

# Communiqué

---

## Air Canada annonce des résultats sans précédent pour l'exercice 2015

- **Bénéfice net ajusté<sup>1)</sup> sans précédent de 1,222 G\$ en 2015, soit un bénéfice net ajusté dilué de 4,18 \$ par action, en regard d'un bénéfice net ajusté record de 531 M\$ en 2014, soit un bénéfice net ajusté dilué de 1,81 \$ par action (progression de 691 M\$, soit 130,1 %, ou d'un montant dilué de 2,37 \$ par action, en regard du record établi en 2014)**
- **Bénéfice d'exploitation sans précédent de 1,496 G \$ en 2015, en hausse de 681 M\$, ou 83,6 %, en regard du record établi en 2014**
- **Marge BAIIALA<sup>1)</sup> record de 18,3 %, en hausse de 5,7 points de pourcentage par rapport à celle de 2014 et dépassant la cible établie à l'occasion de la Journée des investisseurs 2015**
- **Rendement du capital investi<sup>1)</sup> de 18,3 % en 2015, en hausse de 6,2 points de pourcentage par rapport à celui de 2014 et dépassant la cible établie à l'occasion de la Journée des investisseurs 2015**

MONTRÉAL, le 17 février 2016 – Air Canada a annoncé aujourd'hui un bénéfice net ajusté<sup>1)</sup> record de 1,222 G\$ pour l'exercice, soit un bénéfice net ajusté dilué de 4,18 \$ par action, en regard d'un bénéfice net ajusté record de 531 M\$ en 2014, soit un bénéfice net ajusté dilué de 1,81 \$ par action, une amélioration de 691 M\$ ou d'un montant dilué de 2,37 \$ 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 2,534 G\$ par rapport à un BAIIALA de 1,671 G\$ en 2014, soit une amélioration de 863 M\$, ou de 51,6 %. Pour 2015, Air Canada annonce un bénéfice d'exploitation établi selon les PCGR de 1,496 G\$, en hausse de 681 M\$, ou de 83,6 %, par rapport à 2014. La compagnie aérienne annonce un bénéfice net de 308 M\$, soit un bénéfice net dilué de 1,03 \$ par action, pour 2015, contre un bénéfice net de 105 M\$, soit un bénéfice net dilué de 0,34 \$ par action, pour 2014.

« En 2015, nous avons obtenu les meilleurs résultats financiers de l'histoire d'Air Canada. C'est la deuxième année d'affilée que nous réussissons cet exploit, en dépassant de plus très nettement le chiffre record établi l'an dernier. Cette réalisation prouve l'efficacité de notre stratégie commerciale et témoigne du renforcement de notre position concurrentielle. Nos résultats traduisent les importants progrès accomplis au moyen de nos diverses initiatives d'accroissement de la valeur, notamment la modernisation du parc aérien,

l'expansion à l'échelle internationale, le lancement d'Air Canada *rouge* et la diversification de notre réseau, a indiqué Calin Rovinescu, président et chef de la direction.

« Comme je l'ai mentionné à d'autres occasions, notre plan ne se fonde nullement sur le fait que les prix du carburant demeureront à leurs niveaux actuels. 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, comme cela a d'ailleurs été le cas en 2015, non seulement à la concurrence sur les marchés, mais également aux fluctuations du dollar canadien et à la faiblesse économique. Qui plus est, nous avons déjà démontré notre aptitude à gérer et à répartir de façon proactive la capacité, de sorte à l'apparier à la demande, comme nous l'avons fait l'an dernier lorsque l'Ouest canadien a montré les premiers signes de ralentissement. Nous continuerons d'ajuster la capacité afin de maximiser la rentabilité.

« Nous sommes résolus à poursuivre la forte dynamique établie en 2015 et demeurons sur la bonne voie pour atteindre tous nos objectifs clés. Nous confirmons donc aujourd'hui les trois cibles financières essentielles annoncées à l'occasion de la Journée des investisseurs en juin 2015, soit une marge BAIIALA annuelle de 15 % à 18 % pour la période 2015-2018, un rendement du capital investi en glissement annuel de 13 % à 16 % pour la période 2015-2018 et une réduction de notre ratio de levier financier<sup>1)</sup> afin qu'il soit d'au plus 2,2 d'ici 2018. Ces paramètres constituent les principaux indicateurs financiers à l'aide desquels nous évaluons l'efficacité continue de notre plan à long terme, qui vise l'expansion des marges et la rentabilité durable. En outre, nous entendons toujours réduire nos coûts unitaires et, d'ici la fin de 2018, nous devrions réussir à réaliser des économies de 21 % au chapitre des CESMO, compte non tenu de l'incidence du change et des prix du carburant, en regard de 2012.

« Nous avons transformé notre compagnie aérienne et l'avons dotée d'un cadre financier solide. Nous avons des employés remarquables qui savent relever les défis, et je tiens à les remercier de leur dévouement et des efforts qu'ils ont déployés pour fournir un service à la clientèle exceptionnel et une performance financière inégalée en 2015, de conclure M. Rovinescu. »

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

En 2015, les produits passages réseau se sont chiffrés à 12,420 G\$, en hausse de 616 M\$ (+5,2 %) par rapport à 2014. La hausse de 9,6 % du trafic rend compte de l'amplification du trafic sur l'ensemble des cinq marchés géographiques où évolue Air Canada. Le recul de 4,6 % du rendement unitaire (conforme à l'incidence prévue de la mise en œuvre fructueuse des plans stratégiques de la compagnie aérienne sur le rendement unitaire) traduisait l'accroissement de 3,2 % de la longueur d'étape moyenne, qui a eu pour effet de comprimer le rendement unitaire réseau de 1,8 point de pourcentage, la croissance proportionnelle supérieure des flux de passagers entre lignes internationales à rendement moindre au soutien de la stratégie d'expansion internationale de la compagnie aérienne et l'accroissement des marges BAIIALA, le pourcentage majoré de sièges sur les marchés des voyages d'agrément à longue distance ainsi que la réduction des suppléments des transporteurs liée au recul des prix du carburant, en particulier là où ces suppléments sont réglementés. Les produits passages par siège-mille offert (« PPSMO ») ont reculé de 4,4 % du fait principalement de la baisse du rendement unitaire, facteur plus que contrebalancé par le fléchissement de 9,3 % des CESMO, décrit ci-après.

**AIR CANADA** 

MEMBRE DU RÉSEAU STAR ALLIANCE 

En 2015, les charges d'exploitation se sont établies à 12,372 G\$, en baisse de 85 M\$ (-1,0 %) par rapport à 2014. Cette baisse s'explique essentiellement par le recul de 924 M\$ des prix du carburant avions, largement contrebalancé par l'incidence du relèvement de 9,4 % de la capacité ainsi que l'effet défavorable de la dépréciation du dollar canadien sur les charges d'exploitation non liées au carburant libellées en devises, qui se sont chiffrées à 326 M\$. Les éléments exceptionnels ont accru les charges d'exploitation de 8 M\$ en 2015 alors qu'ils les avaient comprimées de 11 M\$ en 2014.

Les charges d'exploitation par siège-mille offert (« CESMO ») d'Air Canada ont reculé de 9,3 % par rapport à 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, ont diminué de 0,2 % par rapport à 2014, ce qui correspond à la baisse d'au plus 1,0 % que prévoyait Air Canada dans son communiqué de presse du 5 novembre 2015. Si le taux de change entre le dollar canadien et le dollar américain était resté au niveau de 2014, les CESMO ajustées auraient baissé de 3,6 % en regard de celles de 2014.

En 2015, Air Canada a inscrit un BAIIALA de 2,534 G\$ en regard de 1,671 G\$ en 2014, soit une hausse de 863 M\$.

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

Au quatrième trimestre de 2015, les produits passages réseau se sont chiffrés à 2,836 G\$, en hausse de 81 M\$ (+3,0 %) par rapport au quatrième trimestre de 2014. L'amplification de 8,6 % du trafic traduit les augmentations constatées sur l'ensemble des cinq marchés géographiques où évolue Air Canada. Le fléchissement de 5,5 % du rendement unitaire, conforme à l'incidence prévue de la mise en œuvre fructueuse du plan stratégique de la compagnie aérienne sur le rendement unitaire, est imputable à l'accroissement de 2,6 % de la longueur d'étape moyenne qui, à lui seul, a comprimé le rendement unitaire réseau de 1,5 point de pourcentage. Le glissement de 5,3 % des PPSMO, imputable au rendement moindre, a été plus que contrebalancé par la baisse de 7,0 % des CESMO évoquée ci-après.

Au quatrième trimestre de 2015, les charges d'exploitation se sont établies à 3,024 G\$, en hausse de 26 M\$ (+1 %) par rapport au quatrième trimestre de 2014. Cette hausse est essentiellement attribuable à l'effet du relèvement de 8,4 % de la capacité et à l'incidence défavorable de la dépréciation du dollar canadien sur les charges d'exploitation non liées au carburant libellées en devises de 105 M\$, largement neutralisés par le recul de 183 M\$ de la charge de carburant avions. Aux quatrièmes trimestres de 2015 et de 2014, les éléments exceptionnels ont accru les charges d'exploitation de 31 M\$ et de 30 M\$, respectivement.

Les CESMO ont fléchi de 7,0 % par rapport au quatrième trimestre de 2014. Les CESMO ajustées ont crû de 0,8 % par rapport au quatrième trimestre de 2014, ce qui correspond à la hausse d'au plus 1,0 % que prévoyait Air Canada dans son communiqué de presse du 5 novembre 2015. Si le taux de change entre le dollar canadien et le dollar américain était resté au niveau du quatrième trimestre de 2014, les CESMO ajustées auraient baissé de 3,5 % en regard de celles du quatrième trimestre de 2014.

Compte non tenu des éléments exceptionnels pour les deux périodes, le BAIIALA s'est chiffré à 456 M\$ au quatrième trimestre de 2015, contre 349 M\$ au quatrième trimestre de 2014, soit une progression de 107 M\$. Compte non tenu des éléments exceptionnels, la marge BAIIALA s'est établie à 14,3 % au quatrième trimestre de 2015, comparativement à 11,2 % au quatrième trimestre de 2014, soit une amélioration de 3,1 points de pourcentage. Compte tenu des éléments exceptionnels, le BAIIALA s'est chiffré à 425 M\$ au quatrième trimestre de 2015, contre 319 M\$ au quatrième trimestre de 2014.

Au quatrième trimestre de 2015, compte tenu des éléments exceptionnels pour les deux périodes, Air Canada a inscrit un bénéfice d'exploitation de 158 M\$, en regard de 106 M\$ au quatrième trimestre de 2014, soit une augmentation de 52 M\$ (+49,1 %). Au quatrième trimestre de 2015, Air Canada a inscrit une marge d'exploitation de 5,0 %, contre 3,4 % au quatrième trimestre de 2014, soit une amélioration de 1,6 point de pourcentage.

Pour le quatrième trimestre de 2015, le bénéfice net ajusté s'est chiffré à 116 M\$, soit un bénéfice net ajusté dilué de 0,40 \$ par action, en hausse de 49 M\$ ou d'un montant dilué de 0,17 \$ par action par rapport au trimestre correspondant de 2014.

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

Au 31 décembre 2015, les liquidités non soumises à restrictions (trésorerie, placements à court terme et fonds disponibles aux termes des marges de crédit) se chiffraient à 2,968 G\$ (2,685 G\$ au 31 décembre 2014).

Au 31 décembre 2015, la dette nette ajustée s'élevait à 6,291 G\$, en hausse de 1,159 G\$ par rapport au 31 décembre 2014, du fait de l'augmentation des soldes de la dette à long terme et des contrats de location-financement (y compris la partie courante), en partie neutralisée par la hausse de la trésorerie. Cette augmentation des soldes de la dette à long terme et des contrats de location-financement est largement due à l'incidence défavorable de la dépréciation du dollar canadien sur la dette libellée en devises et au financement des achats d'aéronefs. Le ratio dette nette ajustée-BAIIALA de la compagnie aérienne s'est établi à 2,5 au 31 décembre 2015, contre un ratio de 3,1 au 31 décembre 2014.

En 2015, les flux de trésorerie nets liés aux activités d'exploitation ont totalisé 2,012 G\$, soit une amélioration de 1,058 G\$ en regard de 2014. Les flux de trésorerie disponibles<sup>1)</sup> sont établis à 197 M\$, ce qui représente une amélioration de 744 M\$ par rapport à 2014. Cette augmentation rend compte de la progression des flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation, en partie atténuée par la hausse des dépenses d'investissement. Air Canada a pris livraison de deux appareils 787 de Boeing au quatrième trimestre de 2015 (pour un total de six appareils 787 de Boeing livrés en 2015).

Pour la période de 12 mois close le 31 décembre 2015, le rendement du capital investi<sup>1)</sup> s'est établi à 18,3 %, contre 12,1 % pour la période de 12 mois close le 31 décembre 2014, ce qui représente une hausse par rapport au rendement du capital investi de 13 % à 16 % que prévoyait Air Canada dans son communiqué de presse du 2 juin 2015.

### **Souplesse du parc aérien**

Le programme de renouvellement du parc aérien d'Air Canada vise des appareils 787 de Boeing ainsi que des appareils 737 MAX de Boeing (assortis de droits de report). D'ici le

**AIR CANADA** 

MEMBRE DU RÉSEAU STAR ALLIANCE 

milieu de 2016, Air Canada sera propriétaire à part entière de 22 modèles plus anciens de gros-porteurs et moyens-porteurs (B767, A330 et A319). De plus, les contrats de location visant 18 moyens-porteurs expirent à la fin de 2016 et en 2017. Collectivement, ces appareils procurent à la compagnie aérienne une souplesse exceptionnelle lui permettant de mettre en œuvre ses plans stratégiques ainsi que d'affecter ses aéronefs et d'ajuster la capacité en fonction de la demande passagers.

### **Droit de vote à l'égard de la rémunération des hauts dirigeants**

Air Canada a récemment modifié sa politique de consultation en matière de rémunération des hauts dirigeants (*say on pay*) afin de permettre aux actionnaires d'exprimer, une fois l'an au lieu d'une fois tous les deux ans, leur opinion quant à l'approche que préconise la Société à l'égard de la rémunération de ses hauts dirigeants, à compter de l'assemblée annuelle des actionnaires qui se tiendra le 10 mai 2016 à Halifax. Air Canada entend bien être une figure de proue en ce qui a trait à l'évolution des enjeux liés à la gouvernance, notamment la rémunération des hauts dirigeants, en plus de fournir aux actionnaires à ce sujet de l'information claire, complète et transparente, et de recevoir leur rétroaction.

### **Perspectives actuelles**

#### **Confirmation de trois cibles financières essentielles**

À sa Journée des investisseurs de juin 2015, Air Canada avait établi trois cibles financières essentielles, qu'elle confirme aujourd'hui :

- Marge BAIILA<sup>1</sup>) annuelle de 15 % à 18 % pour la période 2016-2018 (dans la foulée de l'atteinte d'une marge BAIILA de 18,3 % en 2015)
- Rendement du capital investi<sup>1</sup>) en glissement annuel de 13 % à 16 % pour la période 2016-2018 (dans la foulée de l'atteinte d'un rendement du capital investi de 18,3 % en 2015)
- Ratio de levier financier<sup>1</sup>) (ratio de la dette nette ajustée sur le BAIILA normalisé) n'excédant pas 2,2 d'ici 2018

En outre, Air Canada entend toujours réduire ses coûts unitaires et elle est dans la bonne voie pour réaliser des économies de 21 % d'ici la fin de 2018 au chapitre des CESMO (compte non tenu de l'incidence du change et des prix du carburant) en regard de 2012.

#### **Communication de l'information trimestrielle et modification des pratiques en matière de prévisions**

Afin d'harmoniser la communication de l'information, Air Canada fera état chaque trimestre de ses progrès relativement aux cibles financières susmentionnées, parallèlement à la présentation des résultats effectifs au chapitre du trafic et de la capacité dans ses rapports financiers trimestriels et annuels complets. Outre qu'elle ne fournira plus de données mensuelles sur le trafic, Air Canada cessera de présenter des informations trimestrielles et annuelles prospectives à l'égard de la capacité, car elle estime que ces informations, privées du contexte que fournit la revue trimestrielle complète des autres données financières, risquent de nuire à la compréhension des progrès d'Air Canada par rapport à ses cibles financières essentielles et à son plan à long terme.

## CESMO ajustées

Pour le premier trimestre de 2016, 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 7,0 % à 8,0 % par rapport au premier trimestre de 2015, une tranche estimative de 3,5 % à 4,5 % de cette augmentation étant imputable à l'affaiblissement du dollar canadien par rapport au dollar américain en regard du premier trimestre de 2015. L'accroissement résiduel s'explique principalement par le retrait d'appareils 777 de Boeing du parc en exploitation en vue d'une reconfiguration plus concurrentielle, tel qu'il a déjà été annoncé, au soutien de la stratégie commerciale d'Air Canada.

Pour l'exercice 2016 au complet, Air Canada prévoit que les CESMO ajustées varieront de plus ou moins 0,5 % par rapport à leur niveau de 2015. Si le cours du dollar canadien se négociait aux mêmes niveaux qu'en 2015, les CESMO ajustées prévisionnelles pour l'exercice 2016 afficheraient une baisse de 2,0 % à 3,0 % en regard de celles de 2015.

## Principales hypothèses

En ce qui concerne les perspectives, Air Canada part de l'hypothèse que la croissance du PIB du Canada sera modeste, voire relativement faible, pour la période 2016-2018. Air Canada présume également que se poursuivra la corrélation entre le cours du carburéacteur et la valeur du dollar canadien, tout glissement du coût du carburant continuant d'être lié à la dépréciation du huard.

Air Canada a également présumé que le dollar canadien se négocierait en moyenne à 1,41 \$ CA pour 1,00 \$ US au premier trimestre de 2016 et pour l'ensemble de 2016, et que le cours du carburéacteur s'établirait en moyenne à 0,50 \$ le litre pour le premier trimestre de 2016 et à 0,52 \$ le litre pour l'ensemble de 2016.

Pour l'exercice 2016, Air Canada prévoit également ce qui suit :

- La dotation aux amortissements et aux pertes de valeur augmentera de 150 M\$ par rapport à l'exercice 2015. Cette augmentation rend principalement compte des nouvelles livraisons d'appareils 787 et 777 de Boeing, ainsi que du programme de reconfiguration du parc d'appareils 777 de Boeing.
- Les charges sociales augmenteront de 35 M\$ par rapport à l'exercice 2015. Cette hausse est principalement imputable à la modification des hypothèses en matière de taux d'actualisation en ce qui concerne les prestations de retraite et les avantages postérieurs à l'emploi.
- La charge de maintenance avions augmentera de 250 M\$ en regard de l'exercice 2015 (une tranche approximative de 100 M\$ de cette augmentation devrait être imputable à la dépréciation du dollar canadien par rapport au dollar américain). La hausse résiduelle est essentiellement imputable au relèvement des provisions liées à la maintenance relativement à l'expiration des contrats de location, lequel s'explique par la diminution des prorogations de contrats de location en 2016 par rapport à 2015 et l'incidence du nombre accru de contrats de location simple, outre

**AIR CANADA** 

MEMBRE DU RÉSEAU STAR ALLIANCE 

l'accroissement de la charge de maintenance du fait de l'exploitation d'appareils 787 de Boeing selon une facturation à l'heure de vol.

Le tableau ci-après récapitule les perspectives susmentionnées d'Air Canada pour l'ensemble de l'exercice 2016 :

	<b>Exercice 2016 par rapport à l'exercice 2015</b>
Dotation aux amortissements et aux pertes de valeur	Hausse de 150 M\$
Charges sociales	Hausse de 35 M\$
Charge de maintenance avions	Hausse de 250 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 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. Par ailleurs, Air Canada se sert du bénéfice net ajusté pour établir le rendement du capital investi.
- Le BAIIALA est une mesure couramment employée dans le secteur du transport aérien et Air Canada s'en sert 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 et d'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

**AIR CANADA** 

MEMBRE DU RÉSEAU STAR ALLIANCE 

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.
- 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.
- Le ratio de levier financier est couramment utilisé dans l'industrie du transport aérien et Air Canada s'en sert pour évaluer son levier financier; ce ratio correspond à la dette nette ajustée divisée par le BAIILA normalisé des 12 derniers mois consécutifs.
- 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), 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 éléments exceptionnels s'entendent des éléments qui, de l'avis de la direction, doivent être présentés séparément en raison de leur montant ou de leur incidence en vue de permettre aux lecteurs de comprendre parfaitement la performance financière de la Société. Se reporter aux rubriques 6 et 7 du rapport de gestion de 2015 d'Air Canada pour la description des éléments exceptionnels comptabilisés pour les quatrièmes trimestres de 2015 et de 2014 ainsi que les exercices 2015 et 2014.

Les états financiers consolidés audités de 2015 d'Air Canada et les notes complémentaires ainsi que son rapport de gestion de 2015 peuvent être consultés sur son site à **[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 31 mars 2015, 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 17 février 2016, 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

**AIR CANADA** 

MEMBRE DU RÉSEAU STAR ALLIANCE 

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 416-340-8010 ou le 1-866-225-9256

Écoutez la webémission audio (écoutez seulement) en direct au : <http://bell.media-server.com/m/p/7ve6ectn>

### **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 énoncés prospectifs ne sont donc pas entièrement assurés 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 divers facteurs, notamment la capacité d'Air Canada de dégager ou de maintenir une rentabilité nette ou de réaliser ses initiatives et ses objectifs, sa capacité de rembourser ses dettes, de réduire les charges d'exploitation et d'obtenir du financement, les taux de change, l'état du secteur, du marché, du crédit, de la conjoncture économique et du contexte géopolitique, les cours de l'énergie, la concurrence, la capacité d'Air Canada de mettre en œuvre efficacement ses initiatives stratégiques et sa dépendance à l'égard des technologies, les conflits armés, les attentats terroristes, les épidémies, les pertes par sinistres, les relations de travail, les questions de retraite, les facteurs liés à l'environnement (dont les systèmes météorologiques et autres phénomènes naturels, et des facteurs d'origine humaine), les limites imposées aux termes de clauses restrictives, les questions d'assurance et les coûts qui y sont associés, l'évolution de la demande en fonction du caractère saisonnier du secteur, la dépendance envers des fournisseurs et des tiers, notamment les transporteurs régionaux, Aéroplan et les partenaires Star Alliance, l'évolution de la législation, de la réglementation ou de procédures judiciaires, les litiges actuels et éventuels avec des tiers, outre la capacité de recruter et de conserver du personnel qualifié, ainsi que les facteurs dont il est fait mention dans le présent communiqué de presse, ainsi qu'à la rubrique 17, « Facteurs de risque », du rapport de gestion de 2015 d'Air Canada daté du 17 février 2016. 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)	Quatrièmes trimestres			Exercices		
	2015	2014	Variation (\$)	2015	2014	Variation (\$)
<b>Mesures de performance financière</b>						
Produits d'exploitation	3 182	3 104	78	13 868	13 272	596
Bénéfice d'exploitation	158	106	52	1 496	815	681
Charges autres que d'exploitation	(274)	(206)	(68)	(1 188)	(710)	(478)
Bénéfice net (perte nette)	(116)	(100)	(16)	308	105	203
Bénéfice net ajusté <sup>1)</sup>	116	67	49	1 222	531	691
Marge d'exploitation (en %)	5,0 %	3,4 %	1,6 pt	10,8 %	6,1 %	4,7 pt
BAIIALA <sup>1)</sup>	425	319	106	2 534	1 671	863
Marge BAIIALA (en %) <sup>1)</sup>	13,4 %	10,3 %	3,1 pt	18,3 %	12,6 %	5,7 pt
Liquidités non soumises à restrictions <sup>2)</sup>	2 968	2 685	283	2 968	2 685	283
Flux de trésorerie nets liés aux activités d'exploitation	238	16	222	2 012	954	1 058
Flux de trésorerie disponibles <sup>1)</sup>	(376)	(370)	(6)	197	(547)	744
Dette nette ajustée <sup>1)</sup>	6 291	5 132	1 159	6 291	5 132	1 159
Rendement du capital investi (en %) <sup>1)</sup>	18,3 %	12,1 %	6,2 pt	18,3 %	12,1 %	6,2 pt
Résultat par action – dilué	(0,41) \$	(0,35) \$	(0,06) \$	1,03 \$	0,34 \$	0,69 \$
Résultat ajusté par action – dilué <sup>1)</sup>	0,40 \$	0,23 \$	0,17 \$	4,18 \$	1,81 \$	2,37 \$
<b>Statistiques d'exploitation<sup>3)</sup></b>			<b>Variation (%)</b>			<b>Variation (%)</b>
Passagers-milles payants (en millions) (« PMP »)	15 301	14 090	8,6	67 545	61 616	9,6
Sièges-milles offerts (en millions) (« SMO »)	18 869	17 403	8,4	80 871	73 889	9,4
Coefficient d'occupation (en %)	81,1 %	81,0 %	0,1	83,5 %	83,4 %	0,1
Produits passages par PMP (« rendement unitaire ») (en cents)	18,2	19,2	(5,5)	18,0	18,9	(4,6)
Produits passages par SMO (« PPSMO ») (en cents)	14,7	15,6	(5,3)	15,1	15,8	(4,4)
Produits d'exploitation par SMO (en cents)	16,9	17,8	(5,4)	17,1	18,0	(4,5)
Charges d'exploitation par SMO (« CESMO ») (en cents)	16,0	17,2	(7,0)	15,3	16,9	(9,3)
CESMO ajustées (en cents) <sup>1)</sup>	12,2	12,1	0,8	11,3	11,3	(0,2)
Effectif moyen (en milliers d'ETP) <sup>4)</sup>	25,1	24,3	3,5	24,9	24,4	1,8
Avions en service à la clôture de la période	370	364	1,6	370	364	1,6
Utilisation moyenne du parc aérien (en heures par jour)	9,4	9,2	1,4	10,0	9,9	1,1
Sièges répartis (en milliers)	12 623	11 948	5,6	52 359	49 351	6,1
Fréquences des appareils (en milliers)	136	135	0,9	567	555	2,1
Longueur d'étape moyenne (en milles) <sup>5)</sup>	1 495	1 457	2,6	1 545	1 497	3,2
Coût économique du litre de carburant (en cents)	58,6	79,7	(26,5)	63,0	88,9	(29,1)
Consommation de carburant (en millions de litres)	1 035	992	4,3	4 478	4 213	6,3
Produits – passagers payants (en milliers) <sup>6)</sup>	9 686	9 189	5,3	41 126	38 526	6,7

- 1) *Se reporter aux rubriques 9 et 19 du rapport de gestion de 2015 d'Air Canada pour la description des mesures financières hors PCGR et mesures complémentaires aux PCGR d'Air Canada.*
- 2) *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 2015, les liquidités non soumises à restrictions se composaient de trésorerie et de placements à court terme de 2 672 M\$ et de facilités de crédit non utilisées de 296 M\$. 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\$.*
- 3) *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.*
- 4) *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.*
- 5) *La longueur d'étape moyenne correspond au total de sièges-milles divisé par le total de sièges répartis.*
- 6) *Les passagers payants sont dénombrés en fonction des indicatifs de vol, conformément à la définition établie par l'IATA, selon laquelle les passagers sont dénombrés selon cette méthode, plutôt qu'en fonction de l'itinéraire ou du segment de trajet.*