

# Communiqué

## Air Canada annonce ses résultats annuels pour 2017

- Bénéfice d'exploitation de 1,364 G\$ et BAIILA record de 2,921 G\$
- Produits d'exploitation sans précédent de 16,252 G\$
- Ratio de levier financier de 2,1 et liquidités non soumises à restrictions de 4,181 G\$

MONTRÉAL, le 16 février 2018 – Air Canada a annoncé aujourd'hui pour l'exercice 2017 un BAIILA<sup>1)</sup> (bénéfice avant intérêts, impôts, dotation aux amortissements et aux pertes de valeur et location avions) de 2,921 G\$, chiffre sans précédent, comparativement au précédent record de 2,768 G\$ au chapitre du BAIILA, enregistré pour l'exercice 2016, soit une hausse de 153 M\$. Air Canada a annoncé un bénéfice d'exploitation de 1,364 G\$ pour 2017, contre 1,345 G\$ en 2016. Le résultat avant impôts ajusté<sup>1)</sup> s'est chiffré à 1,158 G\$ en 2017, en regard d'un résultat avant impôts ajusté de 1,148 G\$ en 2016. La Société a annoncé un montant record au chapitre du bénéfice avant impôts selon les PCGR en 2017, soit 1,279 G\$, par rapport à un bénéfice avant impôts de 877 M\$ en 2016.

Les éléments particuliers sont exclus de tous les calculs du BAIILA présentés par Air Canada. Il y a lieu de se reporter à la description ci-après des éléments particuliers comptabilisés en 2017 et en 2016.

« Nos excellents résultats pour 2017 mettent en relief l'efficacité de notre stratégie de transformation, le succès de notre expansion à l'échelle mondiale et la puissance de notre vaste réseau. Nous avons su étendre notre réseau mondial de façon rentable, au moyen, notamment du lancement de 30 nouvelles lignes, en plus d'avoir transporté le nombre sans précédent de 48 millions de passagers, tout en maintenant notre focalisation sur la maîtrise des coûts et l'amélioration des marges. Nos réalisations sont le fruit du travail assidu et de l'engagement indéfectible de nos 30 000 employés, et je les félicite d'avoir adopté avec enthousiasme les changements positifs au sein d'Air Canada. Je tiens tout particulièrement à saluer nos collègues dans les divers secteurs opérationnels, qui ont travaillé dans des conditions hivernales extrêmement difficiles, sources de nombreuses perturbations, durant la période des fêtes de fin d'année. Ils ont fait preuve d'une détermination et d'un professionnalisme hors pair quand il s'est agi de mener nos clients à bon port en toute sécurité, a indiqué Calin Rovinescu, président et chef de la direction.

« L'ampleur de notre transformation est manifeste au vu des records que nous accumulons au chapitre des résultats financiers. L'année 2017 marque ainsi le cinquième exercice d'affilée où nous avons dégagé un BAIILA sans précédent. En outre, les produits passages ont crû de 10 % pour atteindre un montant record de 14,5 G\$, alors que les liquidités non soumises à restrictions se sont établies à 4,2 G\$ à la clôture de l'exercice. Notre transformation a permis à Air Canada de devenir rentable tout en atténuant le profil de risque dans de nombreux volets, comme l'endettement et les obligations de capitalisation des régimes de retraite, les deux piliers de la viabilité à long terme.



« Nous demeurons concentrés sur l'atteinte des cibles financières clés établies lors de notre Journée des investisseurs, en septembre 2017. Qui plus est, tandis que nous continuons de tirer parti du dynamisme de notre stratégie et d'intégrer la maîtrise des coûts dans notre ADN, nous avons entrepris un nouveau programme de transformation des coûts en vue de réaliser des économies supplémentaires de 250 M\$ d'ici la fin de 2019, a confirmé M. Rovinescu.

« En 2018, le renouvellement de notre parc de gros-porteurs sera en grande partie achevé à mesure que s'accélère le programme de remplacement des appareils monocouloirs du parc aérien principal. Outre les nouveaux avions, nous continuerons d'investir dans les produits et services, notamment notre nouveau programme de fidélisation, les récentes technologies permettant d'enrichir l'expérience voyage ainsi que le rehaussement des prestations et services aéroportuaires. En 2017, Air Canada a été désignée « Meilleur transporteur aérien en Amérique du Nord » par Skytrax. Nous entendons bien continuer à offrir un produit de qualité supérieure à notre clientèle que je tiens à remercier, au nom de tous les employés d'Air Canada, de nous choisir comme transporteur aérien, de conclure M. Rovinescu. »

### **Points saillants relativement au compte de résultat – exercice 2017**

En 2017, du fait du relèvement de 11,6 % de la capacité, les produits passages réseau ont atteint le montant record de 14,471 G\$, en hausse de 1,323 G\$ (+10,1 %) par rapport à 2016. L'accroissement des produits passages réseau est attribuable à l'amplification de 11,3 % du trafic, en partie contrebalancée par le recul de 1,0 % du rendement unitaire. L'augmentation de 4,8 % de la longueur d'étape moyenne a comprimé le rendement unitaire de 2,7 points de pourcentage à l'échelle du réseau. En données ajustées en fonction de la longueur d'étape, le rendement unitaire a crû de 1,7 % en glissement annuel.

En ce qui concerne la cabine Classe affaires, les produits passages réseau ont augmenté de 334 M\$ (+13,4 %) en regard de 2016 du fait de l'amplification de 9,8 % du trafic et de l'accroissement de 3,3 % du rendement unitaire.

En 2017, les charges d'exploitation se sont établies à 14,888 G\$, en hausse de 1,556 G\$ (+12 %) par rapport à 2016, du fait surtout du relèvement de la capacité et de la hausse des prix du carburant d'un exercice à l'autre.

Les charges d'exploitation par siège-mille offert (« CESMO ») ont augmenté de 0,1 % par rapport à 2016. Les CESMO ajustées<sup>1)</sup> de la société aérienne ont reculé de 3,0 % par rapport à 2016, ce qui concorde avec la baisse de 3,0 % à 4,0 % que prévoyait Air Canada dans son communiqué de presse du 25 octobre 2017.

Air Canada a comptabilisé un bénéfice net ajusté<sup>1)</sup> de 1,142 G\$ en 2017, soit un bénéfice net ajusté dilué de 4,11 \$ par action, contre un bénéfice net ajusté de 1,147 G\$, soit un bénéfice net ajusté dilué de 4,06 \$ par action, en 2016. À compter du quatrième trimestre de 2017 inclusivement, le bénéfice net ajusté est calculé après impôts et tient compte de l'incidence fiscale des ajustements inclus dans le calcul du bénéfice net ajusté. Avant le quatrième trimestre de 2017, aucune charge d'impôt différé n'était constatée du fait d'actifs d'impôt différé non comptabilisés significatifs. Une charge d'impôt de 16 M\$ a eu une incidence sur le bénéfice net ajusté du quatrième trimestre de 2017 et de l'exercice 2017. En 2017, la société aérienne a comptabilisé un bénéfice net selon les PCGR de 2,038 G\$, soit un bénéfice net dilué par action de 7,34 \$, en regard d'un bénéfice net de 876 M\$, soit un bénéfice net dilué par action de 3,10 \$, en 2016.



Le seul transporteur exploitant  
un réseau international quatre  
étoiles en Amérique du Nord

MEMBRE DU RÉSEAU STAR ALLIANCE 

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

Au quatrième trimestre de 2017, du fait du relèvement de 9,5 % de la capacité, les produits passages réseau ont atteint le chiffre record de 3,381 G\$, en hausse de 346 M\$ (+11,4 %) par rapport au précédent record établi au quatrième trimestre de 2016. L'accroissement des produits passages réseau est attribuable à l'amplification de 9,9 % du trafic et à la progression de 1,4 % du rendement unitaire. L'augmentation de 4,6 % de la longueur d'étape moyenne a comprimé le rendement unitaire de 2,6 points de pourcentage à l'échelle du réseau. En données ajustées en fonction de la longueur d'étape, le rendement unitaire du quatrième trimestre a crû de 4,0 % en glissement annuel.

En ce qui concerne la cabine de Classe affaires, les produits passages réseau ont augmenté de 96 M\$ (+15,3 %) en regard du quatrième trimestre de 2016 du fait de l'amplification de 8,2 % du trafic et de l'accroissement de 6,6 % du rendement unitaire.

Au quatrième trimestre de 2017, les charges d'exploitation se sont établies à 3,687 G\$, en hausse de 280 M\$ (+8 %) par rapport au quatrième trimestre de 2016, du fait surtout du relèvement de la capacité et de la hausse des prix du carburant d'un exercice à l'autre.

Les charges d'exploitation par siège-mille offert (« CESMO ») ont fléchi de 1,2 % par rapport au quatrième trimestre de 2016. Les CESMO ajustées<sup>1)</sup> de la société aérienne ont reculé de 1,2 % par rapport au quatrième trimestre de 2016, ce qui concorde avec la baisse de 0,5 % à 1,5 % que prévoyait Air Canada dans son communiqué de presse du 25 octobre 2017.

Air Canada a annoncé un BAIILA record de 521 M\$ pour le quatrième trimestre de 2017, contre un BAIILA de 455 M\$ au quatrième trimestre de 2016. La société aérienne a annoncé une marge BAIILA sans précédent de 13,6 % pour le quatrième trimestre de 2017, contre une marge BAIILA de 13,3 % au quatrième trimestre de 2016. Le bénéfice d'exploitation selon les PCGR s'est chiffré à 133 M\$ au quatrième trimestre de 2017 contre 18 M\$ au quatrième trimestre de 2016.

Le résultat avant impôts ajusté s'est établi à 77 M\$ au quatrième trimestre de 2017 contre un résultat avant impôts ajusté de 39 M\$ au quatrième trimestre de 2016. Le bénéfice avant impôts selon les PCGR s'est chiffré à 20 M\$ au quatrième trimestre de 2017 en regard d'une perte avant impôts de 178 M\$ au quatrième trimestre de 2016.

Au quatrième trimestre de 2017, Air Canada a inscrit un bénéfice net ajusté de 61 M\$, soit un bénéfice net ajusté dilué de 0,22 \$ par action, contre un bénéfice net ajusté de 38 M\$, soit un bénéfice net ajusté dilué de 0,14 \$ par action, au quatrième trimestre de 2016. Comme il est mentionné plus haut, à compter du quatrième trimestre de 2017, le bénéfice net ajusté est présenté après impôts et tient compte de l'incidence fiscale des ajustements inclus dans le calcul du bénéfice net ajusté. Avant le quatrième trimestre de 2017, aucune charge d'impôt différé n'était constatée du fait d'actifs d'impôt différé non comptabilisés significatifs. Une charge d'impôt de 16 M\$ a eu une incidence sur le bénéfice net ajusté du quatrième trimestre de 2017 et de l'exercice 2017. Air Canada a annoncé un bénéfice net selon les PCGR de 8 M\$, soit un bénéfice net dilué de 0,02 \$ par action, pour le quatrième trimestre de 2017, contre une perte nette de 179 M\$, soit une perte nette diluée de 0,66 \$ par action au quatrième trimestre de 2016.



Le seul transporteur exploitant  
un réseau international quatre  
étoiles en Amérique du Nord

MEMBRE DU RÉSEAU STAR ALLIANCE 

## **Éléments particuliers**

Au premier trimestre de 2017, Air Canada a comptabilisé une provision de 30 M\$ au titre de l'amende imposée à nouveau par suite d'une décision de la Commission européenne relative aux enquêtes sur le fret. Air Canada a acquitté l'amende au deuxième trimestre de 2017, en attendant l'issue de son appel de la décision.

Au quatrième trimestre de 2016, Air Canada a comptabilisé un élément particulier de 91 M\$ au titre du coût des services passés pour rendre compte des augmentations estimées du coût des prestations de retraite pour les pilotes représentés par l'APAC qui cotisent à un régime à prestations déterminées.

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

Au 31 décembre 2017, les liquidités non soumises à restrictions (trésorerie, placements à court terme et fonds disponibles aux termes des marges de crédit) avaient atteint le chiffre record de 4,181 G\$ (3,388 G\$ au 31 décembre 2016).

Au 31 décembre 2017, le total de la dette à long terme et des contrats de location-financement (y compris la partie courante) s'est chiffré à 6,119 G\$, en baisse de 499 M\$ par rapport au 31 décembre 2016. Les nouveaux emprunts de 733 M\$ ont été plus que compensés par les remboursements de 808 M\$ sur la dette et par l'incidence favorable, de 402 M\$, de l'appréciation du dollar canadien au 31 décembre 2017 comparativement au 31 décembre 2016 à l'égard de la dette libellée en devises (principalement en dollars américains) d'Air Canada.

Au 31 décembre 2017, la dette nette ajustée s'élevait à 6,116 G\$, ce qui représente une diminution de 974 M\$ par rapport au 31 décembre 2016, qui rend compte de l'effet de l'accroissement des soldes de trésorerie et des placements à court terme et de l'incidence favorable de l'appréciation du dollar canadien sur les soldes de dettes libellées en dollars américains. Au 31 décembre 2017, le ratio de levier financier<sup>1)</sup> d'Air Canada s'est établi à 2,1, soit une amélioration en regard de 2,6 au 31 décembre 2016.

Les flux de trésorerie nets liés aux activités d'exploitation ont atteint le chiffre record de 2,738 G\$, en hausse de 317 M\$ par rapport à 2016. Les flux de trésorerie disponibles<sup>1)</sup> se sont établis à 1,056 G\$ en 2017, un niveau record qui dépasse la fourchette de l'ordre de 600 M\$ à 900 M\$ que projetait Air Canada dans son communiqué de presse du 25 octobre 2017, du fait principalement de la hausse des flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation. Les flux de trésorerie disponibles dégagés en 2017 rendaient compte également d'une augmentation de 1,205 G\$ par rapport à 2016, du fait de la hausse des flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation et de la baisse des dépenses d'investissement nettes d'un exercice à l'autre.

Pour la période de 12 mois close le 31 décembre 2017, le rendement du capital investi<sup>1)</sup> s'est établi à 13,9 %, ce qui concorde avec la cible de rendement du capital investi annuel de 13,5 % à 14,5 % que projetait Air Canada dans son communiqué de presse du 25 octobre 2017, et ce qui représente une nette augmentation par rapport au coût moyen pondéré du capital de 7,6 %.



Le seul transporteur exploitant  
un réseau international quatre  
étoiles en Amérique du Nord

MEMBRE DU RÉSEAU STAR ALLIANCE 

## **Perspectives actuelles**

En plus de confirmer les cibles au chapitre de la marge BAIIALA, du rendement du capital investi, des flux de trésorerie disponibles et du ratio de levier financier établies à sa Journée des investisseurs, qui a eu lieu en septembre 2017, Air Canada présente les prévisions qui suivent.

### **Flux de trésorerie disponibles de l'exercice 2018**

Air Canada prévoit enregistrer des flux de trésorerie disponibles positifs, de l'ordre de 250 M\$ à 500 M\$ en 2018. Air Canada ne prévoit réaliser aucune opération de cession-bail en 2018.

### **CESMO ajustées du premier trimestre de 2018 et de l'exercice 2018**

Pour le premier trimestre de 2018, 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<sup>MD</sup> ni des éléments particuliers) augmentent de 2,0 % à 3,0 % par rapport au premier trimestre de 2017.

Pour l'exercice 2018, Air Canada prévoit que les CESMO ajustées varient selon une fourchette allant d'une baisse de 0,5 % à une hausse de 1,5 %, par rapport à l'exercice 2017. Une portion d'environ 0,75 point de pourcentage de cette fourchette est imputable à des investissements non récurrents dans la valorisation de la marque et les uniformes, le service à la clientèle et la technologie, l'amortissement accéléré pour les appareils E190 d'Embraer, ainsi que des coûts de démarrage de 10 M\$ relativement au nouveau programme de fidélisation d'Air Canada dont le lancement est prévu pour 2020.

### **Dotation aux amortissements et aux pertes de valeur de l'exercice 2018**

Air Canada prévoit que la dotation aux amortissements et aux pertes de valeur augmentera d'environ 150 M\$ par rapport à l'exercice 2017.

### **Charges sociales de l'exercice 2018**

Air Canada prévoit que les charges sociales augmenteront d'environ 75 M\$ par rapport à l'exercice 2017.

### **Charge de maintenance avions de l'exercice 2018**

Air Canada prévoit que la charge de maintenance avions augmentera d'environ 140 M\$ en regard de l'exercice 2017.

Les perspectives ci-dessus ne sont pas tributaires du nouveau programme de transformation des coûts d'Air Canada, dans le cadre duquel celle-ci vise à réaliser des économies de 250 M\$ d'ici la fin de 2019.

**Perspectives pour 2018 – Principales hypothèses :** Dans la préparation et la communication d'énoncés prospectifs, Air Canada a formulé certaines hypothèses. Dans le cadre de celles-ci, Air Canada part de l'hypothèse que la croissance du PIB du Canada sera modeste pour 2018. Air Canada a également présumé que le dollar canadien se négocierait en moyenne à 1,25 \$ CA pour 1,00 \$ US au premier trimestre et pour l'ensemble de 2018, et que le cours du carburant



Le seul transporteur exploitant  
un réseau international quatre  
étoiles en Amérique du Nord

MEMBRE DU RÉSEAU STAR ALLIANCE 



aviation s'établirait en moyenne à 0,72 \$ CA le litre pour le premier trimestre de 2018 et à 0,70 \$ CA le litre pour l'ensemble de 2018.

Le tableau qui suit présente un résumé des perspectives susmentionnées pour le premier trimestre et l'exercice 2018 au complet, ainsi que des principales hypothèses connexes :

	Premier trimestre de 2018 par rapport au premier trimestre de 2017	Exercice 2018 par rapport à l'exercice 2017
Flux de trésorerie disponibles		250 M\$ – 500 M\$
CESMO ajustées	Hausse de l'ordre de 2,0 % à 3,0 %	Fourchette allant d'une baisse de 0,5 % à une augmentation de 1,5 %
Dotation aux amortissements et aux pertes de valeur		Hausse de 150 M\$
Charges sociales		Hausse de 75 M\$
Charge de maintenance avions		Hausse de 140 M\$
Principales hypothèses	Premier trimestre de 2018	Exercice 2018
PIB – Canada	Croissance relativement modeste	Croissance relativement modeste
Montant en \$ CA pour 1,00 \$ US	1,25 \$	1,25 \$
Carburant aviation – en \$ CA le litre	0,72 \$	0,70 \$

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 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 entités et ne doivent pas être considérées comme pouvant se substituer à des résultats établis selon les PCGR ou comme ayant préséance sur ceux-ci. Les lecteurs sont invités à se reporter à la rubrique intitulée « Mesures financières hors PCGR » du rapport de gestion de 2017 d'Air Canada pour un complément d'information sur les mesures hors PCGR et pour un rapprochement de ces mesures avec les PCGR du Canada.

- Air Canada utilise le bénéfice net ajusté (perte nette ajustée) et le résultat ajusté par action - dilué afin de mesurer le rendement financier global de ses activités sans égard aux effets après impôts du profit ou de la perte 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 et autres instruments financiers comptabilisés à la juste valeur, du profit à la cession-bail d'actifs, du profit ou de la perte aux modifications et règlements de dettes ainsi



Le seul transporteur exploitant  
un réseau international quatre  
étoiles en Amérique du Nord

MEMBRE DU RÉSEAU STAR ALLIANCE 

que des éléments particuliers, car ces éléments risquent de fausser l'analyse de certaines

tendances commerciales et de rendre moins pertinente l'analyse comparative avec les résultats d'autres compagnies aériennes. À compter du quatrième trimestre de 2017 inclusivement, le bénéfice net ajusté est calculé après impôts et tient compte de l'incidence fiscale des ajustements inclus dans le calcul du bénéfice net ajusté.

- Air Canada se sert du résultat avant impôts ajusté pour mesurer le rendement financier avant impôts global de ses activités sans égard aux effets du profit ou de la perte de 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 et autres instruments financiers comptabilisés à la juste valeur, du profit à la cession-bail d'actifs, du profit ou de la perte aux modifications et règlements de dettes ainsi que des éléments particuliers. Air Canada se sert du résultat avant impôts ajusté afin de déterminer le rendement du capital investi.
- Le BAIIALA est une mesure couramment employée dans le secteur du transport aérien et Air Canada s'en sert afin d'avoir un aperçu des résultats d'exploitation avant intérêts, impôts, dotation aux amortissements et aux pertes de valeur et location avions, 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. Air Canada retranche les éléments particuliers du BAIIALA, car ces éléments fausseraient l'analyse de certaines tendances commerciales et rendraient toute analyse comparative en regard d'autres compagnies aériennes moins pertinente.
- Air Canada se sert des CESMO ajustées afin d'évaluer le rendement courant des activités de la société 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<sup>MD</sup> et des éléments particuliers, 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. La charge de carburant avions n'est pas comprise dans les charges d'exploitation, car elle fluctue largement sous l'effet de facteurs multiples, dont la conjoncture internationale, les événements géopolitiques, les coûts de raffinage du carburant aviation et le taux de change entre le dollar canadien et le dollar américain. Qui plus est, Air Canada engage des coûts relativement à la portion terrestre des forfaits de Vacances Air Canada<sup>MD</sup> que certaines compagnies aériennes qui n'exercent pas d'activités de voyageur comparables n'engagent pas. En outre, ces coûts ne génèrent pas de SMO. Par conséquent, le fait d'exclure ces coûts des charges d'exploitation permet d'établir une comparaison plus pertinente d'une période à l'autre lorsque ces coûts peuvent varier.
- Le ratio de levier financier s'entend du ratio dette nette ajustée-BAIIALA des 12 derniers mois. Ce ratio est couramment utilisé dans l'industrie du transport aérien et Air Canada s'en sert afin d'évaluer le levier financier. Le ratio de levier financier correspond à la dette nette ajustée divisée par le BAIIALA (compte non tenu des éléments particuliers) des 12 derniers mois. Comme il est mentionné plus haut, Air Canada retranche les éléments particuliers des résultats relatifs au BAIIALA (qui sont utilisés pour déterminer le ratio de levier financier), car ces éléments fausseraient l'analyse de certaines tendances commerciales et



Le seul transporteur exploitant  
un réseau international quatre  
étoiles en Amérique du Nord

MEMBRE DU RÉSEAU STAR ALLIANCE 

rendraient toute analyse comparative en regard d'autres compagnies aériennes moins pertinente.

- Les flux de trésorerie disponibles sont couramment utilisés dans le secteur du transport aérien et Air Canada s'en sert comme indicateur de la vigueur financière et du rendement de ses activités dans la mesure où ils indiquent le montant de trésorerie que la société aérienne est en mesure de dégager de ses activités, compte tenu des dépenses d'investissement. Les flux de trésorerie disponibles correspondent aux flux de trésorerie nets liés aux activités d'exploitation, moins les achats d'immobilisations corporelles et incorporelles et déduction faite du produit tiré d'opérations de cession-bail.
- Air Canada se sert du rendement du capital investi afin d'évaluer la rentabilité du capital qu'elle utilise. Le rendement se fonde sur le bénéfice ajusté (ou la perte ajustée, selon le cas) avant impôts, 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 la dette à long terme en glissement annuel, la moyenne des obligations découlant des contrats de location-financement en glissement annuel, la moyenne des capitaux propres en glissement annuel et la valeur des contrats de location simple immobilisés (calculée en multipliant par 7 les coûts de location avions annualisés). Air Canada calculait auparavant le capital investi en fonction de l'actif diminué des passifs d'exploitation. À la suite de l'accroissement important de son capital investi et de la valeur comptable de ses capitaux propres, Air Canada a décidé d'adopter plutôt une méthode de calcul du rendement du capital investi basée sur la valeur comptable, comme il est décrit ci-dessus. Il y a lieu de se reporter à la définition du résultat avant impôts ajusté en vue de savoir pourquoi Air Canada recourt à cette mesure pour évaluer le rendement financier avant impôts global de ses activités.

Les états financiers consolidés audités de 2017 d'Air Canada et les notes complémentaires ainsi que son rapport de gestion de 2017 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 24 mars 2017, veuillez consulter SEDAR au [www.sedar.com](http://www.sedar.com).



Le seul transporteur exploitant  
un réseau international quatre  
étoiles en Amérique du Nord

MEMBRE DU RÉSEAU STAR ALLIANCE 



## **Avis concernant la téléconférence**

Air Canada invite les analystes à sa téléconférence trimestrielle qui se tiendra aujourd'hui, le 16 février 2018, 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 1 800 478-9326

Écoutez la webémission audio en direct au : <http://bell.media-server.com/m/p/jaqzyvmn>

## **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, l'état du secteur, du marché, du crédit, de la conjoncture économique et du contexte géopolitique, les cours de l'énergie, les taux de change, la concurrence, sa dépendance à l'égard des technologies, les risques liés à la cybersécurité, sa capacité de rembourser ses dettes et d'obtenir du financement, sa capacité de mettre en œuvre efficacement des initiatives stratégiques opportunes ou de réduire les charges d'exploitation, les conflits armés, les attentats terroristes, les épidémies, les frais d'utilisation d'aéroport et frais connexes, le niveau élevé de coûts fixes, la liquidité, sa dépendance envers les fournisseurs clés, notamment les transporteurs régionaux et Aimia Canada Inc., la transition du programme d'Aéroplan vers le nouveau programme de fidélisation et le lancement fructueux de ce dernier, les pertes par sinistres, les relations de travail et les coûts connexes, sa capacité de préserver et faire croître sa marque, 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, la dépendance envers les partenaires Star Alliance, les interruptions de services, l'évolution de la législation, de la réglementation ou de procédures judiciaires, les litiges actuels et éventuels avec des tiers, outre sa capacité de recruter et de conserver du personnel qualifié, ainsi que les facteurs dont il est fait mention dans le dossier d'information publique d'Air Canada qui peut être consulté à l'adresse [www.sedar.com](http://www.sedar.com), notamment à la rubrique 18, Facteurs de risque, du rapport de gestion de 2017 d'Air Canada. Les énoncés prospectifs contenus ou intégrés par renvoi 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.*



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

MEMBRE DU RÉSEAU STAR ALLIANCE 

## RENSEIGNEMENTS

---

**Relations avec les investisseurs :** (514) 422-7353

**Internet :** [aircanada.ca](http://aircanada.ca)



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

## 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		
	2017	2016	Variation (\$)	2017	2016	Variation (\$)
<b>Mesures de performance financière</b>						
Produits d'exploitation	3 820	3 425	395	16 252	14 677	1 575
Bénéfice d'exploitation	133	18	115	1 364	1 345	19
Bénéfice (perte) avant impôts sur le résultat	20	(178)	198	1 279	877	402
Bénéfice net (perte nette)	8	(179)	187	2 038	876	1 162
Résultat avant impôts ajusté <sup>1)</sup>	77	39	38	1 158	1 148	10
Bénéfice net ajusté <sup>1) 2)</sup>	61	38	23	1 142	1 147	(5)
Marge d'exploitation (en %)	3,5 %	0,5 %	3,0 pt	8,4 %	9,2 %	(0,8) pt
BAILALA (compte non tenu des éléments particuliers) <sup>1)</sup>	521	455	66	2 921	2 768	153
Marge BAILALA (compte non tenu des éléments particuliers) (en %) <sup>1)</sup>	13,6 %	13,3 %	0,3 pt	18,0 %	18,9 %	(0,9) pt
Liquidités non soumises à restrictions <sup>3)</sup>	4 181	3 388	793	4 181	3 388	793
Flux de trésorerie nets liés aux activités d'exploitation	389	351	38	2 738	2 421	317
Flux de trésorerie disponibles <sup>1)</sup>	(43)	121	(164)	1 056	(149)	1 205
Dette nette ajustée <sup>1)</sup>	6 116	7 090	(974)	6 116	7 090	(974)
Rendement du capital investi (en %) <sup>1)</sup>	13,9 %	16,7 %	(2,8) pt	13,9 %	16,7 %	(2,8) pt
Ratio de levier financier <sup>1)</sup>	2,1	2,6	(0,5)	2,1	2,6	(0,5)
Résultat par action – dilué	0,02 \$	(0,66) \$	0,68 \$	7,34 \$	3,10 \$	4,24 \$
Résultat ajusté par action – dilué <sup>1)</sup>	0,22 \$	0,14 \$	0,08 \$	4,11 \$	4,06 \$	0,05 \$
<b>Statistiques d'exploitation<sup>4)</sup></b>			<b>Variation (%)</b>			<b>Variation (%)</b>
Passagers-milles payants (« PMP ») (en millions)	19 396	17 643	9,9	85 137	76 481	11,3
Sièges-milles offerts (« SMO ») (en millions)	24 191	22 091	9,5	103 492	92 726	11,6
Coefficient d'occupation (en %)	80,2 %	79,9 %	0,3 pt	82,3 %	82,5 %	(0,2) pt
Produits passages par PMP (« rendement unitaire ») (en cents)	17,1	16,9	1,4	16,7	16,8	(1,0)
Produits passages par SMO (« PPSMO ») (en cents)	13,7	13,5	1,8	13,7	13,9	(1,3)
Produits d'exploitation par SMO (en cents)	15,8	15,5	1,9	15,7	15,8	(0,8)
Charges d'exploitation par SMO (« CESMO ») (en cents)	15,2	15,4	(1,2)	14,4	14,4	0,1
CESMO ajustées (en cents) <sup>1)</sup>	11,3	11,4	(1,2)	10,6	10,9	(3,0)
Effectif moyen en équivalents temps plein (« ETP ») (en milliers) <sup>5)</sup>	28,3	26,2	8,0	27,8	26,1	6,7
Avions en service à la clôture de la période	395	381	3,7	395	381	3,7
Utilisation moyenne du parc aérien (en heures par jour)	9,7	9,5	2,4	10,4	10,2	1,8
Sièges routés (en milliers)	14 522	13 873	4,7	60 820	57 135	6,4
Fréquences des appareils (en milliers)	138,4	136,7	1,3	569,6	565,5	0,7
Longueur d'étape moyenne (en milles) <sup>6)</sup>	1 666	1 592	4,6	1 702	1 623	4,8
Coût du litre de carburant (en cents)	67,5	59,4	13,8	62,6	53,9	16,2
Consommation de carburant (en milliers de litres)	1 254 111	1 160 404	8,1	5 331 888	4 837 159	10,2
Passagers payants transportés (en milliers) <sup>7)</sup>	11 314	10 719	5,6	48 126	44 849	7,3

- 1) *Le résultat avant impôts ajusté, le bénéfice net ajusté, le résultat ajusté par action - dilué, le BAIIALA (à savoir le bénéfice avant intérêts, impôts, dotation aux amortissements et aux pertes de valeur et la location avions), la marge BAIIALA, le ratio de levier financier, les flux de trésorerie disponibles, le rendement du capital investi et les CESMO ajustées ne sont pas des mesures financières reconnues par les PCGR et la dette nette ajustée est une mesure complémentaire aux PCGR. Se reporter aux rubriques 9 et 20 du rapport de gestion de 2017 d'Air Canada pour la description des mesures financières hors PCGR et mesures complémentaires aux PCGR d'Air Canada. Les éléments particuliers mentionnés dans le tableau ci-dessus sont exclus des calculs du BAIIALA présentés par Air Canada. Se reporter aux rubriques 6 et 7 du rapport de gestion de 2017 d'Air Canada pour de plus amples renseignements sur les éléments particuliers.*
- 2) *À compter du quatrième trimestre de 2017 inclusivement, le bénéfice net ajusté est calculé après impôts et tient compte de l'incidence fiscale des ajustements inclus dans le calcul du bénéfice net ajusté. Avant le quatrième trimestre de 2017, aucune charge d'impôt différé n'était constatée du fait d'actifs d'impôt différé non comptabilisés significatifs. Une charge d'impôt de 16 M\$ a eu une incidence sur le bénéfice net ajusté du quatrième trimestre et de l'exercice 2017.*
- 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 décembre 2017, les liquidités non soumises à restrictions se composaient de trésorerie et de placements à court terme de 3 804 M\$ et de facilités de crédit non utilisées de 377 M\$. Au 31 décembre 2016, les liquidités non soumises à restrictions se composaient de trésorerie et de placements à court terme de 2 979 M\$ et de facilités de crédit non utilisées de 409 M\$.*
- 4) *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 »), Sky Regional Airlines Inc. (« Sky Regional »), Air Georgian Limited (« Air Georgian ») et Exploits Valley Air Services Limited (« EVAS »)) exerçant leurs activités aux termes de contrats d'achat de capacité avec Air Canada.*
- 5) *Rend compte des ETP à Air Canada, à l'exclusion des ETP chez des transporteurs tiers (comme Jazz, Sky Regional, Air Georgian et EVAS) exerçant leurs activités au titre de contrats d'achat de capacité avec Air Canada.*
- 6) *La longueur d'étape moyenne correspond au total de sièges-milles offerts divisé par le total de sièges routés.*
- 7) *Les passagers payants sont dénombrés en fonction des indicatifs de vol (non en fonction du voyage/de l'itinéraire ou du segment de trajet), conformément à la définition établie par l'IATA.*