

Communiqué

Air Canada annonce ses résultats annuels pour 2018

- Bénéfice d'exploitation de 1,174 G\$ et BAIILA de 2,851 G\$
- Produits d'exploitation sans précédent de 18,065 G\$
- Ratio de levier financier de 2,1 et liquidités non soumises à restrictions record de 5,725 G\$
- Bénéfice d'exploitation de 122 M\$ et BAIILA record de 543 M\$ au quatrième trimestre

MONTREAL, le 15 février 2019 – Air Canada a annoncé aujourd'hui pour l'exercice 2018 un BAIILA¹⁾ (bénéfice avant intérêts, impôts, dotation aux amortissements et aux pertes de valeur et location avions) de 2,851 G\$, comparativement au BAIILA record de 2,928 G\$ enregistré pour l'exercice 2017. Elle a inscrit une marge BAIILA de 15,8 %, qui correspond à sa prévision. Air Canada a annoncé un bénéfice d'exploitation de 1,174 G\$ pour 2018, contre 1,371 G\$ en 2017. Le résultat avant impôts ajusté¹⁾ s'est chiffré à 952 M\$ en 2018, en regard d'un résultat avant impôts ajusté de 1,165 G\$ en 2017. La société aérienne a annoncé un bénéfice net selon les PCGR de 167 M\$ en 2018, par rapport à un bénéfice net de 2,029 G\$ en 2017. La diminution de 1,862 G\$ du bénéfice net d'un exercice à l'autre s'explique principalement par une hausse de la charge d'impôt de 981 M\$, de l'incidence défavorable du change de 437 M\$ et de la comptabilisation par Air Canada d'une perte à la cession d'actifs de 188 M\$ en 2018.

« Je me réjouis grandement des solides résultats d'Air Canada au quatrième trimestre, dont un BAIILA record de 543 M\$ et un bénéfice d'exploitation de 122 M\$. Ces résultats trimestriels constituent une progression sur de nombreux plans – notamment les produits passages, le trafic et le rendement unitaire – en regard du quatrième trimestre de 2017 et viennent clore un excellent exercice. Ils prouvent en outre la résilience de notre modèle d'entreprise, en plus de confirmer qu'Air Canada s'est résolument engagée dans la voie de la rentabilité à long terme. Au cours de l'exercice, nous avons relevé avec succès de nombreux défis, notamment l'intensification de la concurrence et la volatilité des prix du carburant, responsable de coûts supplémentaires d'environ 1 G\$, soit une augmentation de 30 % par rapport à 2017, a indiqué Calin Rovinescu, président et chef de la direction.

« Notre stratégie a permis de générer des produits d'exploitation sans précédent de plus de 18 G\$ en 2018. Compte tenu des solides résultats au chapitre des CESMO ajustées, nous avons terminé l'exercice en disposant de liquidités non soumises à restrictions record de plus de 5,7 G\$ et en affichant un ratio de levier financier de 2,1, ce qui nous place dans une position favorable pour devenir un émetteur de qualité supérieure. La souplesse financière rehaussée que nous confèrent ces résultats conforte les perspectives optimistes de notre société eu égard au contexte commercial favorable à l'heure actuelle.

« En 2018, nous avons transporté 50,9 millions de clients, un nombre sans précédent qui atteste l'efficacité de notre stratégie commerciale et la vigueur de la marque Air Canada. Afin d'augmenter



d'avantage notre attractivité pour la clientèle, nous investissons de manière stratégique dans des améliorations de produits et services, notamment un système de réservations amélioré, dont la mise en œuvre est prévue dans le courant de l'année, un nouveau programme de fidélisation qui sera lancé en 2020 au soutien de notre acquisition récente d'Air Canada, ainsi que le programme continu de renouvellement du parc aérien.

« L'autre signe évident de la réussite d'Air Canada en 2018 est le nombre de prix importants que la société aérienne a reçus, notamment le prix du transporteur écologique de l'année, une reconnaissance à l'échelle mondiale, ainsi que la désignation par Skytrax de meilleur transporteur aérien en Amérique du Nord pour la deuxième année d'affilée. Ces prix et divers autres soulignant le talent et le développement durable sont la preuve du professionnalisme et de l'ardeur des 30 000 employés d'Air Canada, que je tiens à remercier pour leur travail sans relâche et leur dévouement. Je désire aussi exprimer ma gratitude envers notre clientèle toujours fidèle, comme l'atteste le nombre record de passagers qui continuent de choisir Air Canada, de conclure M. Rovinescu. »

Points saillants relativement au compte de résultat – exercice 2018

En 2018, du fait du relèvement de 7,1 % de la capacité, les produits passages réseau ont atteint le montant record de 16,223 G\$, en hausse de 1,63 G\$ (+11,2 %) par rapport à 2017. L'accroissement des produits passages réseau est attribuable à l'amplification de 8,5 % du trafic et à la hausse de 2,5 % du rendement unitaire. L'augmentation de 2,1 % de la longueur d'étape moyenne a comprimé le rendement unitaire de 1,2 point de pourcentage à l'échelle du réseau. En données ajustées en fonction de la longueur d'étape, le rendement unitaire a crû de 3,7 % en glissement annuel.

En ce qui concerne la cabine Classe affaires, les produits passages réseau ont augmenté de 376 M\$ (+13,2 %) en regard de 2017, grâce à l'amplification de 9,4 % du trafic et à l'accroissement de 3,5 % du rendement unitaire.

En 2018, les charges d'exploitation se sont établies à 16,891 G\$, en hausse de 2,01 G\$ (+14 %) par rapport à 2017, du fait surtout de la hausse des prix du carburant d'un exercice à l'autre et du relèvement de la capacité.

Les charges d'exploitation par siège-mille offert (« CESMO ») d'Air Canada ont augmenté de 6,0 % par rapport à 2017. Les CESMO ajustées¹⁾ de la société aérienne ont crû de 0,3 % par rapport à 2017, ce qui concorde avec la progression de 0,0 % à 0,75 % que prévoyait Air Canada dans son communiqué du 31 octobre 2018.

Air Canada a comptabilisé un bénéfice net ajusté¹⁾ de 677 M\$ en 2018, soit un bénéfice net ajusté dilué de 2,45 \$ par action, contre un bénéfice net ajusté de 1,145 G\$, soit un bénéfice net ajusté dilué de 4,11 \$ par action, en 2017. En 2018, la société aérienne a enregistré un bénéfice net selon les PCGR de 167 M\$, soit un bénéfice net dilué par action de 0,60 \$, en regard d'un bénéfice net de 2,029 G\$, soit un bénéfice net dilué par action de 7,31 \$, en 2017. En 2018, Air Canada a comptabilisé une perte de change de 317 M\$ et inscrit une perte à la cession d'actifs de 188 M\$. En 2017, Air Canada avait enregistré un recouvrement d'impôt sur le résultat différé de 759 M\$ et un profit de change de 120 M\$.



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 2018, du fait du relèvement de 5,8 % de la capacité, les produits passages réseau ont atteint le chiffre record de 3,795 G\$, en hausse de 386 M\$ (+11,3 %) par rapport au quatrième trimestre de 2017. L'accroissement des produits passages réseau est attribuable à l'amplification de 7,2 % du trafic et à la progression de 3,8 % du rendement unitaire. L'augmentation de 1,2 % de la longueur d'étape moyenne a comprimé le rendement unitaire de 0,7 point 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 4,5 % en glissement annuel.

En ce qui concerne la cabine Classe affaires, les produits passages réseau ont augmenté de 92 M\$ (+12,5 %) en regard du quatrième trimestre de 2017, grâce à l'amplification de 9,3 % du trafic et à l'accroissement de 2,9 % du rendement unitaire.

Au quatrième trimestre de 2018, les charges d'exploitation se sont établies à 4,124 G\$, en hausse de 437 M\$ (+12 %) par rapport au quatrième trimestre de 2017, du fait surtout de la hausse des prix du carburant d'un exercice à l'autre et du relèvement de la capacité.

Les charges d'exploitation par siège-mille offert (« CESMO ») ont crû de 5,7 % par rapport au quatrième trimestre de 2017. Les CESMO ajustées de la société aérienne ont progressé de 0,5 % par rapport au quatrième trimestre de 2017, soit une amélioration en regard de la fourchette de 1,5 % à 2,5 % que prévoyait Air Canada dans son communiqué du 31 octobre 2018. La performance supérieure aux prévisions d'Air Canada au chapitre des CESMO ajustées est largement attribuable à la baisse des charges de maintenance avions, qui s'explique par l'ajustement annuel favorable relativement aux modalités de restitution d'appareils ainsi que le calendrier de certaines activités d'entretien moteur.

Air Canada a annoncé un BAIIALA record de 543 M\$ pour le quatrième trimestre de 2018, contre le BAIIALA record de 521 M\$ enregistré au quatrième trimestre de 2017. Le bénéfice d'exploitation selon les PCGR s'est chiffré à 122 M\$ au quatrième trimestre de 2018, contre 133 M\$ au quatrième trimestre de 2017.

Le résultat avant impôts ajusté s'est établi à 68 M\$ au quatrième trimestre de 2018, contre un résultat avant impôts ajusté de 77 M\$ au quatrième trimestre de 2017. La perte avant impôts selon les PCGR s'est chiffrée à 216 M\$ au quatrième trimestre de 2018 en regard d'un bénéfice avant impôts sur le résultat de 20 M\$ au quatrième trimestre de 2017. Une perte de change de 269 M\$ a été inscrite au quatrième trimestre de 2018 en regard d'une perte de change de 62 M\$ au quatrième trimestre de 2017.

Au quatrième trimestre de 2018, Air Canada a inscrit un bénéfice net ajusté de 54 M\$, soit un bénéfice net ajusté dilué de 0,20 \$ par action, contre un bénéfice net ajusté de 60 M\$, soit un bénéfice net ajusté dilué de 0,22 \$ par action, au quatrième trimestre de 2017. Air Canada a annoncé une perte nette selon les PCGR de 231 M\$, soit une perte nette diluée de 0,85 \$ par action, pour le quatrième trimestre de 2018, contre un bénéfice net de 8 M\$, soit un bénéfice net dilué de 0,02 \$ par action au quatrième trimestre de 2017.



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

MEMBRE DU RÉSEAU STAR ALLIANCE 

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

Au 31 décembre 2018, les liquidités non soumises à restrictions (trésorerie, placements à court terme et facilités de crédit non utilisées) avaient atteint le chiffre record de 5,725 G\$ (4,181 G\$ au 31 décembre 2017).

Au 31 décembre 2018, le total de la dette à long terme et des contrats de location-financement (y compris la partie courante) s'est chiffré à 6,652 G\$, en hausse de 533 M\$ par rapport au 31 décembre 2017. L'incidence défavorable de la dépréciation du dollar canadien au 31 décembre 2018 en regard du 31 décembre 2017 a accru la dette libellée en devises (principalement en dollars américains) de 501 M\$. Les nouveaux emprunts de 1,210 G\$ ont été largement compensés par les remboursements de dette de 1,167 G\$.

Au 31 décembre 2018, la dette nette ajustée s'élevait à 5,858 G\$, ce qui représente une diminution de 258 M\$ par rapport au 31 décembre 2017, étant donné que la hausse du solde de la dette à long terme et des contrats de location-financement de 533 M\$ et l'augmentation des soldes des contrats de location simple immobilisés de 112 M\$ ont été plus que contrebalancées par l'accroissement de 903 M\$ des soldes de trésorerie et des placements à court terme. Au 31 décembre 2018, le ratio de levier financier d'Air Canada s'établissait à 2,1, sans variation en regard du 31 décembre 2017.

Les flux de trésorerie nets liés aux activités d'exploitation ont atteint 2,695 G\$, en baisse de 43 M\$ par rapport à 2017. Les flux de trésorerie disponibles se sont établis à 791 M\$ en 2018, en baisse de 265 M\$ par rapport à ceux de 2017, niveau qui dépasse la fourchette de 500 M\$ à 600 M\$ que prévoyait Air Canada dans son communiqué du 31 octobre 2018. Ce résultat supérieur aux prévisions en ce qui a trait aux flux de trésorerie disponibles s'explique par le fléchissement des dépenses d'investissement en regard des prévisions, conjugué aux résultats supérieurs aux prévisions tant pour la trésorerie liée au fonds de roulement que pour le bénéfice d'exploitation.

Pour la période de 12 mois close le 31 décembre 2018, le rendement du capital investi¹⁾ s'est établi à 12,6 %, résultat qui concorde avec la cible de rendement du capital investi annuel d'environ 12 % que prévoyait Air Canada dans son communiqué du 31 octobre 2018, et qui est considérablement supérieur au coût moyen pondéré du capital de 7,2 %.

Perspectives

Étant donné l'adoption de la norme comptable IFRS 16, *Contrats de location*, le 1^{er} janvier 2019 et l'acquisition d'Aimia Canada Inc. le 10 janvier 2019, les cibles établies à la Journée des investisseurs au chapitre de la marge BAIIALA annuelle, du rendement du capital investi annuel, des flux de trésorerie disponibles cumulés et du ratio de levier financier ne sont plus pertinentes. Les cibles actualisées seront annoncées à l'occasion de la Journée des investisseurs d'Air Canada de 2019 qui est prévue pour le 28 février 2019.

À la suite de la clôture de l'acquisition d'Aimia Canada Inc. par Air Canada, Aimia Canada a changé sa dénomination qui est devenue Aéroplan inc. Air Canada a commencé à consolider les résultats d'Aéroplan le 10 janvier 2019, soit la date d'acquisition. Étant donné que l'entreprise de fidélisation Aéroplan n'était pas consolidée dans les résultats financiers d'Air Canada en 2018, aux fins de comparaison, la prévision d'Air Canada à l'égard des CESMO ajustées pour 2019 ne tient compte d'aucune incidence d'Aéroplan.



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

MEMBRE DU RÉSEAU STAR ALLIANCE 

Les perspectives ci-après tiennent compte de l'incidence de l'adoption de la nouvelle norme comptable IFRS 16, *Contrats de location*. Les prévisions pour 2019 sont comparées aux résultats financiers retraités de 2018. Se reporter à la rubrique 14, intitulée « Méthodes comptables », du rapport de gestion de 2018 d'Air Canada pour de plus amples renseignements sur les incidences estimatives de l'adoption d'IFRS 16, *Contrats de location*.

CESMO ajustées du premier trimestre de 2019 et de l'exercice 2019

Pour le premier trimestre de 2019, 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, des charges d'exploitation d'Aéroplan ni des éléments particuliers) augmentent de 2,0 % à 3,0 % par rapport au premier trimestre de 2018.

Pour l'exercice 2019, Air Canada prévoit que les CESMO ajustées augmenteront de 2,0 % à 3,0 %, par rapport à l'exercice 2018.

Prévisions supplémentaires

Sauf tel qu'il est indiqué ci-après, les prévisions suivantes tiennent compte de l'incidence d'Aéroplan.

Pour l'exercice 2019 :

Dotation aux amortissements et aux pertes de valeur

Air Canada prévoit que la dotation aux amortissements et aux pertes de valeur augmentera d'environ 225 M\$ par rapport à l'exercice 2018. Cette augmentation tient compte de l'incidence d'Aéroplan, à l'exception de la dotation aux amortissements liée à la juste valeur des immobilisations incorporelles constatée à l'acquisition d'Aéroplan. Ce montant sera déterminé et présenté dans le cadre des résultats du premier trimestre de 2019.

Charges sociales

Air Canada prévoit que les charges sociales augmenteront d'environ 25 M\$ par rapport à l'exercice 2018.

Charge de maintenance avions

Air Canada prévoit que la charge de maintenance avions augmentera d'environ 80 M\$ en regard de l'exercice 2018.

Perspectives pour 2019 – 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 relativement modeste pour le premier trimestre de 2019 et pour l'ensemble de 2019. Air Canada prévoit également que le dollar canadien se négociera en moyenne à 1,32 \$ CA pour 1,00 \$ US au premier trimestre et pour l'ensemble de 2019, et que le cours du carburant aviation s'établira en moyenne à 0,77 \$ CA le litre pour le premier trimestre de 2019 et à 0,82 \$ CA le litre pour l'ensemble de 2019.



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

MEMBRE DU RÉSEAU STAR ALLIANCE 

Le tableau qui suit présente un résumé des perspectives susmentionnées pour le premier trimestre et l'exercice 2019, ainsi que des principales hypothèses connexes :

	Premier trimestre de 2019 par rapport au premier trimestre de 2018	Exercice 2019 par rapport à l'exercice 2018
CESMO ajustées (compte non tenu d'Aéroplan)	Hausse de 2,0 % à 3,0 %	Hausse de 2,0 % à 3,0 %
Dotation aux amortissements et aux pertes de valeur (compte tenu d'Aéroplan, mais compte non tenu de la comptabilisation de l'acquisition d'Aéroplan)		Hausse de 225 M\$
Charges sociales (compte tenu d'Aéroplan)		Hausse de 25 M\$
Charge de maintenance avions		Hausse de 80 M\$
Principales hypothèses	Premier trimestre de 2019	Exercice 2019
PIB – Canada	Croissance relativement modeste	Croissance relativement modeste
Montant en \$ CA pour 1,00 \$ US	1,32 \$	1,32 \$
Carburant aviation – en \$ CA le litre	0,77 \$	0,82 \$

Les perspectives présentées dans le présent communiqué constituent des énoncés prospectifs au sens de la législation en valeurs mobilières applicable; elles sont fondées sur 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 2018 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 (la 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 de change, du produit (coût) financier net au titre des avantages du personnel, du profit ou de la perte sur les instruments financiers comptabilisés à la juste valeur, du profit ou de la perte à la cession-bail d'actifs, du profit ou de la perte aux modifications et règlements de dettes, du profit ou de la perte à la cession d'actifs ainsi que des éléments particuliers, car ces éléments peuvent fausser l'analyse de certaines tendances commerciales et rendre toute analyse comparative en regard d'autres



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

MEMBRE DU RÉSEAU STAR ALLIANCE 

sociétés aériennes moins pertinente. Depuis le quatrième trimestre de 2017 inclusivement, le bénéfice net ajusté (la perte nette ajustée) est calculé après impôts.

- 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 au titre des avantages du personnel, du profit ou de la perte sur les instruments financiers comptabilisés à la juste valeur, du profit ou de la perte à la cession-bail d'actifs, du profit ou de la perte aux modifications et règlements de dettes, du profit ou de la perte à la cession d'actifs ainsi que des éléments particuliers, car ces éléments peuvent fausser l'analyse de certaines tendances commerciales et rendre toute analyse comparative en regard d'autres sociétés aériennes moins pertinente. Air Canada se sert du résultat avant impôts ajusté avant les intérêts 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 société aérienne à l'autre en raison de la façon dont chacune finance ses appareils et ses autres actifs. Air Canada retranche les éléments particuliers du BAIIALA, car ces éléments peuvent fausser l'analyse de certaines tendances commerciales et rendre toute analyse comparative en regard d'autres sociétés aériennes moins pertinente.
- Air Canada se sert des CESMO ajustées afin de mesurer le rendement courant des activités de la Société et d'analyser l'évolution de ses coûts, à l'exclusion de l'incidence de la charge de carburant aviation, des coûts liés à la portion terrestre des forfaits de Vacances Air Canada^{MD}, des charges d'exploitation d'Aéroplan et des éléments particuliers, car ces éléments peuvent fausser l'analyse de certaines tendances commerciales et rendre toute analyse comparative en regard d'autres sociétés aériennes moins pertinente. La charge de carburant aviation 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^{MD} que certaines sociétés 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. À la suite de la réalisation de l'acquisition d'Aéroplan le 10 janvier 2019, Air Canada a commencé à consolider les résultats d'Aéroplan. Étant donné que l'entreprise de fidélisation Aéroplan n'était pas consolidée dans les résultats financiers d'Air Canada en 2018, aux fins de comparaison, la prévision d'Air Canada à l'égard des CESMO ajustées pour 2019 ne tient compte d'aucune incidence d'Aéroplan.
- Le ratio de levier financier s'entend du ratio dette nette ajustée-BAIIALA des 12 derniers mois. Ce ratio est couramment utilisé dans le secteur du transport aérien et Air Canada s'en sert pour 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



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

MEMBRE DU RÉSEAU STAR ALLIANCE 

des résultats relatifs au BAIIALA (qui sont utilisés pour déterminer le ratio de levier financier), car ces éléments peuvent fausser l'analyse de certaines tendances commerciales et rendre toute analyse comparative en regard d'autres sociétés 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 exprimant le montant de trésorerie que la Société 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 acquisitions 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 résultat avant impôts ajusté, 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 attribuables aux actionnaires en glissement annuel, déduction faite de la trésorerie excédentaire qui n'est pas affectée aux activités commerciales de base, et la valeur des contrats de location simple immobilisés (cette valeur étant calculée en multipliant par 7 les coûts de location avions annualisés). Air Canada calcule le capital investi en fonction d'une méthode de calcul du rendement du capital investi basée sur la valeur comptable, comme il est décrit ci-dessus. Se reporter à la définition du résultat avant impôts ajusté plus haut 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 de 2018 d'Air Canada et les notes complémentaires ainsi que son rapport de gestion de 2018 peuvent être consultés sur son site à 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 19 mars 2018, veuillez consulter SEDAR au www.sedar.com.

Avis concernant la téléconférence du quatrième trimestre

Air Canada invite les analystes à sa téléconférence trimestrielle qui se tiendra aujourd'hui, le 15 février 2019, à 8 h 30 HE. Calin Rovinescu, président et chef de la direction, Michael Rousseau, chef de la direction adjoint et chef des Affaires financières, ainsi que Lucie Guillemette, vice-présidente générale et chef des Affaires commerciales, répondront aux questions des analystes. Après la période de questions des analystes, Michael Rousseau et Pierre Houle, directeur général et trésorier, répondront aux questions des prêteurs de type B et des porteurs d'obligations d'Air Canada. Les membres des médias et du public peuvent écouter cette téléconférence. Suivent les renseignements détaillés :

Composez le 416 340-2219 ou le 1 800 377-0758

Écoutez la webémission audio en direct au : <https://edge.media-server.com/m6/p/qgdbnrfu>



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

MEMBRE DU RÉSEAU STAR ALLIANCE 

Téléconférence d'information concernant la norme IFRS 16, Contrats de location

Chris Isford, vice-président et contrôleur, et Kathleen Murphy, directrice – Relations avec les investisseurs et Information financière de l'entreprise, tiendront une téléconférence le 21 février 2019 à 10 h HE afin d'analyser les modifications de méthodes comptables d'Air Canada aux termes de la norme IFRS 16, *Contrats de location*, ainsi que les incidences comptables connexes. Ils répondront à cette occasion aux questions des analystes concernant ce changement de norme comptable. Les membres des médias et du public peuvent écouter cette téléconférence. Suivent les renseignements détaillés :

Composez le 416 406-0743 ou le 1 800 806-5484

Code : 8649781#

Écoutez la webémission audio en direct au : <https://bell.media-server.com/m6/p/zrpfk2cm>

Les diapositives de la présentation seront disponibles sur le site Web d'Air Canada. Cette présentation doit être visionnée au fil du déroulement de la téléconférence/webémission :

<https://www.aircanada.com/ca/en/aco/home/about/media/speeches-presentations.html>

MISE EN GARDE CONCERNANT LES ÉNONCÉS PROSPECTIFS

Le présent communiqué 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, par définition, 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 mettre en œuvre efficacement des initiatives stratégiques opportunes ou de réduire les charges d'exploitation, sa capacité d'intégrer et d'exploiter de manière fructueuse l'entreprise de fidélisation Aéroplan à la suite de son acquisition de la part d'Air Canada et de lancer avec succès son nouveau programme de fidélisation, sa capacité de préserver et de faire croître sa marque, les frais d'utilisation d'aéroport et frais connexes, le niveau élevé de coûts fixes, sa dépendance envers les fournisseurs clés, notamment les transporteurs régionaux, les relations de travail et les coûts connexes, sa dépendance envers les partenaires Star Alliance et les coentreprises, les interruptions de services, les facteurs liés à l'environnement (dont les systèmes météorologiques et autres phénomènes naturels, et des facteurs d'origine humaine), sa capacité de rembourser ses dettes et de préserver ses liquidités, les questions de retraite, les limites imposées aux termes de clauses restrictives, les litiges actuels et éventuels avec des tiers, sa capacité de recruter et de conserver du personnel qualifié, les conflits armés, les attentats terroristes, les pertes par sinistres, l'évolution de la législation, de la réglementation ou de procédures judiciaires, les épidémies, les questions d'assurance et les coûts qui y sont associés, 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, notamment à la rubrique 18, Facteurs de risque, du rapport de gestion de 2018 d'Air Canada. Les énoncés



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

MEMBRE DU RÉSEAU STAR ALLIANCE 

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.

- 30 -

Renseignements :

Isabelle Arthur (Montréal)	isabelle.arthur@aircanada.ca	514 422-5788
Peter Fitzpatrick (Toronto)	peter.fitzpatrick@aircanada.ca	416 263-5576
Angela Mah (Vancouver)	angela.mah@aircanada.ca	604 270-5741

Internet : aircanada.com



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

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		
	2018	2017 ¹⁾	Variation (\$)	2018	2017 ¹⁾	Variation (\$)
Mesures de performance financière						
Produits d'exploitation	4 246	3 820	426	18 065	16 252	1 813
Bénéfice d'exploitation	122	133	(11)	1 174	1 371	(197)
Bénéfice (perte) avant impôts sur le résultat	(216)	20	(236)	405	1 286	(881)
Bénéfice net (perte nette)	(231)	8	(239)	167	2 029	(1 862)
Résultat avant impôts ajusté ²⁾	68	77	(9)	952	1 165	(213)
Bénéfice net ajusté ²⁾	54	60	(6)	677	1 145	(468)
Marge d'exploitation (en %)	2,9 %	3,5 %	(0,6) pt	6,5 %	8,4 %	(1,9) pt
BAIIALA (compte non tenu des éléments particuliers) ²⁾	543	521	22	2 851	2 928	(77)
Marge BAIIALA (compte non tenu des éléments particuliers) (en %) ²⁾	12,8 %	13,6 %	(0,8) pt	15,8 %	18,0 %	(2,2) pt
Liquidités non soumises à restrictions ³⁾	5 725	4 181	1 544	5 725	4 181	1 544
Flux de trésorerie nets liés aux activités d'exploitation	360	389	(29)	2 695	2 738	(43)
Flux de trésorerie disponibles ²⁾	141	(43)	184	791	1 056	(265)
Dettes nettes ajustées ²⁾	5 858	6 116	(258)	5 858	6 116	(258)
Rendement du capital investi (en %) ²⁾	12,6 %	15,3 %	(2,7) pt	12,6 %	15,3 %	(2,7) pt
Ratio de levier financier ²⁾	2,1	2,1	-	2,1	2,1	-
Résultat par action – dilué	(0,85) \$	0,02 \$	(0,87) \$	0,60 \$	7,31 \$	(6,71) \$
Résultat ajusté par action – dilué ²⁾	0,20 \$	0,22 \$	(0,02) \$	2,45 \$	4,11 \$	(1,66) \$
Statistiques d'exploitation⁴⁾						
Passagers-milles payants (« PMP ») (en millions)	20 801	19 396	7,2	92 360	85 137	8,5
Sièges-milles offerts (« SMO ») (en millions)	25 598	24 191	5,8	110 866	103 492	7,1
Coefficient d'occupation (en %)	81,3 %	80,2 %	1,1 pt	83,3 %	82,3 %	1,0 pt
Produits passages par PMP (« rendement unitaire ») (en cents)	18,2	17,6	3,8	17,6	17,1	2,5
Produits passages par SMO (« PPSMO ») (en cents)	14,8	14,1	5,2	14,6	14,1	3,8
Produits d'exploitation par SMO (en cents)	16,6	15,8	5,1	16,3	15,7	3,8
Charges d'exploitation par SMO (« CESMO ») (en cents)	16,1	15,2	5,7	15,2	14,4	6,0
CESMO ajustées (en cents) ²⁾	11,4	11,3	0,5	10,6	10,6	0,3
Effectif moyen en équivalents temps plein (« ETP ») (en milliers) ⁵⁾	30,5	28,3	7,6	29,9	27,8	7,4
Avions composant le parc en exploitation à la clôture de la période	400	395	1,3	400	395	1,3
Utilisation moyenne du parc aérien (en heures par jour)	9,7	9,7	(0,1)	10,4	10,4	0,1
Sièges routés (en milliers)	15 185	14 522	4,6	63 800	60 820	4,9
Mouvements des appareils (en milliers)	137,7	138,4	(0,5)	578,9	569,6	1,6
Longueur d'étape moyenne (en milles) ⁶⁾	1 686	1 666	1,2	1 738	1 702	2,1
Coût du litre de carburant (en cents)	84,3	67,5	24,8	80,4	62,6	28,4
Consommation de carburant (en milliers de litres)	1 293 063	1 254 111	3,1	5 597 232	5 331 888	5,0
Passagers payants transportés (en milliers) ⁷⁾	11 909	11 314	5,3	50 904	48 126	5,8

- 1) *Air Canada a adopté la norme comptable IFRS 15, Produits des activités ordinaires tirés de contrats conclus avec des clients, avec prise d'effet le 1^{er} janvier 2018 et a retraité les chiffres de 2017.*
- 2) *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 8 et 20 du rapport de gestion de 2018 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 à la rubrique 6 du rapport de gestion de 2018 d'Air Canada pour de plus amples renseignements sur les éléments particuliers.*
- 3) *Les liquidités non soumises à restrictions s'entendent de la somme de la trésorerie, des équivalents de trésorerie et des placements à court terme ainsi que des fonds disponibles aux termes des facilités de crédit renouvelables d'Air Canada. Au 31 décembre 2018, les liquidités non soumises à restrictions se composaient de trésorerie, d'équivalents de trésorerie et de placements à court terme de 4 707 M\$ et de facilités de crédit non utilisées de 1 018 M\$. Au 31 décembre 2017, les liquidités non soumises à restrictions se composaient de trésorerie, d'équivalents de trésorerie et de placements à court terme de 3 804 M\$ et de facilités de crédit non utilisées de 377 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 Ltd. (« 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.*