

# Communiqué

---

## Air Canada annonce des résultats sans précédent pour l'exercice 2014

*Le bénéfice net ajusté annuel atteint un sommet inégalé depuis la création de la Société voilà 77 ans*

- **Bénéfice net ajusté de 531 M\$ en 2014, soit un bénéfice net ajusté dilué de 1,81 \$ par action, en regard de 340 M\$ en 2013, soit un bénéfice net ajusté dilué de 1,20 \$ par action, une progression de 191 M\$, soit 56,2 %, ou d'un montant dilué de 0,61\$ par action. Bénéfice net ajusté de 67 M\$ au quatrième trimestre de 2014, soit un bénéfice net ajusté dilué de 0,23 \$ par action, une augmentation de 64 M\$, ou d'un montant dilué de 0,22 \$ par action**
- **Bénéfice d'exploitation de 815 M\$ en 2014, en hausse de 196 M\$, ou 31,7 % en regard de 2013**
- **Au 1<sup>er</sup> janvier 2015, selon les estimations préliminaires, notamment les hypothèses actuarielles, les régimes de retraite agréés canadiens d'Air Canada devraient afficher un excédent de solvabilité de 780 M\$**

MONTRÉAL, le 11 février 2015 – Air Canada a annoncé aujourd'hui un bénéfice net ajusté<sup>1)</sup> de 531 M\$ pour l'exercice, soit un bénéfice net ajusté dilué de 1,81 \$ par action, en regard d'un bénéfice net ajusté de 340 M\$ en 2013, soit un bénéfice net ajusté dilué de 1,20 \$ par action, une amélioration de 191 M\$ ou d'un montant dilué de 0,61 \$ 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 1,671 G\$ par rapport à un BAIIALA (à l'exclusion de l'incidence des modifications du régime d'avantages du personnel) de 1,433 G\$ en 2013, soit une amélioration de 238 M\$, ou de 16,6 %. Pour 2014, Air Canada annonce un bénéfice d'exploitation établi selon les PCGR de 815 M\$, en hausse de 196 M\$, ou de 31,7 %, par rapport à 2013. La compagnie aérienne annonce un bénéfice net de 105 M\$, soit un bénéfice net dilué de 0,34 \$ par action, pour 2014, contre un bénéfice net de 10 M\$, soit un bénéfice net dilué de 0,02 \$ par action, pour 2013.

« En 2014, Air Canada a affiché la meilleure performance financière pour un exercice complet de son histoire depuis sa création voilà 77 ans, a indiqué Calin Rovinescu, président et chef de la direction. Le bénéfice net ajusté a atteint 531 M\$, en hausse de 56,2 % en glissement annuel. Quant au BAIIALA, il s'est accru de 16,6 % par rapport à l'exercice précédent. Le BAIIALA du quatrième trimestre de 2014 s'est établi à 319 M\$, soit 42 M\$ de plus que celui du quatrième trimestre de 2013, à l'exclusion de l'incidence des modifications du régime d'avantages du personnel. Nous avons servi près de trois millions de clients de plus en 2014 et avons transporté au total 38,5 millions de passagers, dont

trois millions sur *rouge*<sup>MD</sup>. En parallèle à l'agrandissement de notre parc de gros-porteurs et à notre croissance à l'échelle internationale, nous avons enregistré un coefficient d'occupation record. Le cours de l'action d'Air Canada s'est apprécié de 60 % au cours de l'exercice, sa valeur ayant plus que sextuplé depuis le début de 2013. Ces résultats sans précédent pour un deuxième exercice d'affilée représentent un pas significatif vers la réalisation de notre objectif de rentabilité durable et nous permettent de verser la somme de 46 M\$ à nos employés au titre du programme de participation aux bénéficiaires, une augmentation de 15 M\$ par rapport à l'exercice précédent.

« Nous continuons de mettre en œuvre des initiatives de compression des coûts et de génération de revenus, notamment l'accroissement rentable des activités à l'échelle internationale et le déploiement stratégique de *rouge*<sup>MD</sup> afin de livrer concurrence sur les marchés du voyage d'agrément. Nous demeurons focalisés sur la gestion prudente de la capacité et sur une stratégie de tarification axée sur la demande du marché qui, dans l'ensemble, est restée forte en ce début de 2015. Bien que les prix du carburant demeurent volatils, la récente baisse devrait engendrer d'importantes économies de coûts en 2015 et nous fournit l'occasion d'accroître sensiblement le bénéfice net ajusté, de réduire la dette nette ajustée et de renforcer encore davantage notre situation financière. Je tiens à remercier nos 27 000 employés pour le rôle qu'ils ont joué dans les réalisations accomplies au cours de la dernière année et pour la priorité qu'ils accordent sans cesse au service à la clientèle alors que nous visons à atteindre une rentabilité durable dans une industrie caractérisée par une concurrence intense, de conclure M. Rovinescu. »

### **Points saillants relativement au compte de résultat – exercice complet**

En 2014, du fait du relèvement de 7,8 % de la capacité, les produits passages réseau se sont chiffrés à 11,804 G\$, augmentant de 783 M\$ (+7,1 %) par rapport à 2013. Cette augmentation des produits passages réseau est principalement attribuable à une hausse de 8,5 % du trafic, partiellement contrebalancée par le recul de 1,3 % du rendement unitaire. L'accroissement de 2,3 % de la longueur d'étape moyenne par rapport à 2013, qui traduit la croissance des services long-courriers internationaux, a eu pour effet de comprimer le rendement unitaire de 1,3 point de pourcentage. En fonction de la longueur d'étape ajustée, le rendement unitaire réseau n'a pas varié par rapport à 2013. De légers reculs du rendement unitaire sont une conséquence prévue et naturelle de la mise en œuvre fructueuse de la stratégie commerciale d'Air Canada visant à accroître de manière rentable les services long-courriers internationaux ainsi que les lignes d'agrément.

Les produits passages par siège-mille offert (« PPSMO ») ont reculé de 0,6 % par rapport à 2013, car la baisse du rendement unitaire a été largement neutralisée par l'amélioration de 0,6 point de pourcentage du coefficient d'occupation. En 2014, les produits passages réseau liés à la cabine Affaires ont crû de 109 M\$ (+4,9 %) en raison de la hausse du rendement unitaire.

En 2014, les charges d'exploitation se sont établies à 12,457 G\$, en hausse de 694 M\$ (+6 %) par rapport à 2013 en raison du relèvement de 7,8 % 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 2014, en regard de 2013, a accru les charges d'exploitation d'environ 397 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>MD</sup> ni des éléments exceptionnels, ont reculé de 2,6 % par rapport à 2013, baisse qui concorde avec celle de 2,5 % à 3,5 % que prévoyait Air Canada dans son communiqué de presse du 6 novembre 2014.

En 2014, Air Canada a inscrit un bénéfice d'exploitation de 815 M\$, en regard d'un bénéfice d'exploitation de 619 M\$ en 2013, soit une amélioration de 196 M\$ (+31,7 %). La compagnie aérienne a enregistré une marge d'exploitation de 6,1 %, contre une marge d'exploitation (à l'exclusion de l'incidence des modifications du régime d'avantages du personnel) de 4,3 % en 2013, soit une amélioration de 1,8 point de pourcentage.

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

Au quatrième trimestre de 2014, du fait du relèvement de 8,5 % de la capacité, les produits passages réseau se sont chiffrés à 2,755 G\$, augmentant de 195 M\$ (+7,6 %) par rapport au quatrième trimestre de 2013. Cette augmentation des produits passages réseau est attribuable à une hausse de 9,4 % du trafic, partiellement contrebalancée par le recul de 1,9 % du rendement unitaire. L'accroissement de 2,2 % de la longueur d'étape moyenne par rapport au quatrième trimestre de 2013 a eu pour effet de comprimer le rendement unitaire de 1,2 point de pourcentage. En fonction de la longueur d'étape ajustée, le rendement unitaire réseau a accusé un très léger recul de 0,7 % en glissement annuel.

Les PPSMO ont reculé de 1,2 % par rapport au trimestre correspondant de 2013, car la baisse du rendement unitaire a été en partie neutralisée par l'amélioration de 0,6 point de pourcentage du coefficient d'occupation. Au quatrième trimestre de 2014, les produits passages réseau liés à la cabine Affaires ont crû de 28 M\$ (+5,0 %) en raison de la hausse de 6,7 % du rendement unitaire, en partie contrebalancée par le fléchissement de 1,5 % du trafic.

Au quatrième trimestre de 2014, les charges d'exploitation se sont établies à 2,998 G\$, en hausse de 239 M\$ (+9 %) par rapport au quatrième trimestre de 2013. L'incidence défavorable de la dépréciation du dollar canadien sur les charges d'exploitation libellées en devises (principalement en dollars américains) au quatrième trimestre de 2014, en regard du quatrième trimestre de 2013, a accru les charges d'exploitation d'environ 89 M\$.

Les CESMO ajustées n'ont pas varié par rapport au quatrième trimestre de 2013, alors qu'Air Canada prévoyait une baisse de 1,0 % à 2,0 % dans son communiqué de presse du 6 novembre 2014. L'écart tient principalement aux charges sociales supérieures aux prévisions, facteur imputable essentiellement à la révision des évaluations actuarielles relativement aux prestations de retraite et aux avantages postérieurs à l'emploi, à l'augmentation des ajustements au titre des programmes d'intéressement à l'intention des employés, au calendrier des activités de maintenance par rapport aux prévisions, et dans une mesure moindre, à l'incidence de la dépréciation du dollar canadien qui a été plus marquée que prévue.

Au quatrième trimestre de 2014, Air Canada a inscrit un bénéfice d'exploitation de 106 M\$, en regard d'un bénéfice d'exploitation de 135 M\$ au quatrième trimestre de 2013, soit une baisse de 29 M\$. Au quatrième trimestre de 2013, Air Canada avait inscrit une diminution de 82 M\$ des charges d'exploitation, en raison des modifications aux régimes de retraite à

**AIR CANADA** 

MEMBRE DU RÉSEAU STAR ALLIANCE 

prestations définies, alors qu'aucun ajustement de la sorte n'a été comptabilisé au quatrième trimestre de 2014. Air Canada a inscrit une marge d'exploitation de 3,4 % contre une marge d'exploitation (à l'exclusion de l'incidence des modifications du régime d'avantages du personnel) de 1,8 % au quatrième trimestre de 2013, soit une amélioration de 1,6 point de pourcentage.

Pour le quatrième trimestre de 2014, le bénéfice net ajusté s'est chiffré à 67 M\$, soit un bénéfice net ajusté dilué de 0,23 \$ par action, en hausse de 64 M\$ ou d'un montant dilué de 0,22 \$ par action par rapport au trimestre correspondant de 2013. La compagnie aérienne a déclaré au quatrième trimestre de 2014 un BAIIALA de 319 M\$, contre un BAIIALA (à l'exclusion de l'incidence des modifications du régime d'avantages du personnel) de 277 M\$ au quatrième trimestre de 2013, une amélioration de 42 M\$ (+15,2 %).

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

Au 31 décembre 2014, les liquidités non soumises à restrictions (trésorerie, placements à court terme et fonds disponibles aux termes des marges de crédit) se chiffraient à 2,685 G\$ (2,364 G\$ au 31 décembre 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 décembre 2014, la dette nette ajustée<sup>1)</sup> s'élevait à 5,132 G\$, en hausse de 781 M\$ par rapport au 31 décembre 2013, principalement du fait de l'achat de six appareils 787-8 de Boeing et d'un appareil 777 de Boeing en 2014, outre l'incidence défavorable de la dépréciation du dollar canadien, au 31 décembre 2014 en regard du 31 décembre 2013, sur la dette d'Air Canada libellée en devises (principalement en dollars américains), facteurs qui se sont traduits par l'augmentation de 365 M\$ de la dette à long terme en 2014. Le ratio dette nette ajustée-BAIIALA de la compagnie aérienne s'est établi à 3,1 au 31 décembre 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.

Pour la période de 12 mois close le 31 décembre 2014, le rendement du capital investi<sup>1)</sup> s'est établi à 12,1 %, contre 10,5 % pour la période de 12 mois close le 31 décembre 2013. Air Canada entend atteindre un rendement du capital investi durable de 10 % à 13 %.

Conformément aux pratiques d'Air Canada en matière de gestion du risque de change (lesquelles sont décrites plus amplement dans le rapport de gestion de 2014 d'Air Canada), les produits libellés en devises font essentiellement office de couverture naturelle à l'égard des charges d'exploitation non liées au carburant et libellées en dollars américains. C'est pourquoi les charges d'exploitation nettes en dollars américains sont largement attribuables aux achats de carburant de la compagnie aérienne, lesquels sont à l'heure actuelle à un coût nettement inférieur en dollars canadiens malgré l'impact de la dépréciation du huard.

Les contrats de dérivés de change visant le dollar américain et les réserves de trésorerie en dollars américains, lesquels se chiffrent, au 31 décembre 2014, à 2,292 G\$ US et à 620 M\$ US, respectivement, ont servi à couvrir une tranche d'environ 60 % de l'exposition nette au dollar américain en 2015 et en 2016. Les dérivés de change permettent à Air Canada d'acheter des dollars américains au prix moyen pondéré de 1,0884 \$ CA (sous réserve de diverses caractéristiques d'évaluation des options, comme des conditions à

**AIR CANADA** 

MEMBRE DU RÉSEAU STAR ALLIANCE 

barrière désactivante et le plafonnement des bénéfices). Ces dérivés et ces réserves en dollars américains pourront être affectés à l'atténuation de certaines expositions des flux de trésorerie à l'égard des variations de change en 2015; en revanche, l'avantage découlant de ces activités de couverture est comptabilisé à titre de profit de change, non à titre de résultat d'exploitation.

### **Régimes de retraite**

Au 1<sup>er</sup> janvier 2014, l'excédent de solvabilité des régimes de retraite agréés au Canada s'établissait à 89 M\$. Les prochaines évaluations obligatoires seront effectuées au cours du premier semestre de 2015. Compte tenu des estimations préliminaires, notamment les hypothèses actuarielles, en date du 1<sup>er</sup> janvier 2015, il est prévu que, pris collectivement, les régimes de retraite agréés canadiens devraient afficher un excédent de solvabilité de 780 M\$.

En décembre 2013, le gouvernement du Canada a officiellement approuvé le *Règlement sur la capitalisation des régimes de pension d'Air Canada (2014)* (le « règlement de 2014 ») pris en application de la *Loi de 1985 sur les normes de prestation de pension* en ce qui a trait aux cotisations spéciales devant être versées pour amortir le déficit des régimes à prestations définies d'Air Canada pour la période comprise entre 2014 et 2020 inclusivement, laquelle vient à échéance le 31 décembre 2020. Air Canada est autorisée à décider de ne pas se prévaloir du règlement de 2014 et à verser, pour tous ses régimes de retraite pris collectivement, des cotisations au titre de services passés déterminées conformément aux règles de capitalisation normales. Air Canada envisagerait de ne pas se prévaloir du règlement de 2014 si les cotisations annuelles au titre du déficit de solvabilité aux termes des règles de capitalisation normales, qui sont établies à l'aide des niveaux de déficit triennaux, sont inférieures à 200 M\$ et s'il semble raisonnablement certain que la stratégie d'atténuation du risque de la compagnie aérienne rend peu probable un important déficit à l'avenir. Au 31 décembre 2014, une tranche approximative de 72,5 % des passifs au titre des régimes de retraite était assortie de produits de placement à revenu fixe afin d'atténuer une tranche significative du risque de taux d'intérêt (taux d'actualisation).

Si Air Canada décide de ne pas se prévaloir du règlement de 2014, d'après les règles de capitalisation normales et sous réserve de la finalisation de l'estimation préliminaire de l'excédent de solvabilité des régimes de retraite, qui se chiffre à 780 M\$ au 1<sup>er</sup> janvier 2015, la cotisation d'Air Canada aux régimes de retraite au titre de la solvabilité s'établirait à environ 90 M\$ en 2015.

### **Perspectives actuelles**

#### **Capacité**

Pour le premier trimestre de 2015, Air Canada prévoit que sa capacité réseau exprimée en sièges-milles offerts (« SMO ») augmentera de l'ordre de 8,5 % à 9,5 % en regard du premier trimestre de 2014 et comprendra une augmentation du total de sièges répartis (réseau) de l'ordre de 7,0 % à 8,0 % ainsi qu'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 2014.

Pour l'ensemble de l'exercice 2015, Air Canada s'attend toujours à ce que la capacité réseau exprimée en SMO augmente de 9,0 % à 10,0 %. Pour l'ensemble de l'exercice

**AIR CANADA** 

MEMBRE DU RÉSEAU STAR ALLIANCE 

2015, Air Canada s'attend toujours à une augmentation du total de sièges répartis (réseau) de l'ordre de 6,0 % à 7,0 % par rapport à l'exercice 2014 alors que la longueur d'étape moyenne (réseau) devrait croître d'environ 3,0 % en glissement annuel. Une tranche approximative de 55 % de l'accroissement prévu de la capacité pour 2015 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 choisies qu'exploite le transporteur principal.

Air Canada s'attend à ce que la capacité exprimée en SMO des lignes intérieures pour l'exercice 2015 au complet augmente de l'ordre de 3,5 % à 4,5 % (contrairement à la hausse de 4,0 % à 5,0 % que projetait Air Canada dans son communiqué de presse daté du 6 novembre 2014) en regard de 2014, une grande partie 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. De plus, en 2015, une portion d'environ 30 % du relèvement projeté de la capacité des lignes intérieures pour 2015 sera imputable au chevauchement issu de l'intégration d'appareils au parc aérien en vue de remplacer les actuels appareils 190 d'Embraer. Ce chevauchement vise à mieux apparier la capacité et la demande prévue pour la saison estivale 2015. Pour l'ensemble de l'exercice 2015, Air Canada s'attend toujours à une augmentation du total de sièges répartis (lignes intérieures) de l'ordre de 2,5 % à 3,5 % alors que la longueur d'étape moyenne (lignes intérieures) devrait croître d'environ 1,0 % par rapport à l'exercice 2014 au complet.

### **CESMO ajustées**

Pour le premier trimestre de 2015, Air Canada s'attend à ce que les CESMO ajustées (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) croissent de l'ordre de 0,5 % à 1,5 % par rapport au premier trimestre de 2014. Si le cours du dollar canadien se négociait aux mêmes niveaux qu'en 2014, les CESMO ajustées prévisionnelles pour le premier trimestre de 2015 rendraient compte d'une baisse de 2,0 % à 3,0 % en regard de celles du premier trimestre de 2014.

Pour l'exercice 2015 au complet, Air Canada s'attend à ce que les CESMO ajustées diminuent de l'ordre de 0,75 % à 1,75 % par rapport à leur niveau de 2014. Si le cours du dollar canadien se négociait aux mêmes niveaux qu'en 2014, les CESMO ajustées prévisionnelles pour l'exercice 2015 rendraient compte d'une baisse de 3,75 % à 4,75 % en regard de celles de 2014.

### **Principales hypothèses**

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 1,75 % à 2,25 % en 2015. Il a également été présumé que le dollar canadien se négocierait en moyenne à 1,25 \$ CA pour 1,00 \$ US au premier trimestre de 2015 et pour l'ensemble de 2015, et que le cours du carburéacteur s'établirait en moyenne à 0,66 \$ le litre pour le premier trimestre de 2015 et à 0,67 \$ le litre pour l'ensemble de 2015.

**AIR CANADA** 

MEMBRE DU RÉSEAU STAR ALLIANCE 

Le tableau ci-après récapitule les perspectives susmentionnées d'Air Canada pour le premier trimestre de 2015 et l'ensemble de l'exercice 2015, notamment les principales hypothèses retenues :

	<b>Premier trimestre de 2015 par rapport au premier trimestre de 2014</b>	<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 8,5 % à 9,5 %	Hausse de l'ordre de 9,0 % à 10,0 %
Sièges répartis	Hausse de l'ordre de 7,0 % à 8,0 %	Hausse de l'ordre de 6,0 % à 7,0 %
Longueur d'étape moyenne	Hausse d'environ 1,5 %	Hausse d'environ 3,0 %
<b>Lignes intérieures</b>		
Capacité en sièges-milles offerts		Hausse de l'ordre de 3,5 % à 4,5 %
Sièges répartis		Hausse de l'ordre de 2,5 % à 3,5 %
Longueur d'étape moyenne		Hausse d'environ 1,0 %
CESMO ajustées <sup>1)</sup>	Hausse de l'ordre de 0,5 % à 1,5 %	Baisse de l'ordre de 0,75 % à 1,75 %

	<b>Principales hypothèses – Premier trimestre de 2015</b>	<b>Principales hypothèses – Exercice 2015</b>
<b><u>Principales hypothèses</u></b>		
Change du dollar CA au dollar US	1,25 \$	1,25 \$
Prix du litre de carburacteur en dollar CA	0,66 \$	0,67 \$
Économie canadienne	Croissance annualisée du PIB canadien pour 2015 de l'ordre de 1,75 % à 2,25 %	Croissance du PIB canadien de l'ordre de 1,75 % à 2,25 %

Pour l'exercice 2015, Air Canada prévoit également ce qui suit :

- La dotation aux amortissements et aux pertes de valeur augmentera de 100 M\$ par rapport à l'exercice 2014. L'augmentation projetée rend principalement compte de l'incidence sur un exercice complet des appareils acquis en 2014 et des appareils qui seront acquis en 2015.
- Les charges sociales augmenteront de 85 M\$ par rapport à l'exercice 2014. Cette hausse projetée est principalement imputable à la contraction du taux d'actualisation

**AIR CANADA** 

MEMBRE DU RÉSEAU STAR ALLIANCE 

hypothétique en 2015 en regard de 2014, laquelle a pour effet d'accroître le coût des services rendus des régimes de retraite à prestations définies au cours de la période.

- La charge de maintenance avions augmentera de 140 M\$ (dont une tranche approximative de 80 M\$ devrait être imputable à la dépréciation du dollar canadien par rapport au dollar américain) en regard de l'exercice 2014. Cette augmentation projetée est également imputable à l'amplification du volume prévisionnel d'activités de maintenance, à l'incidence de l'accroissement des heures de vol sur les contrats d'entretien de moteurs et de maintenance de composants assortis d'une facturation à l'heure de vol ainsi qu'aux majorations tarifaires annuelles pertinentes.

Le tableau ci-après récapitule les perspectives susmentionnées d'Air Canada pour l'ensemble de l'exercice 2015 :

	<b>Exercice 2015 par rapport à l'exercice 2014</b>
Dotation aux amortissements et aux pertes de valeur	Hausse de 100 M\$
Charges sociales	Hausse de 85 M\$
Charge de maintenance avions	Hausse de 140 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 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 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 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.
- 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).
- Les états financiers consolidés audités de 2014 d'Air Canada et les notes complémentaires ainsi que son rapport de gestion de 2014 peuvent être consultés sur son site au [aircanada.com](http://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 11 février 2015, à 9 h HE. Calin Rovinescu, président et chef de la direction, Michael Rousseau, vice-président général et chef des Affaires financières, ainsi que Benjamin 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/2xkh6bmq>

**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.

Les obligations de capitalisation des régimes de retraite conformément aux règles de capitalisation normales sont généralement tributaires de plusieurs facteurs, dont les hypothèses utilisées dans les plus récents rapports d'évaluation actuarielle déposés à ce jour concernant le coût des services rendus au cours de l'exercice écoulé (notamment le taux d'actualisation prescrit applicable utilisé ou présumé dans le cadre de l'évaluation actuarielle), les statistiques démographiques de chaque régime à la date d'évaluation, les dispositions en vigueur des régimes, les lois en vigueur en matière de retraites ainsi que l'évolution de la conjoncture économique, en particulier le rendement des actifs des fonds et les variations des taux d'intérêt. Le montant réel des cotisations, déterminé à partir des rapports d'évaluation qui sont déposés chaque année, peut différer considérablement des prévisions. Outre les variations des statistiques d'ordre démographique ou liées aux résultats techniques, les hypothèses et les méthodes actuarielles peuvent être révisées d'une évaluation à l'autre à la lumière des variations notées sur le plan des résultats techniques, des marchés financiers, des attentes futures, de l'évolution du cadre législatif et du cadre réglementaire ainsi que d'autres facteurs.

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 2014 d'Air Canada daté du 11 février 2015. 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 -

**Personnes-ressources :** Isabelle Arthur (Montréal) 514 422-5788  
Peter Fitzpatrick (Toronto) 416 263-5576  
Angela Mah (Vancouver) 604 270-5741

**Internet :** 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)	Quatrièmes trimestres			Exercices		
	2014	2013	Variation (\$)	2014	2013	Variation (\$)
<b>Mesures de performance financière</b>						
Produits d'exploitation	3 104	2 894	210	13 272	12 382	890
Bénéfice d'exploitation	106	135	(29)	815	619	196
Charges autres que d'exploitation <sup>1)</sup>	(206)	(141)	(65)	(710)	(617)	(93)
Bénéfice net (perte nette)	(100)	(6)	(94)	105	10	95
Bénéfice net ajusté <sup>2)</sup>	67	3	64	531	340	191
Marge d'exploitation, à l'exclusion de l'incidence des modifications du régime d'avantages du personnel (en %) <sup>3)</sup>	3,4 %	1,8 %	1,6 pt	6,1 %	4,3 %	1,8 pt
Marge d'exploitation (en %)	3,4 %	4,7 %	(1,3) pt	6,1 %	5,0 %	1,1 pt
BAILALA à l'exclusion de l'incidence des modifications du régime d'avantages du personnel <sup>3) 4)</sup>	319	277	42	1 671	1 433	238
BAILALA <sup>4)</sup>	319	359	(40)	1 671	1 515	156
Marge BAILALA à l'exclusion de l'incidence des modifications du régime d'avantages du personnel (en %) <sup>3) 4)</sup>	10,3 %	9,6 %	0,7 pt	12,6 %	11,6 %	1,0 pt
Marge BAILALA (en %) <sup>4)</sup>	10,3 %	12,4 %	(2,1) pts	12,6 %	12,2 %	0,4 pt
Liquidités non soumises à restrictions <sup>5)</sup>	2 685	2 364	321	2 685	2 364	321
Flux de trésorerie disponibles <sup>6)</sup>	(366)	(276)	(90)	(560)	(231)	(329)
Dette nette ajustée <sup>7)</sup>	5 132	4 351	781	5 132	4 351	781
Rendement du capital investi (en %) <sup>8)</sup>	12,1 %	10,5 %	1,6 pt	12,1 %	10,5 %	1,6 pt
Bénéfice net (perte nette) par action – dilué(e)	(0,35) \$	(0,02) \$	(0,33) \$	0,34 \$	0,02 \$	0,32 \$
Bénéfice net ajusté par action – dilué <sup>2)</sup>	0,23 \$	0,01 \$	0,22 \$	1,81 \$	1,20 \$	0,61 \$
<b>Statistiques d'exploitation<sup>9)</sup></b>			<b>Variation (%)</b>			<b>Variation (%)</b>
Passagers-milles payants (en millions) (« PMP »)	14 090	12 883	9,4	61 616	56 791	8,5
Sièges-milles offerts (en millions) (« SMO »)	17 403	16 033	8,5	73 889	68 573	7,8
Coefficient d'occupation (en %)	81,0 %	80,3 %	0,6 pt	83,4 %	82,8 %	0,6 pt
Produits passages par PMP (« rendement unitaire ») (en cents)	19,2	19,6	(1,9)	18,9	19,1	(1,3)
Produits passages par SMO (« PPSMO ») (en cents)	15,6	15,7	(1,2)	15,8	15,9	(0,6)
Produits d'exploitation par SMO (en cents)	17,8	18,1	(1,2)	18,0	18,1	(0,5)
Charges d'exploitation par SMO (« CESMO ») à l'exclusion de l'incidence des modifications du régime d'avantages du personnel (en cents)	17,2	17,7	(2,8)	16,9	17,3	(2,4)
CESMO ajustées (en cents) <sup>10)</sup>	12,1	12,1	-	11,3	11,6	(2,6)
Effectif moyen (en milliers d'ETP) <sup>11)</sup>	24,1	24,2	(0,3)	24,4	24,5	(0,4)
Avions en service à la clôture de la période	364	352	3,4	364	352	3,4
Utilisation moyenne du parc aérien (en heures par jour)	9,2	9,4	(1,4)	9,9	10,0	(0,9)
Sièges répartis (en milliers)	11 948	11 246	6,2	49 351	46 832	5,4
Fréquences des appareils (en milliers)	135	131	2,9	555	548	1,3
Longueur d'étape moyenne (en milles) <sup>12)</sup>	1 457	1 426	2,2	1 497	1 464	2,3
Coût économique du litre de carburant (en cents) <sup>13)</sup>	80,7	88,4	(8,7)	89,3	89,0	0,3
Consommation de carburant (en millions de litres)	992	943	5,2	4 213	3 993	5,5
Produits – passagers payants (en milliers) <sup>14)</sup>	9 189	8 499	8,1	38 526	35 761	7,7

- 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 qui devaient 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 20, Mesures financières hors PCGR, du rapport de gestion de 2014 d'Air Canada pour un complément d'information à cet égard.*
- 3) *Au quatrième trimestre de 2013, Air Canada a inscrit une diminution des charges d'exploitation de 82 M\$ au titre des modifications apportées aux régimes de retraite à prestations définies.*
- 4) *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 20, Mesures financières hors PCGR, du rapport de gestion de 2014 d'Air Canada pour un complément d'information à cet égard.*
- 5) *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 décembre 2014, les liquidités non soumises à restrictions se composaient de trésorerie et de placements à court terme de 2 275 M\$ et de facilités de crédit non utilisées de 410 M\$. Au 31 décembre 2013, les liquidités non soumises à restrictions se composaient de trésorerie et de placements à court terme de 2 208 M\$ et de facilités de crédit non utilisées de 156 M\$.*
- 6) *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 9.5, Flux de trésorerie consolidés, du rapport de gestion de 2014 d'Air Canada pour un complément d'information à cet égard.*
- 7) *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 9.3, Dette nette ajustée, du rapport de gestion de 2014 d'Air Canada pour un complément d'information à cet égard.*
- 8) *Le rendement du capital investi n'est pas une mesure financière reconnue par les PCGR. Se reporter à la rubrique 20, Mesures financières hors PCGR, du rapport de gestion de 2014 d'Air Canada pour un complément d'information à cet égard.*
- 9) *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.*
- 10) *Les CESMO ajustées ne sont pas une mesure financière reconnue par les PCGR. Se reporter à la rubrique 20, Mesures financières hors PCGR, du rapport de gestion de 2014 d'Air Canada pour un complément d'information à cet égard.*
- 11) *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.*
- 12) *La longueur d'étape moyenne correspond au total de sièges-milles divisé par le total de sièges répartis.*
- 13) *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 6 et 7, Résultats des activités, du rapport de gestion de 2014 d'Air Canada pour un complément d'information à cet égard.*
- 14) *Les passagers payants sont dénombrés en fonction des indicatifs de vol conformément à la définition établie par l'IATA.*