



AIR CANADA

Communiqués de presse

Air Canada établit de nouveaux objectifs financiers

Nouvelles cibles :

- Marge BAIIALA de 15 à 18 pour cent
- RCI de 13 à 16 pour cent
- Ratio de levier financier de 2,2 d'ici 2018

En voie de dépasser les cibles annoncées à la journée des investisseurs de 2013

MONTREAL, le 2 juin 2015 /CNW Telbec/ - Alors qu'elle fera un tour d'horizon complet de son plan stratégique à la communauté financière, Air Canada établira trois nouvelles cibles financières à sa journée des investisseurs de 2015, qui se déroulera à Toronto aujourd'hui de 9 h à 12 h HNE.

Misant sur le succès de son plan d'affaires, Air Canada visera entre 2015 et 2018 une marge BAIIALA⁽¹⁾ (bénéfice avant intérêts, impôts, dotation aux amortissements et aux pertes de valeur et location d'avions, en pourcentage des produits opérationnels) annuelle de 15 à 18 pour cent, un rendement du capital investi (RCI)⁽¹⁾ annuel de 13 à 16 pour cent pendant la même période et, d'ici 2018, un ratio de levier financier ⁽¹⁾ de 2,2 (dette nette ajustée par rapport au BAIIALA des 12 derniers mois).

« Nous avons réalisé des progrès considérables dans l'exécution de notre plan d'affaires depuis que nous avons informé les investisseurs de nos cibles financières en juin 2013, a fait savoir Calin Rovinescu, président et chef de la direction d'Air Canada. La mise en œuvre des projets relatifs à notre parc aérien et à nos programmes d'immobilisations ainsi que nos niveaux de liquidités et de dettes demeurent alignés sur les objectifs, et nous maintenons une structure de coût inférieure, tout en prenant de l'expansion de manière rentable, surtout dans le réseau international.

« Parallèlement à notre croissance, nous sommes parvenus à élargir nos marges, à hausser notre bénéfice net ajusté et à améliorer notre rendement du capital investi, créant une valeur substantielle pour nos actionnaires. Nous avons renforcé notre bilan, réduit le coût de notre endettement et, surtout, atteint tous nos objectifs dans la restructuration de nos régimes de retraite. Maintenant que ces derniers sont dans une bonne situation financière et affichent un surplus, puisque nous choisissons de renoncer à l'application du *Règlement sur la capitalisation des régimes de pension d'Air Canada* de 2014, les sommes d'environ 1,1 G\$ qui devaient être consacrées au cours des six prochaines années au comblement du déficit peuvent être réaffectées à l'amélioration de notre position concurrentielle et à la création d'une valeur additionnelle.

« En 2013, nous avons entrepris d'atteindre des cibles très précises en matière de charges opérationnelles par siège-mille offert (COSMO) et de rendement du capital investi, notamment. Comme nous les avons atteintes, nous relevons la barre en en établissant d'encore plus ambitieuses et sommes convaincus que nous les réaliserons également. Nous continuerons de nous concentrer sur les quatre priorités qui nous ont guidés jusqu'ici, c'est-à-dire la réduction des

coûts et l'amélioration des rentrées, la croissance rentable misant sur notre réseau international et nos partenariats, notre engagement auprès des clients et le changement de culture. Nos nouvelles cibles sont beaucoup élevées que celles de 2013 et reflètent notre confiance dans le plan stratégique que nous appliquons afin de procurer une rentabilité soutenue et une valeur à long terme à nos actionnaires », a conclu M. Rovinescu.

Lors de sa journée des investisseurs de juin 2013, Air Canada prévoyait qu'un certain nombre de projets clés, dont la création d'Air Canada rouge^{MC} et la mise en ligne des nouveaux 787 Dreamliner de Boeing, entraîneraient globalement une réduction d'environ 15 pour cent des COSMO d'ici 2018 comparativement à celles de 2012. Depuis, la société aérienne a annoncé ou mis en œuvre de nouvelles initiatives de réduction des coûts, notamment :

- le réaménagement de ses 777 de Boeing;
- le remplacement de 20 appareils 190 d'Embraer par 5 appareils monocouloirs de plus grand gabarit d'Airbus et 5 appareils 767 de Boeing;
- la conclusion d'un contrat d'achat de capacité modifié et prolongé avec Jazz;
- la mise en ligne de deux 777 de grande capacité de Boeing supplémentaires;
- la sélection des 737 MAX de Boeing pour remplacer les monocouloirs d'Airbus dans son parc aérien.

Air Canada est en bonne voie de dépasser ses cibles de la journée des investisseurs de 2013 et, tenant compte des nouvelles initiatives ci-dessus, croit maintenant pouvoir diminuer ses COSMO (exclusion faite de l'effet défavorable d'un écart de change et des prix du carburant) de 21 pour cent d'ici la fin de 2018 par rapport à celles de 2012.

De plus, à la fin du premier trimestre de 2015, les liquidités non soumises à restrictions s'élevaient à 3,123 G\$ (par rapport à une cible minimale de 1,7 G\$), le RCI était de 15,2 % (par rapport à une cible de 10 à 13 %), et le ratio de levier financier de la Société (dette nette ajustée par rapport au BAIIALA des 12 derniers mois) s'établissait à 2,6 (par rapport à un plafond cible de 3,5).

Les perspectives fournies dans le présent communiqué constituent des énoncés prospectifs au sens où l'entend la législation sur les valeurs mobilières applicable. Elles reposent sur un certain nombre d'hypothèses et sont assujetties à divers risques et incertitudes. Le lecteur se reportera à la mise en garde concernant les énoncés prospectifs ci-après.

Seules les personnes invitées à la journée des investisseurs de 2015 pourront y participer. Une webdiffusion audio en direct de l'événement, en mode écoute seulement, ainsi que les diapositives de la présentation, seront accessibles dans le site Web d'Air Canada au www.aircanada.com (section des investisseurs).

Principales hypothèses

Air Canada a formulé des hypothèses pour l'élaboration et la formulation de ces énoncés prospectifs. Dans le cadre de ces hypothèses, elle a présumé que durant la période de 2015 à 2018, la croissance annualisée du PIB canadien sera de 2,0 pour cent à 2,4 pour cent, la croissance de l'indice des prix à la consommation (IPC) canadien sera de 2,1 pour cent, et le salaire annuel moyen augmentera de 2,0 pour cent. Air Canada suppose également que le dollar canadien se négociera en moyenne entre 1,22 \$ CA et 1,23 \$ CA pour 1,00 \$ US et que le carburéacteur coûtera en moyenne entre 0,70 \$ et 0,815 \$ le litre, comme il est précisé dans le tableau ci-après en fonction de chaque année de 2015 à 2018.

Le tableau ci-dessous résume les principales hypothèses annuelles :

<u>Principales hypothèses annuelles</u>	2015-2018			
Économie canadienne	Croissance du PIB canadien de 2,0 % à 2,4 %			
Indice des prix à la consommation (IPC)	Croissance de l'IPC canadien de 2,1 %			
Croissance du salaire moyen	2,0 %			
	2015	2016	2017	2018
Dollar canadien par rapport au dollar américain ¹	1,22	1,23	1,23	1,22
Prix du carburéacteur (\$ CA/litre)	0,70	0,785	0,805	0,815

(1) Mesures non conformes aux PCGR

Sont décrites ci-après certaines mesures non conformes aux PCGR qu'utilise Air Canada pour fournir des renseignements supplémentaires sur son rendement financier et d'exploitation. 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 d'Air Canada des périodes pertinentes pour un rapprochement des mesures financières hors PCGR.

- Air Canada utilise le bénéfice net ajusté (perte nette ajustée) et le bénéfice net ajusté (perte nette ajustée) par action - dilué(e) pour mesurer 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 dérivés liés au carburant et autres dérivés ainsi que les éléments exceptionnels.
- Le BAIIALA est couramment utilisé dans le secteur du transport aérien et est employé par Air Canada pour mesurer le bénéfice avant intérêts, impôts, dotation aux amortissements et aux pertes de valeur et location d'avions, car ces coûts varient sensiblement d'une société aérienne à l'autre, en raison de la façon dont chacune finance ses appareils et autres actifs.
- La dette nette ajustée est une composante clé de la gestion du capital pour Air Canada, car elle lui permet de mesurer sa dette nette. 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.
- L'industrie du transport aérien utilise couramment le ratio normalisé de la dette nette ajustée par rapport au BAIIALA des 12 derniers mois, et Air Canada s'en sert pour mesurer son levier financier.
- Air Canada se sert du rendement du capital investi pour évaluer la rentabilité du capital qu'elle utilise. Le rendement se fonde sur le bénéfice net ajusté (perte nette ajustée) (voir le paragraphe ci-haut), compte non tenu des charges d'intérêts et des intérêts implicites aux termes des contrats de location simple. Le capital investi comprend la moyenne de l'actif total en glissement annuel, déduction faite de la moyenne des passifs d'exploitation ne portant pas intérêt en glissement annuel, et la valeur des contrats de location simple immobilisés (calculée en multipliant par 7 les coûts de location d'avions annualisés).

MISE EN GARDE CONCERNANT LES ÉNONCÉS PROSPECTIFS

Le présent communiqué contient des énoncés prospectifs au sens de la législation sur les 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 conformément aux règles de capitalisation normales 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, risque de 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 conditions économiques, des attentes futures, de l'évolution du cadre législatif et du cadre réglementaire ainsi que d'autres facteurs.

De par leur nature, les énoncés prospectifs reposent sur des hypothèses, dont celles décrites ci-dessous, et sont assujettis à d'importants risques et incertitudes. Les énoncés prospectifs ne sont donc pas entièrement assurés, en raison, notamment, de la survenance possible d'événements externes et de l'incertitude générale qui caractérise le secteur. À terme, 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 (notamment les systèmes météorologiques et autres phénomènes de la nature et les facteurs 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 et à la section 18 du rapport de gestion de 2014 d'Air Canada, Facteurs de risques, daté du 11 février 2015. Les énoncés prospectifs contenus dans ce communiqué correspondent aux attentes d'Air Canada en date de celui-ci (ou à la date à laquelle ils ont été faits) 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 des valeurs mobilières applicable.

Pour plus de renseignements: Renseignements : Isabelle Arthur (Montréal), 514 422-5788, isabelle.arthur@aircanada.ca ; Peter Fitzpatrick (Toronto), 416 263-5576, peter.fitzpatrick@aircanada.ca ; Angela Mah (Vancouver), 604 270-5741, angela.mah@aircanada.ca ; Internet : aircanada.com

<https://aircanada-fr.mediaroom.com/index.php?s=22457&item=137354>

MEMBRE DU RÉSEAU STAR ALLIANCE



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