

# Communiqué

---

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

- **BAIIALA de 591 M\$, en hausse de 135 M\$ ou d'environ 30 %**
- **Bénéfice d'exploitation de 323 M\$, en hausse de 78 M\$ ou d'environ 32 %**

MONTREAL, le 12 août 2015 – Air Canada a annoncé aujourd'hui un bénéfice net ajusté<sup>1)</sup> record de 250 M\$ pour le deuxième trimestre, soit un bénéfice net ajusté dilué de 0,85 \$ par action, en regard d'un bénéfice net ajusté de 139 M\$ au deuxième trimestre de 2014, soit un bénéfice net ajusté dilué de 0,47 \$ par action, une amélioration de 111 M\$ ou d'environ 80 %. 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 591 M\$ par rapport à un BAIIALA de 456 M\$ au trimestre correspondant de 2014, soit une augmentation de 135 M\$, ou d'environ 30 % en glissement annuel. La compagnie aérienne a inscrit une marge BAIIALA de 17,3 % contre une marge BAIIALA de 13,8 % au deuxième trimestre de 2014, soit une progression de 3,5 points de pourcentage. Pour le deuxième trimestre, Air Canada annonce un bénéfice d'exploitation établi selon les PCGR de 323 M\$, chiffre record, contre un bénéfice d'exploitation de 245 M\$ au deuxième trimestre de 2014, soit une progression de 78 M\$ ou d'environ 32 %. La marge d'exploitation s'est établie à 9,5 % au deuxième trimestre de 2015, soit une amélioration de 2,1 points de pourcentage par rapport au trimestre correspondant de 2014.

« Je suis ravi d'annoncer qu'Air Canada a dégagé un BAIIALA record pour un cinquième trimestre d'affilée, en plus d'obtenir des résultats records au chapitre du bénéfice d'exploitation et du bénéfice net ajusté et des améliorations importantes de la marge d'exploitation et de la marge BAIIALA en glissement annuel, a indiqué Calin Rovinescu, président et chef de la direction. Je tiens à exprimer ma gratitude envers nos 28 000 employés qui ont uni leurs efforts et fourni, pour un autre trimestre, une remarquable performance, tant du point de vue opérationnel que financier.

« Nos résultats sans précédent ce trimestre rendent compte de l'exécution concertée du plan d'affaires que nous avons exposé lors de la Journée des investisseurs de juin 2015. Ce trimestre, en effet, la croissance a pris plusieurs formes : augmentation de 3,9 % des produits passages, amplification des marges, hausse notable du bénéfice net ajusté et du BAIIALA, sans oublier le rendement du capital investi, qui continue de s'améliorer. Nous avons obtenu les résultats escomptés au chapitre des initiatives de transformation des coûts et éliminé l'important déficit de solvabilité de nos régimes de retraite. Nous avons en outre assaini notre bilan, grâce à l'augmentation des niveaux de trésorerie, à l'amélioration des flux de trésorerie nets et à la



**Le seul transporteur  
international réseau  
quatre étoiles en  
Amérique du Nord**

compression de la dette nette ajustée. Qui plus est, la récente révision à la hausse de notre notation de crédit devrait se révéler fructueuse à plusieurs autres égards.

« Pour le troisième trimestre, nous prévoyons afficher de nouveau des résultats records, avec une amplification de la marge BAIIALA en glissement annuel supérieure à celle de 350 points de base obtenue au deuxième trimestre. La demande demeure solide à l'orée de ce qui est, d'ordinaire, notre trimestre le plus important en raison de la demande et des habitudes de la clientèle nord-américaine. Les relèvements de capacité pour l'exercice, qui visent surtout nos marchés internationaux, contribuent fortement à la hausse du bénéfice et demeurent conformes au plan que nous avons établi dans un contexte de prix du carburant plus élevés. À vrai dire, notre plan n'est nullement tributaire de la stabilité ou des fluctuations des prix du carburant. Les transformations que nous avons mises en œuvre au cours des dernières années nous procurent la structure de coûts, le parc aérien et la flexibilité nécessaires pour faire face non seulement à la concurrence accrue sur l'un ou l'autre de nos marchés clés, mais également à tout affaiblissement du huard ou ralentissement économique. Si nous constatons que la demande s'étiole, nous serons en mesure de réagir promptement. Nous sommes en train de bâtir sur le long terme une compagnie aérienne souple, une entreprise à la rentabilité durable et un chef de file mondial au sein de l'industrie », de conclure M. Rovinescu.

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

Au deuxième trimestre de 2015, du fait du relèvement de 9,3 % de la capacité, les produits passages réseau se sont chiffrés à 3,082 G\$, en hausse de 117 M\$ (+3,9 %) par rapport au deuxième trimestre de 2014. La hausse de 8,7 % du trafic rend compte de l'amplification du trafic sur les cinq marchés géographiques où évolue Air Canada. Le recul de 5,0 % du rendement unitaire, qui est conforme à l'incidence prévue de la mise en œuvre du plan stratégique de la compagnie aérienne sur le rendement unitaire, traduisait l'accroissement de 3,4 % de la longueur d'étape moyenne, qui a eu pour effet de comprimer le rendement unitaire réseau de 1,9 point de pourcentage, la croissance proportionnelle supérieure des flux de passagers entre lignes internationales à rendement moindre soutenant la stratégie d'expansion internationale de la compagnie aérienne, le pourcentage majoré de sièges sur les marchés des voyages d'agrément à longue distance et la réduction des suppléments des transporteurs liée au recul des prix du carburant, en particulier là où ces suppléments sont réglementés. L'incidence favorable de la dépréciation du dollar canadien sur les produits passages libellés en devises a accru les produits passages d'environ 61 M\$ au deuxième trimestre de 2015. Les produits passages par siège-mille offert (« PPSMO ») ont reculé de 5,5 % par rapport au deuxième trimestre de 2014 du fait de la baisse du rendement unitaire et, dans une mesure nettement moindre, de la régression de 0,5 point de pourcentage du coefficient d'occupation.

Au deuxième trimestre de 2015, les charges d'exploitation se sont établies à 3,091 G\$, en hausse de 31 M\$ (+1,0 %) par rapport au deuxième trimestre de 2014 en raison du relèvement de 9,3 % de la capacité. L'augmentation des charges d'exploitation traduit l'incidence de la dépréciation du dollar canadien et de la hausse des frais liés à la capacité, en grande partie contrebalancée par l'effet de la baisse du cours du carburéacteur. Au deuxième trimestre de 2015, Air Canada a inscrit des pertes de valeur de 14 M\$ et des ajustements favorables de 23 M\$ visant la charge d'impôt, alors qu'au deuxième trimestre de 2014, elle avait comptabilisé

des ajustements favorables de 41 M\$ visant la charge d'impôt (les pertes de valeur et les ajustements liés à la charge d'impôt sont exclus du calcul du bénéfice net ajusté et des CESMO ajustées). L'incidence défavorable de la dépréciation du dollar canadien sur les charges d'exploitation libellées en devises (principalement en dollars américains) au deuxième trimestre de 2015, en regard du deuxième trimestre de 2014, a accru les charges d'exploitation d'environ 134 M\$ (dont une tranche de 73 M\$ se rapporte à la charge de carburant avions et un total de 61 M\$ a trait aux charges d'exploitation non liées au carburant).

Les charges d'exploitation par siège-mille offert (« CESMO ») d'Air Canada ont reculé de 7,6 % par rapport au deuxième trimestre de 2014. Les CESMO ajustées<sup>1)</sup> de la compagnie aérienne, 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 (comme les pertes de valeur et les ajustements liés à la charge d'impôt mentionnés plus haut), ont augmenté de 0,7 % par rapport au deuxième trimestre de 2014, ce qui correspond à l'augmentation de 0,25 % à 1,25 % que prévoyait Air Canada dans son communiqué de presse du 12 mai 2015. Si le taux de change entre le dollar canadien et le dollar américain était resté aux niveaux de 2014, les CESMO ajustées auraient baissé de 1,8 % en regard de celles du deuxième trimestre de 2014.

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

Au 30 juin 2015, les liquidités non soumises à restrictions (trésorerie, placements à court terme et fonds disponibles aux termes des marges de crédit) se chiffraient à 3,283 G\$ (2,954 G\$ au 30 juin 2014).

Au 30 juin 2015, la dette nette ajustée s'élevait à 4,896 G\$, en baisse de 236 M\$ par rapport au 31 décembre 2014, étant donné que l'accroissement de la trésorerie et des placements à court terme a plus que contrebalancé l'augmentation des soldes de la dette à long terme et des contrats de location-financement (y compris la partie courante). Le ratio dette nette ajustée-BAILALA de la compagnie aérienne s'est établi à 2,3 au 30 juin 2015, contre un ratio de 3,1 au 31 décembre 2014.

Au deuxième trimestre de 2015, les flux de trésorerie nets liés aux activités d'exploitation ont totalisé 509 M\$, soit une amélioration de 123 M\$ en regard du deuxième trimestre de 2014. Les flux de trésorerie disponibles<sup>1)</sup> se sont établis à 299 M\$, en hausse de 335 M\$ par rapport au deuxième trimestre de 2014. Cette augmentation rend compte de la contraction des dépenses d'investissement de 212 M\$ et de l'accroissement des flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation.

Pour la période de 12 mois close le 30 juin 2015, le rendement du capital investi<sup>1)</sup> s'est établi à 16,2 %, contre 11,0 % pour la période de 12 mois close le 30 juin 2014.

## **Perspectives actuelles**

### **Marge BAIIALA**

Pour le troisième trimestre de 2015, Air Canada s'attend à afficher des résultats records, avec une amplification de la marge BAIIALA en glissement annuel supérieure à celle de 350 points de base obtenue au deuxième trimestre de 2015.

### **Capacité**

Pour le troisième trimestre de 2015, Air Canada prévoit que sa capacité réseau exprimée en sièges-milles offerts (« SMO ») augmentera de l'ordre de 9,5 % à 10,5 % en regard du troisième trimestre de 2014 et comprendra une augmentation du total de sièges répartis (réseau) de l'ordre de 6,5 % à 7,5 % 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 continue de prévoir une hausse du total de sièges répartis (réseau) de l'ordre de 6,0 % à 7,0 % et 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<sup>MD</sup> alors qu'une tranche d'environ 38 % visera des lignes internationales qu'exploite le transporteur principal.

Air Canada s'attend désormais à ce que la capacité exprimée en SMO des lignes intérieures pour l'exercice 2015 au complet augmente de l'ordre de 3,0 % à 4,0 % en regard de 2014, au lieu de 3,5 % à 4,5 % comme elle le projetait dans son communiqué daté du 12 mai 2015, en raison principalement de légères modifications aux horaires. La croissance en glissement annuel de la capacité exprimée en SMO des lignes intérieures pour l'exercice 2015 au complet est largement axée sur les services transcontinentaux de la compagnie aérienne, en partie du 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 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 appairer la capacité et la demande prévue pour la saison estivale 2015. Pour l'ensemble de l'exercice 2015, Air Canada s'attend désormais à une hausse du total de sièges répartis (lignes intérieures) de l'ordre de 2,0 % à 3,0 % 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 troisième 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) baissent de l'ordre de 0,5 % à 1,5 % par rapport au troisième 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 1,0 % à 2,0 % par rapport à leur niveau de 2014, contrairement à la baisse de 1,5 % à 2,5 % projetée dans le communiqué daté du 12 mai 2015, en raison surtout de l'incidence de la dépréciation du dollar canadien sur les charges d'exploitation libellées en dollars américains.

## Principales hypothèses

En ce qui concerne les perspectives, Air Canada part de l'hypothèse que la croissance annuelle du PIB du Canada sera relativement faible en 2015. Air Canada a également présumé que le dollar canadien se négocierait en moyenne à 1,30 \$ CA pour 1,00 \$ US au troisième trimestre de 2015 et à 1,27 \$ CA pour 1,00 \$ US pour l'ensemble de 2015, et que le cours du carburéacteur s'établirait en moyenne à 0,62 \$ le litre pour le troisième trimestre de 2015 et à 0,64 \$ le litre pour l'ensemble de 2015.

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

	Troisième trimestre de 2015 par rapport au troisième trimestre de 2014	Exercice 2015 par rapport à l'exercice 2014
<b><u>Perspectives actuelles</u></b>		
<b>Réseau</b>		
Capacité en sièges-milles offerts	Hausse de l'ordre de 9,5 % à 10,5 %	Hausse de l'ordre de 9,0 % à 10,0 %
Sièges répartis	Hausse de l'ordre de 6,5 % à 7,5 %	Hausse de l'ordre de 6,0 % à 7,0 %
Longueur d'étape moyenne	Hausse d'environ 3,0 %	Hausse d'environ 3,0 %
<b>Lignes intérieures</b>		
Capacité en sièges-milles offerts		Hausse de l'ordre de 3,0 % à 4,0 %
Sièges répartis		Hausse de l'ordre de 2,0 % à 3,0 %
Longueur d'étape moyenne		Hausse d'environ 1,0 %
Marge BAIIALA (BAIIALA en pourcentage des produits d'exploitation)	Augmentation de plus de 350 points de base	
CESMO ajustées	Baisse de l'ordre de 0,5 % à 1,5 %	Baisse de l'ordre de 1,0 % à 2,0 %

	<b>Principales hypothèses – Troisième trimestre de 2015</b>	<b>Principales hypothèses – Exercice 2015</b>
<b><u>Principales hypothèses</u></b>		
Change du dollar CA au dollar US	1,30 \$	1,27 \$
Prix du litre de carburéacteur en dollars CA	0,62 \$	0,64 \$
Économie canadienne	Croissance relativement faible du PIB	Croissance relativement faible du PIB

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

- La dotation aux amortissements et aux pertes de valeur augmentera de 125 M\$ par rapport à l'exercice 2014, comparativement à l'augmentation de 100 M\$ que projetait Air Canada dans son communiqué daté du 12 mai 2015. L'accroissement de la dotation aux amortissements et aux pertes de valeur prévisionnelle est largement imputable aux pertes de valeur comptabilisées au deuxième trimestre de 2015.
- Les charges sociales augmenteront de 30 M\$ par rapport à l'exercice 2014, comparativement à la hausse de 50 M\$ que projetait Air Canada dans son communiqué daté du 12 mai 2015. Cette augmentation inférieure aux prévisions des charges sociales est surtout le fait des modifications aux régimes de santé postérieurs au départ à la retraite aux États-Unis, responsables d'une baisse de 19 M\$ des charges sociales au deuxième trimestre de 2015.
- La charge de maintenance avions augmentera de 90 M\$, comparativement à la hausse de 120 M\$ que projetait Air Canada dans son communiqué daté du 12 mai 2015. Cette augmentation inférieure aux prévisions de la charge de maintenance avions tient principalement au calendrier des activités d'entretien moteur, en comparaison de 2014, ainsi qu'aux modifications de certains contrats.

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 125 M\$
Charges sociales	Hausse de 30 M\$
Charge de maintenance avions	Hausse de 90 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 aux lecteurs 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 deuxième 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 le rendement financier global de ses activités sans égard aux effets du change, du produit (coût) financier net du passif au titre des avantages du personnel, des ajustements à la valeur du marché à l'égard des dérivés liés au carburant et autres dérivés et des éléments exceptionnels, car ces éléments risquent de fausser l'analyse de certaines tendances commerciales et de rendre moins pertinente toute analyse comparative en regard d'autres compagnies aériennes. Par ailleurs, Air Canada se sert du bénéfice net ajusté pour établir le rendement du capital investi.
- Le BAIILA 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 ainsi qu'analyser l'évolution de ses coûts, 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 en regard d'autres compagnies aériennes.
- 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 deuxième trimestre de 2015 d'Air Canada et les notes complémentaires ainsi que son rapport de gestion du deuxième 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 août 2015, à 8 h 30 HE. Calin Rovinescu, président et chef de la direction, Michael Rousseau, vice-président général et chef des Affaires financières, ainsi que 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 (écoutez seulement) en direct au : <http://bell.media-server.com/m/p/a3xxuti6>

### **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*

**AIR CANADA** 

MEMBRE DU RÉSEAU STAR ALLIANCE 



*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 et du crédit, la situation économique et géopolitique, le taux de change, la capacité de réduire les coûts d'exploitation et d'obtenir du financement, les prix de l'énergie, les taux 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 -

**Renseignements :**

Isabelle Arthur (Montréal)	<a href="mailto:Isabelle.arthur@aircanada.ca">Isabelle.arthur@aircanada.ca</a>	514 422-5788
Peter Fitzpatrick (Toronto)	<a href="mailto:peter.fitzpatrick@aircanada.ca">peter.fitzpatrick@aircanada.ca</a>	416 263-5576
Angela Mah (Vancouver)	<a href="mailto:angela.mah@aircanada.ca">angela.mah@aircanada.ca</a>	604 270-5741

**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)	Deuxièmes trimestres			Premiers semestres		
	2015	2014	Variation (\$)	2015	2014	Variation (\$)
<b>Mesures de performance financière</b>						
Produits d'exploitation	3 414	3 305	109	6 663	6 370	293
Bénéfice d'exploitation	323	245	78	523	183	340
Charges autres que d'exploitation	(27)	(22)	(5)	(536)	(301)	(235)
Bénéfice net (perte nette)	296	223	73	(13)	(118)	105
Bénéfice net ajusté <sup>1)</sup>	250	139	111	372	7	365
Marge d'exploitation (en %)	9,5 %	7,4 %	2,1 pt	7,8 %	2,9 %	4,9 pt
BAILALA <sup>2)</sup>	591	456	135	1 033	603	430
Marge BAILALA (en %) <sup>2)</sup>	17,3 %	13,8 %	3,5 pt	15,5 %	9,5 %	6,0 pt
Liquidités non soumises à restrictions <sup>3)</sup>	3 283	2 954	329	3 283	2 954	329
Flux de trésorerie nets liés aux activités d'exploitation	509	386	123	1 317	730	587
Flux de trésorerie disponibles <sup>4)</sup>	299	(36)	335	682	(2)	684
Dettes nettes ajustées <sup>5)</sup>	4 896	4 309	587	4 896	4 309	587
Rendement du capital investi (en %) <sup>6)</sup>	16,2 %	11,0 %	5,2 pt	16,2 %	11,0 %	5,2 pt
Bénéfice net (perte nette) par action – dilué	1,00 \$	0,75 \$	0,25 \$	(0,06) \$	(0,42) \$	0,36 \$
Bénéfice net ajusté par action – dilué <sup>1)</sup>	0,85 \$	0,47 \$	0,38 \$	1,26 \$	0,02 \$	1,24 \$
<b>Statistiques d'exploitation<sup>7)</sup></b>			<b>Variation (%)</b>			<b>Variation (%)</b>
Passagers-milles payants (en millions) (« PMP »)	16 845	15 495	8,7	31 782	28 961	9,7
Sièges-milles offerts (en millions) (« SMO »)	20 132	18 413	9,3	38 467	35 187	9,3
Coefficient d'occupation (en %)	83,7 %	84,2 %	(0,5) pt	82,6 %	82,3 %	0,3 pt
Produits passages par PMP (« rendement unitaire ») (en cents)	18,0	18,9	(5,0)	18,1	19,0	(4,6)
Produits passages par SMO (« PPSMO ») (en cents)	15,0	15,9	(5,5)	15,0	15,6	(4,2)
Produits d'exploitation par SMO (en cents)	17,0	17,9	(5,5)	17,3	18,1	(4,3)
Charges d'exploitation par SMO (« CESMO ») (en cents)	15,4	16,6	(7,6)	16,0	17,6	(9,2)
CESMO ajustées (en cents) <sup>8)</sup>	11,3	11,2	0,7	11,6	11,7	(0,5)
Effectif moyen (en milliers d'ETP) <sup>9)</sup>	24,8	24,5	1,2	24,7	24,4	1,0
Avions en service à la clôture de la période	372	360	3,3	372	360	3,3
Utilisation moyenne du parc aérien (en heures par jour)	10,0	9,9	1,1	9,9	9,9	-
Sièges répartis (en milliers)	12 992	12 288	5,7	25 329	23 885	6,0
Fréquences des appareils (en milliers)	143	139	2,5	277	270	2,3
Longueur d'étape moyenne (en milles) <sup>10)</sup>	1 550	1 498	3,4	1 519	1 473	3,1
Coût du litre de carburant (en cents)	66,9	91,8	(27,1)	66,1	93,0	(29,0)
Consommation de carburant (en millions de litres)	1 114	1 048	6,3	2 153	2 021	6,5
Produits – passagers payants (en milliers) <sup>11)</sup>	10 229	9 620	6,3	19 716	18 358	7,4

- 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 16, Mesures financières hors PCGR, du rapport de gestion du deuxième 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 16, Mesures financières hors PCGR, du rapport de gestion du deuxième 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 30 juin 2015, les liquidités non soumises à restrictions se composaient de trésorerie et de placements à court terme de 3 021 M\$ et de facilités de crédit non utilisées de 262 M\$. Au 30 juin 2014, les liquidités non soumises à restrictions se composaient de trésorerie et de placements à court terme de 2 615 M\$ et de facilités de crédit non utilisées de 339 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 7.5, Flux de trésorerie consolidés, du rapport de gestion du deuxième 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) est une mesure complémentaire aux PCGR. Se reporter à la rubrique 7.3, Dette nette ajustée, du rapport de gestion du deuxième 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 16, Mesures financières hors PCGR, du rapport de gestion du deuxième trimestre de 2015 d’Air Canada pour un complément d’information à cet égard.*
- 7) *À l’exception de l’effectif moyen en ETP, les statistiques d’exploitation dans ce tableau 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 16, Mesures financières hors PCGR, du rapport de gestion du deuxième 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) *Les passagers payants sont dénombrés en fonction des indicatifs de vol conformément à la définition établie par l’IATA.*