

Communiqué

Air Canada annonce des résultats sans précédent pour le premier trimestre de 2015

Le BAIIALA a triplé par rapport à l'exercice précédent pour atteindre 442 M\$, en hausse de 200 %

Le bénéfice d'exploitation a progressé pour se chiffrer à 262 M\$ et la marge d'exploitation a augmenté de 820 points de base

MONTRÉAL, le 12 mai 2015 – Air Canada a annoncé aujourd'hui un bénéfice net ajusté¹⁾ de 122 M\$ pour le premier trimestre, soit un bénéfice net ajusté dilué de 0,41 \$ par action, en regard d'une perte nette ajustée de 132 M\$ au premier trimestre de 2014, soit une perte nette ajustée de 0,46 \$ par action, une amélioration de 254 M\$ ou d'un montant dilué de 0,87 \$ par action. Le BAIIALA¹⁾ (bénéfice avant intérêts, impôts, dotation aux amortissements et aux pertes de valeur et location d'avions) s'est chiffré à 442 M\$ par rapport à un BAIIALA de 147 M\$ au trimestre correspondant de 2014, soit une augmentation de 295 M\$, ou de 200 % en glissement annuel. Pour le premier trimestre de 2015, Air Canada annonce un bénéfice d'exploitation établi selon les PCGR de 200 M\$, contre une perte d'exploitation de 62 M\$ au premier trimestre de 2014, soit une progression de 262 M\$. La compagnie aérienne a inscrit une marge d'exploitation de 6,2 %, contre une marge d'exploitation négative de 2,0 % au premier trimestre de 2014, soit une amélioration de 8,2 points de pourcentage.

« Je suis ravi d'annoncer la meilleure performance financière pour un premier trimestre de l'histoire d'Air Canada, a indiqué Calin Rovinescu, président et chef de la direction. Les résultats sans précédent au chapitre du bénéfice net ajusté, du bénéfice d'exploitation, de la marge d'exploitation, du BAIIALA, des produits passages et du coefficient d'occupation pour le trimestre soulignent la réussite de notre équipe dans l'exécution de nos stratégies de rehaussement de la valeur. Nous continuons de constater une forte demande et, au premier trimestre, nos marges se sont accrues de façon spectaculaire, stimulées par la solide maîtrise des coûts, comme en témoigne la réduction de 1,8 % des CESMO ajustées en dépit de la dépréciation du huard, outre l'amplification du trafic, en particulier sur les lignes d'agrément vers les destinations soleil.

« Bien que les prix du carburant demeurent volatils, en 2015, nous prévoyons continuer d'amplifier les marges, d'accroître le bénéfice net ajusté, de renforcer notre situation financière et de créer de la valeur pour nos actionnaires. Qui plus est, pour 2015, nous nous attendons à établir un nouveau record au chapitre du bénéfice d'exploitation pour un deuxième trimestre. Toutefois, les améliorations en glissement annuel seront vraisemblablement modestes en regard de celles du premier trimestre de 2015. Cela s'explique par le chiffre d'affaires particulièrement solide dégagé au deuxième trimestre de 2014, ainsi que par la hausse prévue des charges de maintenance et l'absence des ajustements favorables de la charge d'impôt de 41 M\$ inscrits au deuxième trimestre

de 2014, outre l'augmentation des prix du carburant au deuxième trimestre par rapport au premier trimestre de 2015.

« Je tiens à remercier les 27 000 employés d'Air Canada de travailler si fort à s'assurer la fidélité de notre clientèle alors que se poursuit la mise en œuvre de notre stratégie commerciale axée sur la croissance internationale à l'aide d'un parc aérien renouvelé et de produits en cabine à la fine pointe, de conclure M. Rovinescu. »

Points saillants relativement au compte de résultat – premier trimestre

Au premier trimestre de 2015, du fait du relèvement de 9,3 % de la capacité, les produits passages réseau se sont chiffrés à 2,786 G\$, en hausse de 178 M\$ (+6,9 %) par rapport au premier trimestre de 2014. Cette augmentation des produits passages réseau est attribuable à une hausse de 10,9 % du trafic, partiellement contrebalancée par le recul de 4,2 % du rendement unitaire. L'accroissement de 2,7 % de la longueur d'étape moyenne par rapport au trimestre correspondant de 2014, qui traduit la croissance des services long-courriers internationaux, a eu pour effet de comprimer le rendement unitaire réseau de 1,6 point de pourcentage. En fonction de la longueur d'étape ajustée, le rendement unitaire réseau a fléchi de 2,6 % en glissement annuel. De légers reculs du rendement unitaire sont une conséquence prévue et naturelle de la mise en œuvre fructueuse de la stratégie d'Air Canada visant à accroître de manière rentable les services long-courriers vers les destinations internationales et d'agrément.

Les produits passages par siège-mille offert (« PPSMO ») ont reculé de 2,7 % par rapport au premier trimestre de 2014, car la baisse du rendement unitaire a été en partie neutralisée par l'amélioration de 1,2 point de pourcentage du coefficient d'occupation.

Au premier trimestre de 2015, les charges d'exploitation se sont établies à 3,049 G\$, en baisse de 78 M\$ (-2 %) par rapport au premier trimestre de 2014 en raison du relèvement de 9,3 % de la capacité. Le recul des charges d'exploitation traduit l'incidence de la baisse du cours du carburéacteur, en grande partie contrebalancée par l'effet de la dépréciation du dollar canadien et la hausse des frais liés à la capacité. L'incidence défavorable de la dépréciation du dollar canadien sur les charges d'exploitation libellées en devises (principalement en dollars américains) au premier trimestre de 2015, en regard du premier trimestre de 2014, a accru les charges d'exploitation d'environ 135 M\$. Cette incidence du change a été en partie contrebalancée par l'incidence favorable du change de 38 M\$ sur les produits passages et les profits de 51 M\$ réalisés à l'égard de contrats de dérivés de change.

Les charges d'exploitation par siège-mille offert ajustées (« CESMO ajustées¹⁾ ») 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^{MD} ni des éléments exceptionnels, ont reculé de 1,8 % par rapport au premier trimestre de 2014, ce qui représente un meilleur résultat que l'augmentation de 0,5 % à 1,5 % que prévoyait Air Canada dans son communiqué de presse du 11 février 2015. Le fait que le résultat enregistré au chapitre des CESMO ajustées a dépassé les prévisions est attribuable surtout aux facteurs suivants :

- La réduction de 22 M\$ des charges de maintenance au premier trimestre de 2015, en raison des charges de maintenance avions inférieures aux prévisions, du fait essentiellement du devancement des prorogations de contrats de location

AIR CANADA 

MEMBRE DU RÉSEAU STAR ALLIANCE 

d'appareils et de certains ajustements favorables des modalités de restitution aux termes des contrats de location.

- L'incidence du nouveau CAC de Jazz, qui a pris effet le 1^{er} janvier 2015, aux termes duquel certains coûts liés à des services que fournit Air Canada, comme les services d'escale, ne sont plus recouverts auprès de Jazz et refacturés à Air Canada aux termes du CAC de Jazz à titre de frais d'achat de capacité, facteur qui réduit aussi bien les autres produits que les frais d'achat de capacité.
- La baisse des charges sociales par rapport aux prévisions, du fait de la diminution des paiements des prestations et de l'amélioration des résultats techniques.

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

Au 31 mars 2015, les liquidités non soumises à restrictions (trésorerie, placements à court terme et fonds disponibles aux termes des marges de crédit) se chiffraient à plus de 3,1 G\$ (2,5 G\$ au 31 mars 2014). 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 2015, la dette nette ajustée¹⁾ s'élevait à 5,19 G\$, en hausse de 58 M\$ par rapport au 31 décembre 2014, étant donné que l'augmentation des soldes de la dette à long terme et des contrats de location-financement a été largement neutralisée par l'accroissement de la trésorerie et des placements à court terme. Le ratio dette nette ajustée-BAILALA de la compagnie aérienne s'est établi à 2,6 au 31 mars 2015, contre un ratio de 3,1 au 31 décembre 2014. 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 premier trimestre de 2015, les flux de trésorerie disponibles¹⁾ se sont établis à 383 M\$, en hausse de 349 M\$ par rapport au premier trimestre de 2014, du fait de l'augmentation des flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation, en partie contrebalancée par l'accroissement des dépenses d'investissement, lesquelles rendent compte de l'acquisition de deux appareils 787-8 de Boeing au premier trimestre de 2015.

Pour la période de 12 mois close le 31 mars 2015, le rendement du capital investi¹⁾ s'est établi à 15,2 %, contre 10,9 % pour la période de 12 mois close le 31 mars 2014. Air Canada entend maintenir 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 daté du 11 février 2015), 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 mars 2015, à 2,2 G\$ US et à 711 M\$ US,

respectivement, ont servi à couvrir une tranche d'environ 65 % de l'exposition nette au dollar américain pour les 18 prochains mois. Les dérivés de change permettent à Air Canada d'acheter des dollars américains au prix moyen pondéré de 1,1784 \$ CA (sous réserve de diverses caractéristiques d'évaluation des options, comme des conditions à barrière désactivante et le plafonnement des bénéfécies). Ces dérivés et ces réserves en dollars américains pourraient être affectés à l'atténuation de certaines expositions des flux de trésorerie à l'égard des variations de change pour les 18 prochains mois; en revanche, l'avantage découlant de ces activités de couverture est comptabilisé à titre de profit de change, et non à titre de résultat d'exploitation.

Perspectives actuelles

Capacité

Pour le deuxième trimestre de 2015, Air Canada prévoit que sa capacité réseau exprimée en sièges-milles offerts (« SMO ») augmentera de l'ordre de 8,75 % à 9,75 % en regard du deuxième trimestre de 2014 et comprendra une augmentation du total de sièges répartis (réseau) de l'ordre de 5,5 % à 6,5 % ainsi qu'un accroissement de la longueur d'étape moyenne réseau (qui correspond aux SMO divisés par les sièges répartis) d'environ 3,0 % 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 2015, Air Canada s'attend toujours à une hausse du total de sièges répartis (réseau) de l'ordre de 6,0 % à 7,0 % et à une augmentation de la longueur d'étape moyenne (réseau) d'environ 3,0 % par rapport à l'exercice 2014. 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*^{MD} alors qu'une tranche d'environ 38 % visera des lignes internationales qu'exploite le transporteur principal.

Air Canada s'attend toujours 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 % 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 principales 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 hausse du total de sièges répartis (lignes intérieures) de l'ordre de 2,5 % à 3,5 % et à une augmentation de la longueur d'étape moyenne (lignes intérieures) d'environ 1,0 % par rapport à l'exercice 2014.

CESMO ajustées

Pour le deuxième 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 0,25 % à 1,25 % par rapport au deuxième trimestre de 2014.

Pour l'exercice 2015 au complet, Air Canada s'attend désormais à ce que les CESMO ajustées diminuent de l'ordre de 1,5 % à 2,5 % par rapport à leur niveau de 2014 (contrairement à la baisse de 0,75 % à 1,75 % que projetait Air Canada dans son communiqué daté du 11 février 2015). Cette amélioration provient essentiellement de l'incidence du nouveau CAC de Jazz, qui a pris effet le 1^{er} janvier 2015, aux termes duquel certains coûts liés à des services que fournit Air Canada, comme les services d'escale, ne sont plus recouverts auprès de Jazz et refacturés à Air Canada aux termes du CAC de Jazz.

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 1,22 \$ CA pour 1,00 \$ US au deuxième trimestre de 2015 et pour l'ensemble de 2015, et que le cours du carburéacteur s'établirait en moyenne à 0,69 \$ le litre pour le deuxième trimestre de 2015 et 0,70 \$ le litre pour l'ensemble de 2015.

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

	Deuxième trimestre de 2015 par rapport au deuxième trimestre de 2014	Exercice 2015 par rapport à l'exercice 2014
<u>Perspectives actuelles</u>		
Réseau		
Capacité en sièges-milles offerts	Hausse de l'ordre de 8,75 % à 9,75 %	Hausse de l'ordre de 9,0 % à 10,0 %
Sièges répartis	Hausse de l'ordre de 5,5 % à 6,5 %	Hausse de l'ordre de 6,0 % à 7,0 %
Longueur d'étape moyenne	Hausse d'environ 3,0 %	Hausse d'environ 3,0 %
Lignes intérieures		
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 ¹⁾	Hausse de l'ordre de 0,25 % à 1,25 %	Baisse de l'ordre de 1,5 % à 2,5 %

	Principales hypothèses – Deuxième trimestre de 2015	Principales hypothèses – Exercice 2015
<u>Principales hypothèses</u>		
Change du dollar CA au dollar US	1,22 \$	1,22 \$
Prix du litre de carburéacteur en dollar CA	0,69 \$	0,70 \$
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.
- Les charges sociales augmenteront de 50 M\$ par rapport à l'exercice 2014, contrairement à la hausse de 85 M\$ que projetait Air Canada dans son communiqué daté du 11 février 2015. Cette amélioration est surtout le fait de la diminution des paiements des prestations et de l'amélioration des résultats techniques.
- La charge de maintenance avions augmentera de 120 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, contrairement à la hausse de 140 M\$ que projetait Air Canada dans son communiqué daté du 11 février 2015. Cette amélioration tient principalement au fait que la charge de maintenance avions a été inférieure aux prévisions au premier trimestre de 2015, ainsi qu'au reclassement de certaines charges de maintenance avions dans les charges liées aux transporteurs régionaux.

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

	Exercice 2015 par rapport à l'exercice 2014
Dotation aux amortissements et aux pertes de valeur	Hausse de 100 M\$
Charges sociales	Hausse de 50 M\$
Charge de maintenance avions	Hausse de 120 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.

AIR CANADA 

MEMBRE DU RÉSEAU STAR ALLIANCE 

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 2015 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 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 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 règlement des obligations financières courantes, au remboursement de la dette et au réinvestissement dans Air Canada.
- 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 résumés intermédiaires non audités du premier trimestre de 2015 d'Air Canada et les notes complémentaires ainsi que son rapport de gestion du premier trimestre de 2015 peuvent être consultés sur son site au **aircanada.com** et seront déposés sur SEDAR au **www.sedar.com**.

Pour un complément d'information sur les documents publics d'Air Canada, dont sa Notice annuelle datée du 31 mars 2015, veuillez consulter SEDAR au **www.sedar.com**.

Avis concernant la téléconférence

Air Canada invite les analystes à sa téléconférence trimestrielle qui se tiendra aujourd'hui, le 12 mai 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/psujz8gq>

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 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

AIR CANADA 

MEMBRE DU RÉSEAU STAR ALLIANCE 

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		
	2015	2014	Variation (\$)
Mesures de performance financière			
Produits d'exploitation	3 249	3 065	184
Bénéfice (perte) d'exploitation	200	(62)	262
Charges autres que d'exploitation	(509)	(279)	(230)
Perte nette	(309)	(341)	32
Bénéfice net ajusté (perte nette ajustée) ¹⁾	122	(132)	254
Marge d'exploitation (en %)	6,2 %	(2,0) %	8,2 pts
BAILALA ²⁾	442	147	295
Marge BAILALA (en %) ²⁾	13,6 %	4,8 %	8,8 pts
Liquidités non soumises à restrictions ³⁾	3 123	2 515	608
Flux de trésorerie disponibles ⁴⁾	383	34	349
Dettes nettes ajustées ⁵⁾	5 190	4 426	764
Rendement du capital investi (en %) ⁶⁾	15,2 %	10,9 %	4,3 pts
Perte nette par action – de base et diluée	(1,08) \$	(1,20) \$	0,12 \$
Bénéfice net ajusté (perte nette ajustée) par action – dilué(e) ¹⁾	0,41 \$	(0,46) \$	0,87 \$
Statistiques d'exploitation⁷⁾			Variation (%)
Passagers-milles payants (en millions) (« PMP »)	14 937	13 466	10,9
Sièges-milles offerts (en millions) (« SMO »)	18 335	16 774	9,3
Coefficient d'occupation (en %)	81,5 %	80,3 %	1,2 pt
Produits passages par PMP (« rendement unitaire ») (en cents)	18,3	19,1	(4,2)
Produits passages par SMO (« PPSMO ») (en cents)	14,9	15,3	(2,7)
Produits d'exploitation par SMO (en cents)	17,7	18,3	(3,0)
Charges d'exploitation par SMO (« CESMO ») (en cents)	16,6	18,6	(10,8)
CESMO ajustées (en cents) ⁸⁾	11,9	12,2	(1,8)
Effectif moyen (en milliers d'ETP) ⁹⁾	24,5	24,3	0,9
Avions en service à la clôture de la période	369	353	4,5
Utilisation moyenne du parc aérien (en heures par jour)	9,7	9,8	(1,0)
Sièges répartis (en milliers)	12 337	11 597	6,4
Fréquences des appareils (en milliers)	134	131	2,3
Longueur d'étape moyenne (en milles) ¹⁰⁾	1 486	1 446	2,7
Coût économique du litre de carburant (en cents) ¹¹⁾	66,3	94,7	(30,0)
Consommation de carburant (en millions de litres)	1 039	973	6,8
Produits – passagers payants (en milliers) ¹²⁾	9 487	8 749	8,4

- 1) *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 15, Mesures financières hors PCGR, du rapport de gestion du premier trimestre de 2015 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 2015 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 2015, les liquidités non soumises à restrictions se composaient de trésorerie et de placements à court terme de 2 850 M\$ et de facilités de crédit non utilisées de 273 M\$. 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\$.*
- 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, Flux de trésorerie consolidés, du rapport de gestion du premier trimestre de 2015 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, Dette nette ajustée, du rapport de gestion du premier trimestre de 2015 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 2015 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 2015 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) *La longueur d'étape moyenne correspond au total de sièges-milles divisé par le total de sièges répartis.*
- 11) *Compte tenu de la charge de carburant avions liée aux activités des transporteurs régionaux. 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 2015 d'Air Canada pour un complément d'information à cet égard.*
- 12) *Les passagers payants sont dénombrés en fonction des indicatifs de vol conformément à la définition établie par l'IATA.*