

Air Canada publie ses résultats du deuxième trimestre de 2018

- BAIILA de 646 M\$ et bénéfice d'exploitation de 226 M\$ pour le deuxième trimestre
- Produits d'exploitation sans précédent de 4,333 G\$ pour le deuxième trimestre
- Montant record de 5,064 G\$ pour les liquidités non soumises à restrictions
- Ratio de levier financier de 2,1

MONTREAL, le 27 juill. 2018 /CNW Telbec/ - Air Canada a annoncé aujourd'hui pour le deuxième trimestre de 2018 un BAIILA¹⁾ (bénéfice avant intérêts, impôts, dotation aux amortissements et aux pertes de valeur et location avions) de 646 M\$, comparativement au BAIILA de 681 M\$ enregistré au deuxième trimestre de 2017. Air Canada a annoncé un bénéfice d'exploitation de 226 M\$ en regard d'un bénéfice d'exploitation de 292 M\$ au deuxième trimestre de 2017. La société aérienne a annoncé un bénéfice avant impôts ajusté¹⁾ de 163 M\$ au deuxième trimestre de 2018 contre un bénéfice avant impôts ajusté de 229 M\$ au trimestre correspondant de l'exercice précédent. Pour le deuxième trimestre de 2018, Air Canada affiche une perte avant impôts selon les PCGR de 71 M\$, en regard d'un bénéfice avant impôts de 314 M\$ au deuxième trimestre de 2017. Les résultats du deuxième trimestre de 2018 tenaient compte d'une perte à la vente d'actifs de 186 M\$ et d'une perte de change de 25 M\$, alors que ceux du deuxième trimestre de 2017 tenaient compte d'un profit de change de 68 M\$ et d'un profit à la cession-bail d'actifs de 26 M\$.

« Je suis heureux d'annoncer un autre trimestre de résultats solides au chapitre de la croissance des produits, de la maîtrise des coûts et des liquidités non soumises à restrictions, sur fond de prix du carburant largement supérieurs. Les produits sans précédent pour le trimestre à l'étude montrent l'attrait qu'exerce la marque Air Canada et soulignent la forte demande pour le transport aérien sur l'ensemble de nos principaux marchés. Je tiens à remercier nos 30 000 employés de travailler avec ardeur et dévouement pour combler les besoins de notre clientèle, efforts qui ont été récompensés ce mois-ci puisque Air Canada a été nommée meilleur transporteur aérien en Amérique du Nord pour la deuxième année de suite lors des World Airline Awards de Skytrax, qui se tenaient au Royaume-Uni. C'est la septième fois en neuf ans que nous remportons ce prix, preuve des progrès soutenus que nous avons accomplis. Il s'agit d'une réalisation qui me remplit de fierté, à l'instar de l'ensemble du personnel, a indiqué Calin Rovinescu, président et chef de la direction d'Air Canada.

« Au cours du deuxième trimestre, les produits passages ont grimpé de 10,4 % pour atteindre le niveau inégalé de 3,921 G\$ et nous avons dégagé un BAIILA de 646 M\$. Les produits passages par siège-mille offert (PPSMO) ont affiché une solide augmentation de 2,7 %, du fait principalement de la hausse du rendement unitaire, et les charges d'exploitation par siège-mille offert ajustées ont fléchi de 1,0 %. Les liquidités non soumises à restrictions totalisaient 5,064 G\$ à la clôture du trimestre, soit un montant record. Ces réalisations ont été accomplies malgré la hausse de 31 % du cours du carburant aviation en glissement annuel, ce qui témoigne de la vigueur de notre plan d'affaires.

« Nous avons toutefois modifié nos prévisions pour 2018 à l'égard de certaines mesures financières clés étant donné la rapide augmentation du cours du carburant aviation au premier semestre de 2018. Néanmoins, nous sommes d'avis que l'effet est à court terme et que la solidité de notre entreprise nous permettra de maintenir le cap. C'est pourquoi nous croyons toujours être en mesure d'atteindre les cibles à long terme énoncées lors de la dernière Journée des investisseurs. Nous estimons être capables d'atténuer d'environ 75 % l'effet de la hausse prévue du cours du carburant aviation en 2018 au moyen de majorations tarifaires, d'autres initiatives commerciales et de notre programme de transformation des coûts.

« Notre stratégie en cours s'est manifestée pleinement et de multiples façons au cours du trimestre à l'étude. Nous avons lancé 25 nouvelles lignes cet été, instauré le service Signature Air Canada

pour les clients nord-américains de marque et commencé à offrir le service Wi-Fi par satellite sur notre flotte internationale de gros-porteurs, et Air Canada a été désignée parmi les cinq meilleures marques employeurs au Canada. Qui plus est, nous avons parachevé la complexe entente de coentreprise entamée voilà quatre ans avec Air China, qui fait d'Air Canada le premier transporteur nord-américain à négocier une telle entente avec une compagnie aérienne chinoise. Cette réalisation nous procure, à partir de l'Amérique du Nord, un accès sans parallèle au marché de l'aviation dont la croissance est la plus rapide, et qui sera sous peu le plus important du monde, a indiqué M. Rovinescu.

« Le prix décerné par Skytrax montre que nos clients apprécient nos progrès et nous accordent leur fidélité, nos vols affichant un taux d'occupation moyen de 83,1 % durant le trimestre. Je remercie nos clients de choisir Air Canada et nous sommes déterminés à leur donner sans cesse plus de raisons de continuer à le faire, de conclure M. Rovinescu. »

Points saillants relativement au compte de résultat pour le deuxième trimestre

Au deuxième trimestre de 2018, du fait du relèvement de 7,5 % de la capacité, les produits passages réseau ont atteint le montant record de 3,921 G\$, en hausse de 371 M\$ (+10,4 %) par rapport au deuxième trimestre de 2017. L'accroissement des produits passages réseau est attribuable à l'amplification de 8,2 % du trafic et à l'amélioration de 2,0 % du rendement unitaire, malgré l'augmentation de 2,4 % de la longueur d'étape moyenne, qui a eu pour effet de réduire le rendement unitaire de 1,4 point de pourcentage à l'échelle du réseau. En données ajustées en fonction de la longueur d'étape, le rendement unitaire a crû de 3,4 % en glissement annuel.

En ce qui concerne la cabine Classe affaires, les produits passages réseau ont augmenté de 98 M\$ (+13,7 %) en regard du deuxième trimestre de 2017 du fait de l'amplification de 10,3 % du trafic et de l'accroissement de 3,1 % du rendement unitaire.

Au deuxième trimestre de 2018, les charges d'exploitation se sont établies à 4,107 G\$, en hausse de 489 M\$ (+14 %) par rapport au trimestre correspondant 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 (« CESMO¹ ») d'Air Canada ont augmenté de 5,6 % par rapport au deuxième trimestre de 2017. Les CESMO ajustées¹ de la société aérienne ont fléchi de 1,0 % par rapport au trimestre correspondant de l'exercice précédent, soit une amélioration par rapport à la fourchette de l'ordre de 0,5 % à 1,5 % que prévoyait Air Canada dans son communiqué de presse du 30 avril 2018. L'amélioration des CESMO ajustées par rapport aux prévisions est essentiellement attribuable au devancement des prolongations de contrats de location avions (auparavant prévues pour la plupart au troisième trimestre de 2018) qui a comprimé les provisions liées à la maintenance, à l'incidence des initiatives de réduction des coûts liées au programme de transformation des coûts d'Air Canada et à d'autres diminutions des charges d'exploitation.

Air Canada a comptabilisé un bénéfice net ajusté¹ de 114 M\$ au deuxième trimestre de 2018, soit un bénéfice net ajusté dilué par action de 0,41 \$, contre un bénéfice net ajusté de 226 M\$, soit un bénéfice net ajusté dilué par action de 0,82 \$, au deuxième trimestre de 2017. Au deuxième trimestre de 2018, la société aérienne a comptabilisé une perte nette selon les PCGR de 77 M\$, soit une perte nette diluée par action de 0,28 \$, en regard d'un bénéfice net de 311 M\$ au deuxième trimestre de 2017, soit un bénéfice net dilué par action de 1,13 \$. Au deuxième trimestre de 2018, Air Canada a inscrit une perte à la vente d'actifs de 186 M\$ relativement à la vente attendue de 25 appareils d'Embraer ainsi que des pertes de change de 25 M\$. Au deuxième trimestre de 2017, Air Canada avait comptabilisé des profits de change de 68 M\$ et un profit de 26 M\$ à la cession-bail de deux appareils 787 de Boeing.

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

Au 30 juin 2018, les liquidités non soumises à restrictions (trésorerie, placements à court terme et fonds disponibles aux termes des marges de crédit) avaient atteint 5,064 G\$ (4,181 G\$ au 31 décembre 2017), soit le niveau le plus élevé de toute l'histoire d'Air Canada.

Au 30 juin 2018, la dette nette ajustée s'élevait à 6,111 G\$, ce qui représente une diminution de 5 M\$ par rapport au 31 décembre 2017. Au deuxième trimestre de 2018, l'accroissement des soldes de la dette à long terme et des contrats de location-financement de 889 M\$ a été largement contrebalancé par la hausse des soldes de trésorerie et des placements à court terme de 866 M\$ et le fléchissement de 28 M\$ des contrats de location simple immobilisés. Au 30 juin 2018, le ratio de levier financier¹⁾ d'Air Canada s'établissait à 2,1, sans variation par rapport au 31 décembre 2017.

Les flux de trésorerie nets liés aux activités d'exploitation se sont élevés à 853 M\$ au deuxième trimestre de 2018, en hausse de 24 M\$ par rapport au deuxième trimestre de 2017. Les flux de trésorerie disponibles¹⁾ se sont établis à un montant négatif de 13 M\$ au deuxième trimestre de 2018, soit une baisse de 318 M\$ par rapport au deuxième trimestre de 2017 du fait principalement de l'encaissement par Air Canada du produit de 371 M\$ tiré de la cession-bail d'appareils au deuxième trimestre de 2017. Aucune opération de cession-bail analogue n'a été réalisée au deuxième trimestre de 2018.

Pour la période de 12 mois close le 30 juin 2018, le rendement du capital investi¹⁾ s'est établi à 13,7 %, ce qui représente une nette augmentation par rapport au coût moyen pondéré du capital de 7,5 %.

Cibles de la Journée des investisseurs de 2017 et perspectives actuelles

À sa Journée des investisseurs de septembre 2017, Air Canada a communiqué ses prévisions concernant les mesures financières clés qui suivent :

- Marge BAIILA annuelle (soit le BAIILA exprimé en pourcentage des produits d'exploitation) de 17 % à 20 % en 2018, 2019 et 2020 :
Air Canada s'attend désormais à dégager une marge BAIILA d'environ 16 % pour l'exercice 2018. Cette baisse de la marge BAIILA projetée tient compte d'un prix du carburant aviation sensiblement plus élevé que le niveau prévu par Air Canada dans son communiqué du 19 septembre 2017 publié à l'occasion de la Journée des investisseurs. Compte tenu des mesures d'atténuation supplémentaires mises en application, notamment des améliorations ultérieures au chapitre de la fixation des prix et de la productivité, outre le programme de transformation des coûts de 250 M\$ de la société aérienne dont l'achèvement est prévu en 2019, Air Canada est convaincue que la marge BAIILA et le rendement du capital investi reviendront à des niveaux normaux d'ici la clôture de l'exercice et qu'elle atteindra ses cibles de la Journée des investisseurs après 2018.
 - Air Canada prévoit toujours dégager une marge BAIILA de 17 % à 20 % en 2019 et en 2020.
- Rendement du capital investi annuel de 13 % à 16 % en 2018, 2019 et 2020 :
Air Canada s'attend désormais à ce que son rendement du capital investi annuel atteigne environ 12 % en 2018. Cette baisse du rendement du capital investi annuel projeté tient compte du fait qu'Air Canada prévoit que le bénéfice net ajusté sera moindre que prévu.
 - Air Canada prévoit toujours atteindre un rendement du capital investi annuel de l'ordre de 13 % à 16 % en 2019 et 2020.
- Flux de trésorerie disponibles cumulatifs de l'ordre de 2,0 G\$ à 3,0 G\$ pour la période 2018-2020 :
 - Air Canada prévoit toujours atteindre cette cible.
- Ratio de levier financier d'au plus 1,2 d'ici la fin de 2020 (calculé d'après le ratio dette nette ajustée-BAIILA des 12 derniers mois) :
 - Air Canada prévoit toujours atteindre cette cible.

Flux de trésorerie disponibles de l'exercice 2018

Air Canada prévoit désormais enregistrer des flux de trésorerie disponibles positifs, de l'ordre de 350 M\$ à 500 M\$ en 2018, plutôt qu'une fourchette de l'ordre de 250 M\$ à 500 M\$ comme elle le prévoyait dans son communiqué de presse du 30 avril 2018. Cette modification tient compte du cours du carburant sensiblement supérieur aux prévisions pour l'exercice 2018 et prend désormais en compte également le produit net de 296 M\$ tiré de la vente attendue de 25 appareils E190 d'Embraer au troisième trimestre de 2018. Une fois la vente réalisée, Air Canada exploitera ces appareils aux termes de contrats de cession-bail jusqu'à leur retrait graduel du parc aérien de 2018 à 2020, conformément à sa planification actuelle en ce qui concerne son parc aérien.

CESMO ajustées du troisième trimestre de 2018 et de l'exercice 2018

Pour le troisième 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 ni des éléments particuliers) augmentent de 2,0 % à 3,0 % par rapport au troisième trimestre de 2017.

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

Prévisions supplémentaires

Pour l'exercice 2018 :

Dotation aux amortissements et aux pertes de valeur

Air Canada prévoit désormais que la dotation aux amortissements et aux pertes de valeur augmentera d'environ 125 M\$ par rapport à l'exercice 2017, contrairement à l'augmentation de 150 M\$ qu'elle prévoyait dans son communiqué de presse du 30 avril 2018, en raison de la vente attendue de 25 appareils E190 d'Embraer au troisième trimestre de 2018. Comme indiqué ci-dessus, après leur vente, Air Canada exploitera ces appareils aux termes de contrats de cession-bail, ce qui fera en sorte que l'accroissement des coûts de location avions contrebalancera largement la baisse de la dotation aux amortissements.

Charges sociales

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

Charge de maintenance avions

Air Canada prévoit toujours que la charge de maintenance avions augmentera d'environ 90 M\$ en regard de l'exercice 2017.

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 relativement modeste pour le troisième trimestre et l'ensemble de 2018. Air Canada a également présumé que le dollar canadien se négocierait en moyenne à 1,32 \$ CA pour 1,00 \$ US au troisième trimestre et à

1,30 \$ CA pour 1,00 \$ US pour l'ensemble de 2018, et que le cours du carburant aviation s'établirait en moyenne à 0,80 \$ CA le litre pour le troisième trimestre et à 0,78 \$ CA le litre pour l'ensemble de 2018.

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

	Exercice 2018	
Marge BAIIALA	Environ 16 %	
Rendement du capital investi	Environ 12 %	
Flux de trésorerie disponibles	De 350 M\$ à 500 M\$	
	Troisième trimestre de 2018 par rapport au troisième trimestre de 2017	Exercice 2018 par rapport à l'exercice 2017
OESIMO ajustées	Hausse de l'ordre de 2,0 % à 3,0 %	Fourchette allant d'une baisse de 0,5 % à une hausse de 1,0 %
Dotation aux amortissements et aux pertes de valeur	Hausse de 125 M\$	
Charges sociales	Hausse de 75 M\$	
Charge de maintenance avions	Hausse de 90 M\$	
Principales hypothèses	Troisième trimestre de 2018	Exercice 2018
PIB - Canada	Croissance relativement modeste	Croissance relativement modeste
Montant en \$ CA pour 1,00 \$ US	1,32 \$	1,30 \$
Carburant aviation - en \$ CA le litre	0,80 \$	0,78 \$

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 du deuxième trimestre 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 (perte nette ajustée) et le résultat ajusté dilué par action 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, 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, du profit ou de la perte à la vente d'actifs ainsi 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 sociétés aériennes. Depuis le quatrième trimestre de 2017 inclusivement, le bénéfice net ajusté (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, 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, du profit ou de la perte à la vente d'actifs ainsi que des éléments particuliers. Air Canada se sert du résultat avant impôts ajusté afin de déterminer le rendement du capital investi.

- Le BAILALA 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 son matériel volant et ses autres actifs. Air Canada retranche les éléments particuliers du BAILALA, car ces éléments fausseraient l'analyse de certaines tendances commerciales et rendraient moins pertinente toute analyse comparative en regard d'autres sociétés aériennes.
- 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^{MD} 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 sociétés aériennes. 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.
- Le ratio de levier financier s'entend du ratio dette nette ajustée-BAILALA 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 BAILALA (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 BAILALA (qui sont utilisés pour déterminer le ratio de levier financier), car ces éléments fausseraient l'analyse de certaines tendances commerciales et rendraient moins pertinente toute analyse comparative en regard d'autres sociétés aériennes.
- 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 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 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. Il y a lieu de 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 non audités intermédiaires du deuxième trimestre de 2018 d'Air Canada et les notes complémentaires ainsi que son rapport de gestion du deuxième trimestre 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

Air Canada invite les analystes à sa téléconférence trimestrielle qui se tiendra aujourd'hui, le 27 juillet 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 aériens et chef de l'exploitation, 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 416 340-2218 ou le 1 800 478-9326

Écoutez la webémission audio en direct au : <https://bell.media-server.com/m6/p/3o95v3mr>

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 à venir. 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 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 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, 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.

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)	Deuxièmes trimestres			Premiers semestres		
	2018	2017 ¹⁾	Variation (\$)	2018	2017 ¹⁾	Variation (\$)
Mesures de performance financière						
Produits d'exploitation	4 333	3 910	423	8 404	7 552	852
Bénéfice d'exploitation	226	292	(66)	212	262	(50)
Bénéfice (perte) avant impôts sur le résultat	(71)	314	(385)	(255)	301	(556)
Bénéfice net (perte nette)	(77)	311	(388)	(247)	298	(545)
Résultat avant impôts ajusté ²⁾	163	229	(66)	91	166	(75)
Bénéfice net ajusté ²⁾	114	226	(112)	62	163	(101)
Marge d'exploitation (en %)	5,2 %	7,5 %	(2,3) pt	2,5 %	3,5 %	(1,0) pt
BAIIALA (compte non tenu des éléments particuliers) ²⁾	646	681	(35)	1 043	1 047	(4)
Marge BAIIALA (compte non tenu des éléments particuliers) (en %) ²⁾	14,9 %	17,4 %	(2,5) pt	12,4 %	13,9 %	(1,5) pt
Liquidités non soumises à restrictions ³⁾	5 064	4 493	571	5 064	4 493	571
Flux de trésorerie nets liés aux activités d'exploitation	853	829	24	1 964	1 856	108
Flux de trésorerie disponibles ²⁾	(13)	305	(318)	180	775	(595)
Dettes nettes ajustées ²⁾	6 111	6 393	(282)	6 111	6 393	(282)
Rendement du capital investi (en %) ²⁾	13,7 %	15,7 %	(2,0) pt	13,7 %	15,7 %	(2,0) pt
Ratio de levier financier ²⁾	2,1	2,4	(0,3)	2,1	2,4	(0,3)
Résultat par action - dilué	(0,28) \$	1,13 \$	(1,41) \$	(0,91) \$	1,07 \$	(1,98) \$
Résultat ajusté par action - dilué ²⁾	0,41 \$	0,82 \$	(0,41) \$	0,22 \$	0,59 \$	(0,37) \$
Statistiques d'exploitation⁴⁾						
			Variation(%)			Variation(%)
Passagers-milles payants (« FMP ») (en millions)	22 654	20 928	8,2	43 094	39 269	9,7
Sièges-milles offerts (« SMO ») (en millions)	27 269	25 357	7,5	52 131	48 251	8,0
Coefficient d'occupation (en %)	83,1 %	82,5 %	0,5 pt	82,7 %	81,4 %	1,3 pt
Produits passages par FMP (« rendement unitaire ») (en cents)	17,3	17,0	2,0	17,2	17,0	1,2
Produits passages par SMO (« FPSMO ») (en cents)	14,4	14,0	2,7	14,2	13,8	2,8
Produits d'exploitation par SMO (en cents)	15,9	15,4	3,0	16,1	15,7	3,0
Charges d'exploitation par SMO (« CESMO ») (en cents)	15,1	14,3	5,6	15,7	15,1	4,0
CESMO ajustées (en cents) ²⁾	10,6	10,7	(1,0)	11,1	11,1	(0,3)
Effectif moyen en équivalents temps plein (« ETP ») (en milliers) ⁵⁾	30,0	27,8	8,0	29,4	27,3	7,7
Avions en service à la clôture de la période	413	393	5,1	413	393	5,1
Utilisation moyenne du parc aérien (en heures par jour)	10,1	10,3	(2,0)	10,1	10,1	(0,4)
Sièges routés (en milliers)	15 713	14 962	5,0	30 645	29 242	4,8
Fréquences des appareils (en milliers)	145,2	141,2	2,9	281,7	275,5	2,3
Longueur d'étape moyenne (en milles) ⁶⁾	1 736	1 695	2,4	1 701	1 650	3,1
Coût du litre de carburant (en cents)	80,2	61,3	30,9	76,9	62,2	23,6
Consommation de carburant (en milliers de litres)	1 370 194	1 300 061	5,4	2 652 032	2 493 793	6,3
Passagers payants transportés (en milliers) ⁷⁾	12 535	11 895	5,4	24 189	22 819	6,0

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 1er janvier 2018 et a retraité les chiffres de 2017. Le rendement du capital investi et le ratio de levier financier au 30 juin 2017 n'ont pas été retraités au titre de l'adoption de cette nouvelle norme comptable. Se reporter à la rubrique 9, Méthodes comptables, du rapport de gestion du deuxième trimestre de 2018 d'Air Canada pour un complément d'information à cet égard.

- 2) *Le résultat avant impôts ajusté, le bénéfice net ajusté, le résultat ajusté par action - dilué, le BAI/ALA (à savoir le bénéfice avant intérêts, impôts, dotation aux amortissements et aux pertes de valeur et la location avions), la marge BAI/ALA, 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 6 et 14 du rapport de gestion du deuxième trimestre 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 BAI/ALA présentés par Air Canada. Se reporter à la rubrique 4 du rapport de gestion du deuxième trimestre 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, des placements à court terme et des fonds disponibles aux termes des facilités de crédit renouvelables d'Air Canada. Au 30 juin 2018, les liquidités non soumises à restrictions se composaient de trésorerie et de placements à court terme de 4 670 M\$ et de facilités de crédit non utilisées de 394 M\$. Au 30 juin 2017, les liquidités non soumises à restrictions se composaient de trésorerie et de placements à court terme de 4 054 M\$ et de facilités de crédit non utilisées de 439 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.*

SOURCE Air Canada

Consulter le contenu original : <http://www.newswire.ca/fr/releases/archive/July2018/27/c6429.html>

%SEDAR: 00001324F

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

CO: Air Canada

CNW 06:00e 27-JUL-18