



AIR CANADA

Communiqués de presse

Air Canada annonce des résultats sans précédent pour 2013

- **Bénéfice net ajusté de 340 M\$, en hausse de 285 M\$ par rapport à 2012**
- **BAIILA annuel (à l'exclusion de l'incidence des modifications du régime d'avantages du personnel) de 1,433 G\$, soit une croissance de 8,6 % en regard de 2012**
- **Liquidités non soumises à restrictions de 2,4 G\$ au 31 décembre 2013**

MONTREAL, le 12 févr. 2014 /CNW Telbec/ - Air Canada a annoncé aujourd'hui qu'elle avait atteint un record au chapitre du bénéfice avant intérêts, impôts, dotation aux amortissements et aux pertes de valeur et location d'avions (« BAIILA »)¹ de 1,433 G\$ (1,515 G\$ compte tenu de l'incidence des modifications du régime d'avantages du personnel) pour l'exercice 2013, par rapport à un BAIILA de 1,320 G\$ (1,447 G\$ compte tenu de l'incidence des modifications du régime d'avantages du personnel) en 2012, soit une hausse de 113 M\$ (68 M\$ compte tenu de l'incidence des modifications du régime d'avantages du personnel). Le bénéfice opérationnel s'est établi à 619 M\$, en hausse de 177 M\$ en regard de 2012. En 2013, le bénéfice net établi selon les PCGR s'est chiffré à 10 M\$, soit un bénéfice dilué de 0,02 \$ par action, contre une perte nette de 136 M\$ pour 2012, soit une perte diluée de 0,51 \$ par action. Le bénéfice net ajusté¹ s'est établi à 340 M\$, soit un bénéfice net ajusté dilué de 1,20 \$ par action, ce qui constitue un record pour Air Canada, contre un bénéfice net ajusté de 55 M\$, soit un bénéfice net ajusté dilué de 0,20 \$ par action en 2012, une amélioration de 285 M\$, soit un montant dilué de 1,00 \$ par action.

Pour le quatrième trimestre de 2013, Air Canada fait état d'un BAIILA de 277 M\$ (359 M\$ compte tenu de l'incidence des modifications du régime d'avantages du personnel), contre un BAIILA de 283 M\$ au quatrième trimestre de 2012. Air Canada estime que les conditions météorologiques particulièrement mauvaises ont eu un effet défavorable de 15 M\$ sur le BAIILA de décembre 2013. Le bénéfice opérationnel s'est chiffré à 135 M\$, en progression de 88 M\$ par rapport au quatrième trimestre de 2012. Au quatrième trimestre de 2013, Air Canada a inscrit une perte nette établie selon les PCGR de 6 M\$, soit une perte nette diluée de 0,02 \$ par action, en regard d'une perte nette de 60 M\$, soit une perte nette diluée de 0,22 \$ par action, au quatrième trimestre de 2012. Pour le quatrième trimestre de 2013, Air Canada annonce un bénéfice net ajusté de 3 M\$, soit un bénéfice net ajusté dilué de 0,01 \$ par action, contre une perte nette ajustée de 5 M\$, soit une perte nette ajustée diluée de 0,02 \$ par action, pour le trimestre correspondant de 2012, une progression de 8 M\$, soit un montant dilué de 0,03 \$ par action.

« Je suis ravi d'annoncer qu'Air Canada a obtenu la meilleure performance financière annuelle de son histoire, a indiqué Calin Rovinescu, président et chef de la direction. Le bénéfice net ajusté pour l'exercice a atteint 340 M\$, un sommet qui représente le sextuple du niveau de 2012. Ces résultats soulignent le potentiel considérable dont nous disposons en ce qui a trait au levier d'exploitation. Cette progression du bénéfice net ajusté repose sur une augmentation de 2,2 % du total des produits pour l'exercice et un fléchissement de 1,5 % des coûts unitaires. La communauté

financière a pris acte des excellents progrès accomplis au cours de l'exercice écoulé dans l'exécution de notre stratégie de transformation, puisque le cours de notre action a triplé en 2013. Je tiens à souligner l'apport des 27 000 employés d'Air Canada à la mise en œuvre des remarquables réalisations de 2013 et à les remercier pour avoir permis à la Société d'entamer la nouvelle année sur des bases stratégiques solides.

« Notre performance en 2013, en particulier au cours des trois derniers trimestres, marqués par une progression continue du bénéfice net ajusté en glissement annuel, ouvre la voie à des résultats tout aussi fructueux en 2014. Nous avons amorcé 2014 en faisant face à deux défis : conditions météorologiques exceptionnelles affectant nos aéroports-pivots au Canada et affaiblissement du dollar canadien. Quoiqu'elle soit plus prononcée que prévu, la dépréciation du huard avait été anticipée dans le cadre de notre processus budgétaire annuel. C'est pourquoi nous avons pris une longueur d'avance en étudiant diverses mesures d'atténuation du risque connexe, au moyen notamment de réductions de coûts supplémentaires et de nouvelles initiatives de stimulation du chiffre d'affaires. Qui plus est, nous disposons d'un montant de plus de 1 G\$ au titre de nos produits libellés en dollars américains, outre une position de couverture de change et des réserves de trésorerie en dollars américains, qui atténueront une partie de l'exposition. Par ailleurs, il faut savoir que d'ordinaire le prix du pétrole brut et le dollar canadien présentent une certaine corrélation, qui fait que les fléchissements du cours du dollar canadien sont associés dans une certaine mesure aux baisses du prix du carburant. Cependant, étant donné les conditions météorologiques particulièrement mauvaises, l'affaiblissement du dollar canadien et l'incidence de la capacité accrue sur certains marchés, nous prévoyons que le BAIIALA du premier trimestre sera inférieur de 15 M\$ à 30 M\$ à celui de la période correspondante de l'exercice précédent. Nous sommes confiants en notre capacité à atténuer l'impact financier de ces facteurs au cours de l'exercice 2014 », de conclure M. Rovinescu.

En 2013, Air Canada a lancé son nouveau transporteur à faibles coûts, Air Canada rouge; la Société a également affecté de nouveaux appareils 777-300ER de Boeing spécialement configurés sur les liaisons internationales où la demande pour le voyage en classe Économique est forte; elle a aussi annoncé la première phase du renouvellement de son parc de moyens-porteurs visant au plus 109 appareils MAX de Boeing en vue de réduire encore davantage les charges opérationnelles; elle a de plus transféré son parc complet d'appareils 175 d'Embraer à un transporteur régional à faibles coûts, tout en continuant de diversifier sa stratégie en matière de transport régional. Par ailleurs, la compagnie aérienne a rehaussé sa relation commerciale avec le GTAA en vue d'accroître le trafic de correspondance international à l'aéroport Toronto Pearson de manière plus rentable; elle a procédé à la clôture d'un refinancement de billets à rendement élevé de 1,4 G\$; elle a réalisé le premier placement au Canada de certificats de fiducie bonifiés portant sur du matériel afin de financer l'achat d'appareils selon des modalités très favorables et elle a finalisé avec le gouvernement fédéral les ententes spéciales en matière de capitalisation des régimes de retraite. Comme indiqué dans le communiqué de presse d'Air Canada du 22 janvier 2014, d'après les estimations provisoires, Air Canada prévoit que ses régimes de retraite agréés canadiens présenteront un léger excédent au 1^{er} janvier 2014, contre un déficit de solvabilité de 3,7 G\$ au 1^{er} janvier 2013. Les évaluations finales au 1^{er} janvier 2014 seront parachevées au premier semestre de 2014. Il y a lieu de se reporter à la rubrique « Mise en garde concernant les énoncés prospectifs » ci-après.

D'ici l'été 2014, Air Canada devrait prendre livraison des trois premiers des 37 appareils 787 Dreamliner de Boeing. Ces appareils écoénergétiques amélioreront la performance sur les lignes actuellement exploitées au moyen d'appareils 767 de Boeing et permettront à la compagnie aérienne d'explorer de nouvelles occasions de croissance à l'échelle internationale, comme la

liaison Toronto-Tokyo Haneda récemment annoncée. L'appareil 787 Dreamliner de Boeing sera le premier à offrir la nouvelle configuration de cabines d'Air Canada, avec notamment la classe Économique Privilège sur les lignes internationales, inaugurée avec les nouveaux appareils 777-300ER de Boeing, dont le cinquième et dernier a été livré en février 2014.

Points saillants relativement au compte de résultat - exercice 2013

En 2013, les produits passages réseau se sont chiffrés à 11 021 M\$, en hausse de 284 M\$ (+2,6 %) par rapport à 2012, du fait d'une augmentation de 2,1 % du trafic et d'une amélioration de 0,5 % du rendement unitaire. Les produits passages par siège-mille offert (« PPSMO ») ont crû de 0,6 % par rapport à 2012, en raison principalement de la hausse du rendement. Air Canada a affiché un coefficient d'occupation record de 82,8 % en 2013, soit une amélioration de 0,1 point de pourcentage en glissement annuel.

En 2013, les charges opérationnelles se sont établies à 11 763 M\$, en hausse de 91 M\$ (+1 %) en regard de 2012. Compte non tenu des réductions des charges opérationnelles liées aux modifications du régime d'avantages du personnel inscrites au quatrième trimestre de 2013 et au troisième trimestre de 2012, les charges opérationnelles ont augmenté de 46 M\$ en glissement annuel.

En 2013, l'incidence défavorable de la dépréciation du dollar canadien sur les charges opérationnelles libellées en devises (principalement en dollars américains), en regard de 2012, a accru les charges opérationnelles de 147 M\$. Cette incidence du change a été en partie annulée par l'impact favorable de 27 M\$ du change sur les produits passages et les profits de 55 M\$ réalisés à l'égard de dérivés de change.

Les charges opérationnelles par siège-mille offert ajustées (« COSMO ajustées »)¹⁾ d'Air Canada, qui ne tiennent pas compte de la charge de carburant, des coûts liés à la portion terrestre des forfaits de Vacances Air Canada ni des éléments exceptionnels, ont reculé de 1,5 % par rapport à 2012. Cette réduction de 1,5 % des COSMO ajustées concorde avec la baisse de 1,5 % à 2,0 % que prévoyait Air Canada dans son communiqué de presse du 8 novembre 2013.

En 2013, Air Canada a inscrit un bénéfice opérationnel de 619 M\$, en regard d'un bénéfice opérationnel de 442 M\$ en 2012, dans les deux cas compte tenu des réductions des charges opérationnelles liées aux modifications du régime d'avantages du personnel.

Points saillants relativement au compte de résultat - quatrième trimestre de 2013

Au quatrième trimestre de 2013, les produits passages réseau se sont chiffrés à 2 560 M\$, en hausse de 47 M\$ (+1,9 %) en regard du quatrième trimestre de 2012, du fait de l'amplification de 2,5 % du trafic alors que le rendement unitaire a reculé de 0,6 % en glissement annuel. Les produits passages par siège-mille offert (« PPSMO ») ont fléchi de 1,7 % par rapport au quatrième trimestre de 2012 du fait de la contraction du coefficient d'occupation et de la baisse du rendement. Air Canada fait état d'un coefficient d'occupation de 80,3 % au quatrième trimestre de 2013, soit un recul de 0,9 point de pourcentage par rapport au quatrième trimestre de 2012.

Au quatrième trimestre de 2013, les charges opérationnelles se sont établies à 2 759 M\$, en baisse de 33 M\$ (-1 %) par rapport au quatrième trimestre de 2012. Compte non tenu de la réduction de 82 M\$ des charges opérationnelles liée aux modifications du régime d'avantages du personnel inscrite au quatrième trimestre de 2013, les charges opérationnelles ont augmenté de 49 M\$ (+2 %) en glissement annuel.

Au quatrième trimestre de 2013, l'incidence défavorable de la dépréciation du dollar canadien sur les charges opérationnelles libellées en devises (principalement en dollars américains), en regard du quatrième trimestre de 2012, a accru les charges opérationnelles de 75 M\$. Cette incidence du change a été en partie annulée par l'impact favorable de 24 M\$ du change sur les produits passages et les profits de 13 M\$ réalisés à l'égard de dérivés de change.

Les COSMO ajustées d'Air Canada, qui ne tiennent pas compte de la charge de carburant, des coûts liés à la portion terrestre des forfaits de Vacances Air Canada ni des éléments exceptionnels, ont diminué de 2,3 % en regard du quatrième trimestre de 2012, ce qui correspond à la baisse de 2,0 % à 3,0 % qu'anticipait Air Canada dans son communiqué de presse daté du 8 novembre 2013.

Au quatrième trimestre de 2013, Air Canada a enregistré un bénéfice opérationnel de 135 M\$, en regard d'un bénéfice opérationnel de 47 M\$ au quatrième trimestre de 2012. Comme indiqué ci-dessus, Air Canada a inscrit une réduction de 82 M\$ des charges opérationnelles liée aux modifications du régime d'avantages du personnel au quatrième trimestre de 2013.

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

Au 31 décembre 2013, les liquidités non soumises à restrictions (trésorerie, placements à court terme et fonds disponibles aux termes des marges de crédit) se chiffraient à 2 364 M\$, soit 19 % des produits opérationnels annuels (2 018 M\$, soit 17 % des produits opérationnels annuels, au 31 décembre 2012). En ce qui concerne la gestion du risque de liquidité, l'objectif principal d'Air Canada consiste à maintenir un niveau minimal de liquidités non soumises à restrictions de 1,7 G\$.

Au 31 décembre 2013, la dette nette ajustée¹⁾ s'élevait à 4 351 M\$, en hausse de 214 M\$ par rapport au 31 décembre 2012. Cette augmentation est largement imputable à l'achat de quatre appareils 777 de Boeing en 2013. Le ratio dette nette ajustée-BAIIALA de la compagnie aérienne était de 3,0 au 31 décembre 2013, contre un ratio de 3,1 au 31 décembre 2012. Air Canada se sert de ce ratio pour gérer son risque lié au levier financier et elle entend le maintenir en deçà de 3,5.

En 2013, les flux de trésorerie disponibles négatifs¹⁾ ont baissé de 430 M\$ par rapport à 2012 pour s'établir à 231 M\$. Bien que les flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles aient affiché une amélioration en glissement annuel, laquelle cadrait avec la progression des résultats opérationnels, l'ajout de quatre appareils 777-300ER de Boeing livrés en 2013 a comprimé les flux de trésorerie disponibles.

Pour la période de 12 mois close le 31 décembre 2013, le rendement du capital investi¹⁾ s'est établi à 11,0 %, contre 7,9 % en date du 31 décembre 2012. Air Canada entend atteindre un rendement du capital investi durable de 10 % à 13 % d'ici 2015.

Les dérivés sur dollars américains et les réserves de trésorerie en dollars américains, qui s'élèvent respectivement à 1 547 M\$ US et à 743 M\$ US au 31 décembre 2013, servent à compenser environ 50 % de l'exposition nette au dollar américain en 2014. Les dérivés de change permettent à Air Canada d'acheter des dollars américains à un prix moyen pondéré de 1,0341 \$ CA. Ces dérivés et réserves de trésorerie en dollars américains pourront être affectés à l'atténuation de certains risques que représentent les variations du change pour les flux de trésorerie en 2014; toutefois, l'avantage que procurent ces activités de couverture est comptabilisé à titre de profit de change et n'est pas imputé au résultat opérationnel.

Perspectives actuelles

Pour le premier trimestre de 2014, Air Canada prévoit que sa capacité réseau exprimée en sièges-milles offerts (« SMO ») augmentera de l'ordre de 3,5 % à 4,5 % en regard du premier trimestre de 2013.

Pour l'ensemble de l'exercice 2014, Air Canada s'attend à ce que la capacité réseau exprimée en SMO augmente de 7,0 % à 9,0 % et que la capacité des lignes intérieures augmente de 3,5 % à 4,5 %, en regard des périodes correspondantes de 2013. La croissance de la capacité des lignes intérieures visera principalement les services transcontinentaux. Le relèvement projeté de la capacité du réseau et des lignes intérieures sera réalisé moyennant des coûts unitaires sensiblement inférieurs aux niveaux antérieurs. Air Canada a revu à la baisse sa prévision visant la croissance de la capacité réseau exprimée en SMO pour l'exercice 2014, qu'elle situait entre 9,0 % et 11,0 % dans son communiqué du 8 novembre 2013, principalement en raison de la compression de la capacité projetée sur le marché transpacifique.

Pour le premier trimestre de 2014, Air Canada s'attend à ce que les COSMO ajustées baissent de l'ordre de 1,0 % à 2,0 % par rapport au premier trimestre de 2013.

Pour l'ensemble de l'exercice 2014, Air Canada s'attend à ce que les COSMO ajustées diminuent de l'ordre de 2,5 % à 3,5 % par rapport à leur niveau de 2013. La dépréciation projetée du dollar canadien a une incidence défavorable de 1,4 point de pourcentage sur les prévisions relatives aux COSMO ajustées de 2014.

En ce qui concerne les perspectives, Air Canada part de l'hypothèse que la croissance du PIB du Canada sera de l'ordre de 2,0 % à 3,0 % en 2014. Il a également été présumé que le dollar canadien se négocierait en moyenne à 1,10 \$ CA pour 1,00 \$ US au premier trimestre de 2014 et pour l'ensemble de 2014, et que le cours du carburéacteur s'établirait en moyenne à 0,93 \$ le litre pour le premier trimestre de 2014 et à 0,92 \$ le litre pour l'ensemble de 2014.

Le tableau ci-après récapitule les perspectives susmentionnées d'Air Canada pour le premier trimestre de 2014 et l'ensemble de l'exercice 2014, notamment les principales hypothèses retenues :

	Premier trimestre de 2014 par rapport au premier trimestre de 2013	Exercice 2014 par rapport à l'exercice 2013
<u>Perspectives actuelles</u>		
Capacité en sièges-milles offerts (réseau)	Hausse de l'ordre de 3,5 % à 4,5 %	Hausse de l'ordre de 7,0 % à 9,0 %
Capacité en sièges-milles offerts (Canada)		Hausse de l'ordre de 3,5 % à 4,5 %
COSMO ajustées*	Baisse de l'ordre de 1,0 % à 2,0 %	Baisse de l'ordre de 2,5 % à 3,5 %
BAIIALA	Baisse de l'ordre de 15 M\$ à 30 M\$	

*Compte non tenu de la charge de carburant, des coûts liés à la portion terrestre des forfaits de Vacances Air Canada et des éléments exceptionnels

	Principales hypothèses - Premier trimestre de 2014	Principales hypothèses - Exercice 2014
--	---	---

Principales hypothèses

Change du dollar CA au dollar US	1,10	1,10
Prix du litre de carburéacteur en dollar CA	0,93 \$	0,92 \$
Économie canadienne	Croissance annualisée du PIB canadien pour 2014 de l'ordre de 2,0 % à 3,0 %	Croissance du PIB canadien de l'ordre de 2,0 % à 3,0%

Pour l'exercice 2014, Air Canada prévoit également ce qui suit :

- La dotation aux amortissements et aux pertes de valeur diminuera de 40 M\$ par rapport à l'exercice 2013.
- Les charges sociales fléchiront d'environ 20 M\$ par rapport à l'exercice 2013.
- La charge de maintenance avions augmentera de 110 M\$ (dont une tranche de 40 M\$ devrait être imputable à la dépréciation du dollar canadien par rapport au dollar américain) en regard de l'exercice 2013.
- Le coût financier net du passif au titre des avantages du personnel (dans les produits (charges) non opérationnels du compte de résultat d'Air Canada) reculera de 75 M\$ en regard de l'exercice 2013.

Le tableau ci-après récapitule les perspectives susmentionnées d'Air Canada pour l'ensemble de l'exercice 2014 :

	Exercice 2014 par rapport à l'exercice 2013
Dotation aux amortissements et aux pertes de valeur	Baisse de 40 M\$
Charges sociales	Baisse de 20 M\$
Charge de maintenance avions	Hausse de 110 M\$
Coût financier net du passif au titre des avantages du personnel (dans les produits (charges) non opérationnels)	Baisse de 75 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 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 2013 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 pour mesurer son rendement tout en excluant les effets du change, le coût financier net du passif au titre des avantages du personnel, les ajustements à la valeur du marché à l'égard des instruments dérivés et autres instruments financiers comptabilisés à la juste valeur ainsi que les éléments exceptionnels.
- Le BAIIALA est une mesure couramment employée dans le secteur du transport aérien et il est utilisé par Air Canada pour mesurer le bénéfice avant intérêts, impôts, dotation aux amortissements et aux pertes de valeur et locations d'appareils, étant donné que ces coûts peuvent varier sensiblement d'une compagnie aérienne à l'autre en raison de la façon dont chacune finance son matériel volant et ses autres actifs.
- Les COSMO ajustés permettent à Air Canada de mesurer le rendement courant des activités de la compagnie aérienne, à l'exclusion de l'incidence de la charge de carburant, des coûts liés à la portion terrestre des forfaits de Vacances Air Canada et des éléments exceptionnels, comme les pertes de valeur et les modifications du régime d'avantages du personnel, car ces coûts et charges risquent de fausser l'analyse de certaines tendances commerciales et de rendre moins pertinente toute analyse comparative.
- 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 remboursement de la dette et, notamment, au respect des obligations financières courantes 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. La dette nette ajustée correspond à la somme du total de la dette à long terme, des contrats de location-financement et des contrats de location simple immobilisés moins la trésorerie, les équivalents de trésorerie et les placements à court terme.
- Air Canada se sert du rendement du capital investi pour évaluer la rentabilité du capital qu'elle utilise. Le rendement se fonde sur le bénéfice net ajusté (perte nette ajustée) (voir plus haut), compte non tenu des charges d'intérêts et des intérêts implicites aux termes des contrats de location simple. Le capital investi comprend la moyenne de la dette à long terme, la moyenne des obligations au titre des contrats de location-financement, la valeur des contrats de location simple immobilisés (calculée en multipliant par 7 les coûts de location d'avions annualisés) et la capitalisation boursière moyenne d'Air Canada selon le nombre d'actions en circulation.

Les états financiers consolidés audités de 2013 d'Air Canada et les notes complémentaires ainsi que son rapport de gestion de 2013 peuvent être consultés sur son site au www.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 22 mars 2013, veuillez consulter SEDAR au www.sedar.com.

Avis concernant la téléconférence

Air Canada invite les analystes à sa téléconférence trimestrielle qui se tiendra aujourd'hui, le 12 février 2014, à 9 h HE. Calin Rovinescu, président et chef de la direction, Michael Rousseau, vice-président général et chef des Affaires financières, ainsi que Ben Smith, vice-président général, Affaires commerciales, 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, trésorier, répondront aux questions des porteurs d'obligations à rendement élevé et des prêteurs de type B. Les membres des médias et du public peuvent écouter cette téléconférence. Suivent les renseignements détaillés :

Composez le 416-340-2219 ou le 1-866-226-1798

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

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.

Les obligations de capitalisation des régimes de retraite sont généralement tributaires de plusieurs facteurs, dont les hypothèses utilisées dans les plus récents rapports d'évaluation actuarielle déposés à ce jour concernant le coût des services rendus au cours de l'exercice écoulé (notamment le taux d'actualisation prescrit applicable utilisé ou présumé dans le cadre de l'évaluation actuarielle), les statistiques démographiques de chaque régime à la date d'évaluation, les dispositions en vigueur des régimes, les lois en vigueur en matière de retraites ainsi que l'évolution de la conjoncture économique, en particulier le rendement des actifs des fonds et les variations des taux d'intérêt. Le montant réel des cotisations, déterminé à partir des rapports d'évaluation qui sont déposés chaque année, peut différer considérablement des prévisions. Outre les variations des statistiques d'ordre démographique ou liées aux résultats techniques, les hypothèses et les méthodes actuarielles peuvent être révisées d'une évaluation à l'autre à la lumière des variations notées sur le plan des résultats techniques, des marchés financiers, des attentes futures et de l'évolution de la législation et d'autres facteurs. Jusqu'à l'expiration du Règlement sur la capitalisation des régimes de pension d'Air Canada (2014) (prévue pour le 31 décembre 2020) ou jusqu'à ce qu'Air Canada décide de ne pas se prévaloir de ce règlement, les cotisations au titre des services passés d'Air Canada seront limitées par les modalités de ce règlement.

Comme, de par leur nature, les énoncés prospectifs partent d'hypothèses, dont celles décrites dans le présent communiqué, ils sont soumis à de grands risques et incertitudes. Les prévisions ou projections ne sont donc pas entièrement assurées en raison, notamment, de la survenance possible d'événements externes ou de l'incertitude qui caractérise le secteur. Les résultats réels peuvent donc différer sensiblement des résultats évoqués par ces énoncés prospectifs du fait de

l'action de divers facteurs, dont l'état du secteur, du marché, du crédit et de la conjoncture en général, la capacité de réduire les coûts d'exploitation et d'obtenir du financement, les prix de l'énergie, les taux de change et d'intérêt, la concurrence, les relations du travail, les questions de retraite, les conflits armés, les attentats terroristes, les épidémies, les facteurs environnementaux (y compris les systèmes météorologiques et autres phénomènes naturels et les facteurs découlant de sources d'origine humaine), les questions d'assurance et les coûts qui y sont associés, l'évolution de la demande en fonction du caractère saisonnier du secteur, les questions d'approvisionnement, l'évolution de la législation, de la réglementation ou de procédures judiciaires, les litiges actuels et éventuels avec des tiers ainsi que les facteurs dont il est fait mention dans le présent communiqué de presse, ainsi qu'à la rubrique 18, « Facteurs de risque », du rapport de gestion de 2013 d'Air Canada daté du 12 février 2014. 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.

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		
	2013	2012	Variation (\$)	2013	2012	Variation (\$)
Mesures de performance financière						
Produits opérationnels	2 894	2 839	55	12 382	12 114	268
Bénéfice opérationnel	135	47	88	619	442	177
Charges non opérationnelles ¹⁾	(141)	(107)	(34)	(617)	(522)	(95)
Bénéfice (perte) avant impôts sur le résultat et activités abandonnées	(6)	(60)	54	2	(80)	82
Bénéfice net (perte nette) découlant des activités poursuivies	(6)	(60)	54	10	(81)	91
Perte nette découlant des activités abandonnées - Aveos	-	-	-	-	(55)	55
Bénéfice net (perte nette)	(6)	(60)	54	10	(136)	146
Bénéfice net ajusté (perte nette ajustée) ²⁾	3	(5)	8	340	55	285
Marge opérationnelle (en %), à l'exclusion de l'incidence des modifications du régime d'avantages du personnel ³⁾	1,8%	1,7%	0,1 pt	4,3%	2,6%	1,7 pt

Marge opérationnelle (en %)	4,7%	1,7%	3,0pts	5,0%	3,6%	1,4pt
BAILALA à l'exclusion de l'incidence des modifications du régime d'avantages du personnel ^{3) 4)}	277	283	(6)	1 433	1 320	113
BAILALA ⁴⁾	359	283	76	1 515	1 447	68
Marge BAILALA à l'exclusion de l'incidence des modifications du régime d'avantages du personnel (en %) ^{3) 4)}	9,6%	10,0%	(0,4)pt	11,6%	10,9%	0,7pt
Marge BAILALA (en %) ⁴⁾	12,4%	10,0%	2,4pts	12,2%	11,9%	0,3pt
Liquidités non soumises à restrictions ⁵⁾	2 394	2 018	346	2 364	2 018	346
Flux de trésorerie disponibles ⁶⁾	(276)	(21)	(255)	(231)	199	(430)
Dette nette ajustée ⁷⁾	4 351	4 137	214	4 351	4 137	214
Rendement du capital investi (en %) ⁸⁾	11,0%	7,9%	3,1pts	11,0\$	7,9%	3,1pts
Bénéfice dilué (perte diluée) par action	(0,02)\$	(0,22)\$	0,20\$	0,02\$	(0,51)\$	0,53\$
Bénéfice net ajusté (perte nette ajustée) par action - dilué ²⁾	0,01\$	(0,02)\$	0,03\$	1,20\$	0,20\$	1,00\$
Statistiques opérationnelles⁹⁾			Variation (%)			Variation (%)
Passagers-milles payants (en millions) (PMP)	12 882	12 574	2,5	56 788	55 646	2,1
Sièges-milles offerts (en millions) (SMO)	16 033	15 484	3,5	68 573	67 269	1,9
Coefficient d'occupation (en %)	80,3%	81,2%	(0,9)pt	82,8%	82,7%	0,1pt
Produits passages par PMP (« rendement unitaire ») (en cents)	19,6	19,7	(0,6)	19,1	19,0	0,5
Produits passages par SMO (« PPSMO ») (en cents)	15,7	16,0	(1,7)	15,9	15,8	0,6
Produits opérationnels par SMO (en cents)	18,1	18,3	(1,6)	18,1	18,0	0,3
Charges opérationnelles par SMO (« COSMO »), à l'exclusion de l'incidence des modifications du régime d'avantages du personnel (en cents) ³⁾	17,7	18,0	(1,8)	17,3	17,5	(1,5)
COSMO ajustées (en cents) ¹⁰⁾	12,1	12,4	(2,3)	11,6	11,8	(1,5)
Effectif moyen (en milliers d'ETP) ¹¹⁾	24,1	24,1	0,2	24,5	24,0	2,0
Avions en service à la clôture de la période	352	351	0,3	352	351	0,3

Utilisation moyenne du parc aérien (en heures par jour)	9,4	9,4	(0,2)	10,0	10,0	0,2
Fréquences des appareils (en milliers)	131	134	(1,8)	548	557	(1,7)
Longueur moyenne des étapes (en milles)	807	798	1,1	837	828	1,1
Coût économique du litre de carburant (en cents) ¹²⁾	88,4	88,2	0,3	89,0	89,6	(0,6)
Consommation de carburant (en millions de litres)	943	941	0,2	3 993	4 021	(0,7)
Produits - passagers payants (en millions) ¹³⁾	8,5	8,3	3,0	35,8	34,9	2,3

- 1) *En 2013, Air Canada a inscrit une charge d'intérêts de 95 M\$ relativement au rachat de ses billets garantis prioritaires devant échoir en 2015 et en 2016.*
- 2) *Le bénéfice net ajusté (perte nette ajustée) et le bénéfice net ajusté (perte nette ajustée) par action - dilué ne sont pas des mesures financières reconnues par les PCGR. Se reporter à la rubrique 20, Mesures financières hors PCGR, du rapport de gestion de 2013 d'Air Canada pour un complément d'information à cet égard.*
- 3) *Au quatrième trimestre de 2013, Air Canada a inscrit une diminution des charges opérationnelles de 82 M\$ au titre des modifications apportées aux régimes de retraite à prestations définies. Au troisième trimestre de 2012, Air Canada a inscrit une diminution des charges opérationnelles de 127 M\$ au titre des modifications apportées aux clauses de la convention collective conclue avec l'APAC relativement à l'âge du départ à la retraite. Se reporter à la rubrique 20, Mesures financières hors PCGR, du rapport de gestion de 2013 d'Air Canada pour un complément d'information à cet égard.*
- 4) *Le BAIIALA (à savoir le bénéfice avant intérêts, impôts, dotation aux amortissements et aux pertes de valeur et la location d'appareils) n'est pas une mesure financière reconnue par les PCGR. Se reporter à la rubrique 20, Mesures financières hors PCGR, du rapport de gestion de 2013 d'Air Canada pour un complément d'information à cet égard.*
- 5) *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 2013, les liquidités non soumises à restrictions se composaient de trésorerie et de placements à court terme de 2 208 M\$ et de facilités de crédit non utilisées de 156 M\$. Au 31 décembre 2012, les liquidités non soumises à restrictions se composaient de trésorerie et de placements à court terme de 1 973 M\$ et de facilités de crédit non utilisées de 45 M\$.*
- 6) *Les flux de trésorerie disponibles (à savoir les flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles moins les achats d'immobilisations corporelles et incorporelles) ne sont pas une mesure financière reconnue par les PCGR. Se reporter à la rubrique 9.5 du rapport de gestion de 2013 d'Air Canada pour un complément d'information à cet égard.*
- 7) *La dette nette ajustée (à savoir le total de la dette moins la trésorerie, les équivalents de trésorerie et les placements à court terme, plus les contrats de location simple immobilisés) n'est pas une mesure financière reconnue par les PCGR. Se reporter à la rubrique 9.3 du rapport de gestion de 2013 d'Air Canada pour un complément d'information à cet égard.*
- 8) *Le rendement du capital investi n'est pas une mesure financière reconnue par les PCGR. Se reporter à la rubrique 20 du rapport de gestion de 2013 d'Air Canada pour un complément d'information à cet égard.*

- 9) *Les statistiques opérationnelles (à l'exception de l'effectif moyen en ETP) tiennent compte des transporteurs tiers (comme Jazz Aviation S.E.C. (« Jazz »)) exerçant leurs activités aux termes de contrats d'achat de capacité avec Air Canada.*
- 10) *Les COSMO ajustées ne sont pas une mesure financière reconnue par les PCGR. Se reporter à la rubrique 20, Mesures financières hors PCGR, du rapport de gestion de 2013 d'Air Canada pour un complément d'information à cet égard.*
- 11) *Rend compte des équivalents temps plein (« ETP ») à Air Canada, à l'exclusion des ETP chez des transporteurs tiers (comme Jazz) exerçant leurs activités au titre de contrats d'achat de capacité avec Air Canada.*
- 12) *Compte tenu des frais de transport. Le coût économique du litre de carburant n'est pas une mesure financière reconnue par les PCGR. Se reporter aux rubriques 6 et 7 du rapport de gestion de 2013 d'Air Canada pour un complément d'information à cet égard.*
- 13) *Les passagers payants sont dénombrés en fonction des indicatifs de vol conformément à la définition établie par l'IATA.*

SOURCE Air Canada

Pour plus de renseignements:

Isabelle Arthur (Montréal) 514 422-5788

Peter Fitzpatrick (Toronto) 416 263-5576

Angela Mah (Vancouver) 604 270-5741

Internet : aircanada.com

<https://aircanada-fr.mediaroom.com/index.php?s=22457&item=137219>

MEMBRE DU RÉSEAU STAR ALLIANCE



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