intérieures</b>		
Capacité en sièges-milles offerts		Hausse de l'ordre de 4,0 % à 5,0 %
Sièges répartis		Hausse de l'ordre de 3,5 % à 4,5 %
Longueur d'étape moyenne		Hausse d'environ 0,5 %
CESMO ajustées <sup>1)</sup>	Baisse de l'ordre de 1,0 % à 2,0 %	Baisse de l'ordre de 2,5 % à 3,5 %

	<b>Principales hypothèses – Quatrième trimestre de 2014</b>	<b>Principales hypothèses – Exercice 2014</b>
<b><u>Principales hypothèses</u></b>		
Change du dollar CA au dollar US	1,12	1,10
Prix du litre de carburacteur en dollar CA	0,82 \$	0,90 \$
Économie canadienne	Croissance annualisée du PIB canadien pour 2014 de l'ordre de 2,0 % à 2,5 %	Croissance du PIB canadien de l'ordre de 2,0 % à 2,5 %

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

- La dotation aux amortissements et aux pertes de valeur diminuera de 25 M\$ (contrairement à la baisse de 45 M\$ que projetait Air Canada dans son communiqué de presse du 7 août 2014) par rapport à l'exercice 2013. L'augmentation de la dotation aux amortissements est attribuable au traitement comptable de certaines activités de maintenance avions au troisième trimestre de 2014, à la hausse du taux de remplacement des pièces de rechange aéronautiques et, dans une mesure moindre, à d'autres facteurs, notamment l'incidence des taux de change.

**AIR CANADA** 

MEMBRE DU RÉSEAU STAR ALLIANCE 

- Les charges sociales fléchiront d'environ 65 M\$ par rapport à l'exercice 2013 (contrairement à la diminution de 35 M\$ que projetait Air Canada dans son communiqué de presse daté du 7 août 2014). Cette amélioration des charges sociales est attribuable à la modification des hypothèses actuarielles touchant le coût des services rendus au cours de la période des divers régimes de retraite.
- La charge de maintenance avions augmentera de 80 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 65 M\$ que projetait Air Canada dans son communiqué de presse daté du 7 août 2014). Cette hausse de la charge de maintenance avions est imputable aux estimations révisées visant les coûts au titre de la maintenance liée à la restitution des appareils loués, outre l'augmentation des activités de maintenance de composants.
- Le coût financier net du passif au titre des avantages du personnel (dans les 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 25 M\$
Charges sociales	Baisse de 65 M\$
Charge de maintenance avions	Hausse de 80 M\$
Coût financier net du passif au titre des avantages du personnel (dans les charges autres que d'exploitation)	Baisse de 75 M\$

Le tableau ci-après récapitule les perspectives d'Air Canada mentionnées précédemment pour l'ensemble de l'exercice 2015, notamment les principales hypothèses retenues :

	<b>Exercice 2015 par rapport à l'exercice 2014</b>
<b><u>Perspectives actuelles</u></b>	
<b>Réseau</b>	
Capacité en sièges-milles offerts	Hausse de l'ordre de 9,0 % à 10,0 %
Sièges répartis	Hausse de l'ordre de 6,0 % à 7,0 %
Longueur d'étape moyenne	Hausse d'environ 3,0 %
<b>Lignes intérieures</b>	
Capacité en sièges-milles offerts	Hausse de l'ordre de 4,0 % à 5,0 %
Sièges répartis	Hausse de l'ordre de 2,5 % à 3,5 %
Longueur d'étape moyenne	Hausse d'environ 1,5 %
	<b>Principales hypothèses – Exercice 2015</b>
<b><u>Principales hypothèses</u></b>	
Change du dollar CA au dollar US	1,11 \$
Prix du litre de carburacteur en dollar CA	0,88 \$
Économie canadienne	Croissance du PIB canadien de l'ordre de 2,0 % à 2,5 %

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 troisième 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(e) pour mesurer son rendement tout en en excluant les effets du change, le coût financier net du passif au titre des avantages du

**AIR CANADA** 

MEMBRE DU RÉSEAU STAR ALLIANCE 



personnel, les ajustements à la valeur du marché à l'égard des dérivés liés au carburant et autres dérivés 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, 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 le paragraphe ci-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 l'actif total en glissement annuel, déduction faite de la moyenne des passifs d'exploitation ne portant pas intérêt en glissement annuel, et la valeur des contrats de location simple immobilisés (calculée en multipliant par 7 les coûts de location d'avions annualisés). Au deuxième trimestre de 2014, Air Canada a modifié son approche pour calculer le rendement du capital investi, passant d'une méthode axée sur le financement à une méthode axée sur les investissements. La direction estime que ce changement permet de fournir une information plus pertinente puisque le rendement est fondé sur la valeur comptable du capital investi affecté aux activités d'exploitation, sans qu'il soit assujéti aux variations du cours de marché des actions en circulation d'Air Canada.

Les états financiers consolidés intermédiaires du troisième trimestre de 2014 d'Air Canada et les notes complémentaires ainsi que son rapport de gestion du troisième 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).

**AIR CANADA** 

MEMBRE DU RÉSEAU STAR ALLIANCE 

## **Avis concernant la téléconférence**

Air Canada invite les analystes à sa téléconférence trimestrielle qui se tiendra aujourd'hui, le 6 novembre 2014, à 9 h HE. Calin Rovinescu, président et chef de la direction, Michael Rousseau, vice-président général et chef des Affaires financières, ainsi que Ben Smith, président - Transporteurs de passagers, répondront aux questions des analystes. Après la période de questions des analystes, Michael Rousseau, vice-président général et chef des Affaires financières, et Pierre Houle, directeur général et 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 416-340-2218 ou le 1-866-225-0198

Écoutez la webémission audio (écoute seulement) en direct au : <http://bell.media-server.com/m/p/r9su69yz>

### **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 -

<b>Renseignements :</b>	Isabelle Arthur (Montréal)	514 422-5788
	Peter Fitzpatrick (Toronto)	416 263-5576
	Angela Mah (Vancouver)	604 270-5741

**AIR CANADA** 

MEMBRE DU RÉSEAU STAR ALLIANCE 

Internet :

[aircanada.com](http://aircanada.com)

**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)	Troisièmes trimestres			Neuf premiers mois		
	2014	2013	Variation (\$)	2014	2013	Variation (\$)
<b>Mesures de performance financière</b>						
Produits d'exploitation	3 798	3 479	319	10 168	9 488	680
Bénéfice d'exploitation	526	416	110	709	484	225
Charges autres que d'exploitation <sup>1)</sup>	(203)	(125)	(78)	(504)	(476)	(28)
Bénéfice net	323	299	24	205	16	189
Bénéfice net ajusté <sup>2)</sup>	457	365	92	464	337	127
Marge d'exploitation (en %)	13,8 %	12,0 %	1,8 pt	7,0 %	5,1 %	1,9 pt
BAIIALA <sup>3)</sup>	749	626	123	1 352	1 156	196
Marge BAIIALA (en %) <sup>3)</sup>	19,7 %	18,0 %	1,7 pt	13,3 %	12,2 %	1,1 pt
Liquidités non soumises à restrictions <sup>4)</sup>	2 802	2 412	390	2 802	2 412	390
Flux de trésorerie disponibles <sup>5)</sup>	(192)	(249)	57	(194)	45	(239)
Dettes nettes ajustées <sup>6)</sup>	4 623	4 104	519	4 623	4 104	519
Rendement du capital investi (en %) <sup>7)</sup>	11,4 %	10,2 %	1,2 pt	11,4 %	10,2 %	1,2 pt
Bénéfice net par action – dilué	1,10 \$	1,05 \$	0,05 \$	0,69 \$	0,05 \$	0,64 \$
Bénéfice net ajusté par action – dilué <sup>2)</sup>	1,55 \$	1,29 \$	0,26 \$	1,58 \$	1,19 \$	0,39 \$
<b>Statistiques d'exploitation<sup>8)</sup></b>			<b>Variation (%)</b>			<b>Variation (%)</b>
Passagers-milles payants (en millions) (« PMP »)	18 565	16 726	11,0	47 526	43 906	8,2
Sièges-milles offerts (en millions) (« SMO »)	21 299	19 404	9,8	56 486	52 540	7,5
Coefficient d'occupation (en %)	87,2 %	86,2 %	1,0 pt	84,1 %	83,6 %	0,6 pt
Produits passages par PMP (« rendement unitaire ») (en cents)	18,5	18,8	(1,3)	18,8	19,0	(1,1)
Produits passages par SMO (« PPSMO ») (en cents)	16,1	16,2	(0,2)	15,8	15,9	(0,4)
Produits d'exploitation par SMO (en cents)	17,8	17,9	(0,5)	18,0	18,1	(0,3)
Charges d'exploitation par SMO (« CESMO ») (en cents)	15,4	15,8	(2,6)	16,7	17,1	(2,3)
CESMO ajustées (en cents) <sup>9)</sup>	10,1	10,4	(2,9)	11,1	11,5	(3,5)
Effectif moyen (en milliers d'ETP) <sup>10)</sup>	24,6	24,5	0,3	24,5	24,6	(0,4)
Avions en service à la clôture de la période	362	351	3,1	362	351	3,1
Utilisation moyenne du parc aérien (en heures par jour)	10,8	10,8	0,3	10,2	10,3	(0,7)
Sièges répartis (en milliers)	13 518	12 633	7,0	37 403	35 586	5,1
Fréquences des appareils (en milliers)	150	146	3,0	420	417	0,9
Longueur d'étape moyenne (en milles) <sup>11)</sup>	1 576	1 536	2,6	1 510	1 476	2,3
Coût économique du litre de carburant (en cents) <sup>12)</sup>	90,0	89,6	0,4	91,9	89,2	3,0
Consommation de carburant (en millions de litres)	1 200	1 111	8,0	3 221	3 050	5,6
Produits – passagers payants (en milliers) <sup>13)</sup>	10 979	9 968	10,1	29 337	27 261	7,6

- 1) *Au troisième trimestre de 2013, Air Canada a inscrit une charge d'intérêts de 95 M\$ relativement au rachat de ses billets garantis prioritaires devant échoir en 2015 et en 2016.*
- 2) *Le bénéfice net ajusté (perte nette ajustée) et le bénéfice net ajusté (perte nette ajustée) par action – dilué(e) ne sont pas des mesures financières reconnues par les PCGR. Se reporter à la rubrique 16, Mesures financières hors PCGR, du rapport de gestion du troisième trimestre de 2014 d'Air Canada pour un complément d'information à cet égard.*
- 3) *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 16, Mesures financières hors PCGR, du rapport de gestion du troisième trimestre de 2014 d'Air Canada pour un complément d'information à cet égard.*
- 4) *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 30 septembre 2014, les liquidités non soumises à restrictions se composaient de trésorerie et de placements à court terme de 2 528 M\$ et de facilités de crédit non utilisées de 274 M\$. Au 30 septembre 2013, les liquidités non soumises à restrictions se composaient de trésorerie et de placements à court terme de 2 309 M\$ et de facilités de crédit non utilisées de 103 M\$.*
- 5) *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 7.5, Flux de trésorerie consolidés, du rapport de gestion du troisième trimestre de 2014 d'Air Canada pour un complément d'information à cet égard.*
- 6) *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 7.3, Dette nette ajustée, du rapport de gestion du troisième trimestre de 2014 d'Air Canada pour un complément d'information à cet égard.*
- 7) *Le rendement du capital investi n'est pas une mesure financière reconnue par les PCGR. Se reporter à la rubrique 16, Mesures financières hors PCGR, du rapport de gestion du troisième trimestre de 2014 d'Air Canada pour un complément d'information à cet égard.*
- 8) *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.*
- 9) *Les CESMO ajustées ne sont pas une mesure financière reconnue par les PCGR. Se reporter à la rubrique 16, Mesures financières hors PCGR, du rapport de gestion du troisième trimestre de 2014 d'Air Canada pour un complément d'information à cet égard.*
- 10) *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.*
- 11) *La longueur d'étape moyenne correspond au total de sièges-milles divisé par le total de sièges répartis.*
- 12) *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 aux rubriques 4 et 5, Résultats des activités, du rapport de gestion du troisième trimestre de 2014 d'Air Canada pour un complément d'information à cet égard.*
- 13) *Les passagers payants sont dénombrés en fonction des indicatifs de vol conformément à la définition établie par l'IATA.*