

[Communiqués](#)

Air Canada annonce ses résultats pour le deuxième trimestre de 2019

- Produits d'exploitation sans précédent pour un deuxième trimestre de 4,757 G\$
- Bénéfice d'exploitation de 422 M\$ et BAIIA de 916 M\$
- Ratio de levier financier de 0,9 et liquidités non soumises à restrictions record de 6,907 G\$

MONTREAL, le 30 juill. 2019 /CNW Telbec/ - Air Canada a annoncé aujourd'hui pour le deuxième trimestre de 2019 un BAIIA¹⁾ (bénéfice avant intérêts, impôts et dotation aux amortissements et aux pertes de valeur) de 916 M\$, comparativement au BAIIA de 739 M\$ enregistré au deuxième trimestre de 2018. La Société a constaté un bénéfice d'exploitation de 422 M\$ pour le deuxième trimestre de 2019, contre 308 M\$ au deuxième trimestre de 2018. Air Canada a inscrit un bénéfice net ajusté¹⁾ de 240 M\$, soit un bénéfice net ajusté dilué par action de 0,88 \$, au deuxième trimestre de 2019, en regard d'un bénéfice net ajusté de 129 M\$, soit un bénéfice net ajusté dilué par action de 0,47 \$ au deuxième trimestre de 2018. Au deuxième trimestre de 2019, le bénéfice net s'est établi à 343 M\$, soit un bénéfice net dilué par action de 1,26 \$, en regard d'une perte nette de 102 M\$, soit une perte nette diluée par action de 0,37 \$, pour le deuxième trimestre de 2018. Les résultats du deuxième trimestre de 2019 tenaient compte d'un profit de change de 117 M\$ alors que ceux du deuxième trimestre de 2018 comprenaient une perte à la cession d'actifs de 186 M\$ et une perte de change de 82 M\$.

« Je me réjouis d'annoncer qu'Air Canada affiche d'excellents résultats au deuxième trimestre, notamment des produits d'exploitation sans précédent de 4,757 G\$ et des liquidités record de près de 7 G\$. Bien que ces résultats dépassent nos attentes, l'interdiction de vol touchant les appareils 737 MAX de Boeing a nui à la croissance du BAIIA d'un exercice à l'autre. L'équipe de direction et l'ensemble des employés touchés par cet enjeu complexe ont accompli un travail extraordinaire en mettant en œuvre des solutions créatives pour notre parc aérien, notre horaire, notre réseau et nos activités afin de mener les passagers à destination durant le trimestre, a indiqué Calin Rovinescu, président et chef de la direction d'Air Canada.

« Ces résultats ont de quoi impressionner : les produits ont affiché une croissance sur chaque marché et les produits passages de l'ensemble du réseau ont progressé de 10,7 % sous l'impulsion d'un relèvement de la capacité de 2,3 %. Nous avons également su bien gérer les coûts, compte tenu du défi qu'a constitué le remplacement de certains des appareils 737 MAX de Boeing retirés du service. Nous avons désormais dépassé notre objectif de 250 M\$ d'économies réalisées au titre de notre programme de transformation des coûts et nous avons comprimé notre ratio de levier financier, qui est de 0,9 en regard de 1,2 au trimestre précédent. Le 27 juin, nous annonçons la conclusion d'une convention définitive visant l'acquisition de Transat A.T. Inc., transaction qui, une fois réalisée, profitera selon nous à toutes les parties intéressées. Déjà, les avantages de cette fusion ont été soulignés par d'importantes parties prenantes comme Unifor, Aéroports de Montréal, Tourisme Montréal, d'importantes agences de voyages, la Chambre de commerce du Montréal métropolitain, le Conseil du patronat du Québec et la Fédération des chambres de commerce du Québec.

« L'effet de l'interdiction de vol des appareils 737 MAX de Boeing se fera sentir de façon plus aiguë durant la haute saison estivale et, par conséquent, le BAIIA du troisième trimestre devrait augmenter d'environ 5 % par rapport au troisième trimestre de 2018. La capacité prévue au troisième trimestre devrait baisser d'environ 2 % en regard de la période correspondante de 2018, par opposition à une augmentation d'environ 3 % de la capacité initialement planifiée. Nous prévoyons de retirer les appareils 737 MAX de Boeing de l'horaire jusqu'au 8 janvier 2020 au plus tôt. Nous privilégions une approche prudente en matière d'horaire afin que les clients puissent faire leurs réservations en toute quiétude pour leurs vacances cet automne, et surtout cet hiver pendant les fêtes. Nous ne disposons actuellement d'aucune information fiable quant à l'échéancier de remise en service des appareils 737 MAX de Boeing et attendons l'aval des organismes de réglementation. Si les appareils sont remis en service plus tôt, nous étudierons la possibilité d'en réintégrer certains dans notre parc aérien comme appareils de remplacement ou de rechange, d'ajouter M. Rovinescu.

« Enfin, je désire exprimer ma gratitude envers notre clientèle pour sa fidélité, qu'elle a d'ailleurs manifestée en nous nommant Meilleur transporteur aérien en Amérique du Nord aux World Airline Awards de 2019 de Skytrax. Ce prix, que nous remportons pour la troisième année de suite, est la preuve des efforts considérables que déploient nos employés, qui ont d'ailleurs récolté le prix du Meilleur personnel au Canada de Skytrax. Je tiens à les remercier de leur dévouement à l'égard de nos clients qu'ils mènent à bon port de façon sécuritaire chaque jour, a conclu M. Rovinescu. »

Points saillants relativement au compte de résultat - deuxième trimestre de 2019

Air Canada a commencé à consolider les résultats financiers d'Aéroplan le 10 janvier 2019, soit la date de son acquisition d'Aéroplan. Elle a adopté la norme comptable IFRS 16, Contrats de location, avec prise d'effet le 1^{er} janvier 2019 et a retraité les chiffres de 2018 (notamment aux fins de comparaison d'une période à l'autre).

Par suite du relèvement de 2,3 % de la capacité, les produits passages de l'ensemble du réseau ont atteint 4,338 G\$, un montant record pour un deuxième trimestre, en hausse de 417 M\$ (+10,7 %) par rapport au trimestre correspondant de 2018. L'accroissement des produits passages réseau est attribuable à la hausse de 6,8 % du rendement unitaire et à l'amplification de 3,6 % du trafic. L'amélioration du rendement unitaire rendait compte de la croissance du trafic local haute contribution sous l'effet de la contraction de la capacité imputable à l'immobilisation au sol des appareils 737 MAX de Boeing et de l'amélioration globale du contexte tarifaire. La progression du rendement unitaire en glissement annuel tenait compte également du rendement supplémentaire qu'a enregistré Air Canada relativement aux produits liés aux échanges contre billets-primés Aéroplan qu'Air Canada a commencé à comptabiliser après l'acquisition de cette dernière le 10 janvier 2019. Au deuxième trimestre de 2019, l'interdiction de vol des appareils 737 MAX de Boeing a eu des répercussions négatives sur le BAIIA, malgré l'incidence favorable sur le rendement unitaire.

En ce qui concerne la cabine Classe affaires, les produits passages réseau ont augmenté de 83 M\$ (+10,2 %) par rapport au deuxième trimestre de 2018, en raison du trafic et du rendement unitaire qui ont tous deux augmenté de 5,0 %.

Au deuxième trimestre de 2019, les charges d'exploitation se sont établies à 4,335 G\$, en hausse de 310 M\$ (+8 %) en regard du deuxième trimestre de 2018.

Les charges d'exploitation par siège-mille offert (« CESMO ») d'Air Canada ont augmenté de 5,2 % par rapport au deuxième trimestre de 2018. Les CESMO ajustées¹⁾ de la Société ont crû de 5,9 % en regard du deuxième trimestre de 2018. Ces hausses rendent compte en grande partie de l'incidence de l'interdiction de vol touchant les appareils 737 MAX de Boeing qui a donné lieu à une croissance des sièges-milles offerts (« SMO ») inférieure de plus de 50 % aux prévisions initiales, à une hausse des coûts liés aux appareils de remplacement et au maintien des charges d'exploitation courantes, notamment la dotation aux amortissements et les charges salariales liées aux pilotes, qui continuaient d'être engagées à l'égard des appareils 737 MAX de Boeing, malgré leur immobilisation au sol. Air Canada disposait de 24 appareils 737 MAX de Boeing dans son parc en exploitation au moment de l'interdiction de vol et prévoyait d'en recevoir 12 autres, la flotte de 737 MAX de Boeing devant totaliser 36 appareils d'ici juillet 2019. Étant donné que l'entreprise de fidélisation Aéroplan n'était pas consolidée dans les résultats financiers d'Air Canada en 2018, aux fins d'une comparaison plus pertinente de la rentabilité des activités courantes de la Société, les CESMO ajustées de cette dernière pour le deuxième trimestre de 2019 ne tiennent pas compte des charges d'exploitation d'Aéroplan.

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

Au 30 juin 2019, les liquidités non soumises à restrictions (trésorerie, équivalents de trésorerie, placements à court terme et facilités de crédit non utilisées) avaient atteint le chiffre record de 6,907 G\$ (5,064 G\$ au 30 juin 2018).

Au 30 juin 2019, la dette nette se chiffrait à 3,277 G\$, en baisse de 1,937 G\$ par rapport au 31 décembre 2018, du fait de l'accroissement de 1,467 G\$ des soldes de trésorerie, d'équivalents de trésorerie, de placements à court terme et de placements à long terme et de la baisse de 470 M\$ de la dette à long terme et des obligations locatives. Au 30 juin 2019, le ratio de levier financier d'Air Canada s'établissait à 0,9, comparativement à 1,6 au 31 décembre 2018.

Les flux de trésorerie nets liés aux activités d'exploitation se sont établis à 1,090 G\$, en hausse de 9 M\$ en regard du deuxième trimestre de 2018. Au deuxième trimestre de 2019, les flux de trésorerie disponibles¹⁾ se sont établis à 537 M\$, en hausse de 413 M\$ par rapport au deuxième trimestre de 2018 en raison principalement de la baisse des dépenses d'investissement en glissement annuel, en grande partie imputable au report des livraisons des appareils 737 MAX de Boeing.

Pour la période de 12 mois close le 30 juin 2019, le rendement du capital investi¹⁾ s'est établi à 15,5 %, résultat qui est considérablement supérieur au coût moyen pondéré du capital de 7,2 % d'Air Canada. Au deuxième trimestre de 2019, Air Canada a changé sa définition de trésorerie excédentaire. Air Canada définit la trésorerie excédentaire comme le total de la trésorerie et des placements qui excède le niveau minimal de trésorerie nécessaire au soutien des activités d'exploitation. Cette mesure de la liquidité comprend la trésorerie, les équivalents de trésorerie, les placements à court terme, les liquidités soumises à restrictions à court terme ainsi que les placements à long terme. Air Canada estime que le niveau minimal de trésorerie nécessaire au soutien des activités commerciales courantes correspond à 20 % des produits d'exploitation des 12 derniers mois. Cette estimation du niveau minimal de trésorerie suffit pour couvrir les produits passages perçus d'avance et combler les besoins de liquidité d'Air Canada. Auparavant, Air Canada estimait ses besoins en trésorerie en fonction des produits passages perçus d'avance et de la partie courante des produits différés d'Aéroplan et autres produits différés.

Offre publique de rachat dans le cours normal des activités

Au deuxième trimestre de 2019, Air Canada a racheté au total, aux fins d'annulation, 2 770 000 actions à un prix moyen de 38,83 \$ l'action pour une contrepartie totale de 108 M\$ (total de 4 314 487 actions à un prix moyen de 36,77 \$ l'action pour une contrepartie totale de 159 M\$ au premier semestre de 2019). Au 30 juin 2019, 22 645 551 actions au total demeurent susceptibles de rachat dans le cadre de l'offre publique de rachat dans le cours normal des activités en cours.

Au deuxième trimestre de 2018, Air Canada a racheté au total, aux fins d'annulation, 859 565 actions à un prix moyen de 24,92 \$ l'action pour une contrepartie totale de 22 M\$ (total de 914 218 actions à un prix moyen de 24,78 \$ l'action pour une contrepartie totale de 23 M\$ au semestre clos le 30 juin 2018).

Perspectives

Comme le calendrier de remise en service des appareils 737 MAX de Boeing demeure incertain, aux fins de planification, Air Canada a retiré de son horaire les vols assurés par ces appareils jusqu'au 8 janvier 2020 au plus tôt. La décision définitive quant à la remise en service des appareils 737 MAX de Boeing se fondera sur l'évaluation en matière de sécurité que fera Air Canada lorsque Transports Canada aura levé l'avis de sécurité et que les autorités réglementaires internationales auront donné leur aval. Les dépenses d'investissement projetées, que l'on peut consulter à la rubrique 6.6 du rapport de gestion du deuxième trimestre de 2019 d'Air Canada, ont fait l'objet d'une mise à jour afin de rendre compte qu'il est tenu pour acquis que les 12 appareils 737 MAX de Boeing restants dont la livraison était prévue pour 2019 seront livrés en 2020.

Dans son communiqué du 15 mars 2019, Air Canada annonçait qu'elle suspendait les prévisions financières qu'elle avait fournies les 15 et 28 février 2019 à l'égard de l'exercice 2019 en raison de l'interdiction de vol des appareils 737 MAX de Boeing jusqu'à nouvel ordre et de la décision de l'avionneur Boeing de suspendre les livraisons d'appareils 737 MAX de Boeing aux transporteurs clients.

Les prévisions financières pour les exercices 2020 et 2021 à l'égard de la marge BAIIA annuelle (à savoir le bénéfice avant intérêts, impôts, dotation aux amortissements et aux pertes de valeur, exprimé en pourcentage des produits d'exploitation), du rendement du capital investi annuel, ainsi que des flux de trésorerie disponibles cumulés pour la période 2019-2021, demeurent en vigueur.

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 de 2019 et pour l'ensemble de 2019. Air Canada prévoit également que le dollar canadien se négociera en moyenne à 1,31 \$ CA pour 1,00 \$ US au troisième trimestre et à 1,32 \$ CA pour 1,00 \$ US pour l'ensemble de 2019, et que le cours du carburant aviation s'établira en moyenne à 0,78 \$ CA le litre pour le troisième trimestre de 2019 et l'ensemble de 2019.

Les perspectives fournies dans le présent communiqué constituent des énoncés prospectifs au sens de la législation en valeurs mobilières applicable; elles sont fondées sur diverses hypothèses (y compris celles fournies ci-dessus) 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 2019 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 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 pour mesurer le rendement financier avant impôts global de ses activités sans égard aux effets du profit ou de la perte de change, du 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 BAIIA (à savoir le bénéfice avant intérêts, impôts et dotation aux amortissements et aux pertes de valeur) 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, 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 BAIIA, 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.

Dans le calcul des CESMO ajustées, la charge de carburant aviation est exclue des 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 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 fait d'exclure des charges d'exploitation la charge de carburant aviation, les coûts liés à la portion terrestre des forfaits de Vacances Air Canada et les éléments particuliers rend possible de manière générale une analyse plus juste du rendement des charges d'exploitation d'Air Canada ainsi qu'une comparaison plus pertinente avec les charges d'autres sociétés aériennes.

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 d'une comparaison plus pertinente de la rentabilité des activités courantes de la Société, les CESMO ajustées d'Air Canada pour 2019 ne tiennent pas compte des charges d'exploitation d'Aéroplan.

- Le ratio de levier financier s'entend du ratio dette nette-BAIIA 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 divisée par le BAIIA (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 BAIIA (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. Les flux de trésorerie disponibles pour 2019 ne tiennent pas compte non plus du produit exceptionnel tiré de l'acquisition d'Aéroplan.
- Air Canada se sert du rendement du capital investi afin d'évaluer la rentabilité du capital qu'elle utilise pour générer des rendements. Le rendement du capital investi se fonde sur le résultat avant impôts ajusté, compte non tenu des charges d'intérêts. Le capital investi comprend la moyenne de la dette à long terme en glissement annuel, la moyenne des obligations locatives en glissement annuel et la moyenne des capitaux propres attribuables aux actionnaires en glissement annuel, déduction faite de la trésorerie excédentaire. Air Canada définit la trésorerie excédentaire comme la trésorerie qui n'est pas nécessaire à l'exercice des activités commerciales de base. Air Canada estime que le niveau minimal de trésorerie nécessaire au soutien des activités commerciales courantes correspond à 20 % des produits d'exploitation des 12 derniers mois. Cette estimation du niveau minimal de trésorerie suffit pour couvrir les produits passages perçus d'avance et combler les besoins de liquidité d'Air Canada. 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 du deuxième trimestre de 2019 d'Air Canada et les notes complémentaires ainsi que son rapport de gestion du deuxième trimestre de 2019 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 25 mars 2019, veuillez consulter SEDAR au www.sedar.com.

Avis concernant la téléconférence du deuxième trimestre

Air Canada invite les analystes à sa téléconférence trimestrielle qui se tiendra aujourd'hui, le 30 juillet 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/p6n6wqxj>

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 comme « 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 cybersûreté, sa capacité de mettre en œuvre efficacement des initiatives stratégiques opportunes (notamment la remise en service des appareils 737 MAX de Boeing de son parc aérien et l'intégration des appareils faisant l'objet de commandes) ou de réduire les charges d'exploitation, sa capacité d'intégrer et d'exploiter avec succès l'entreprise de fidélisation Aéroplan après son acquisition d'Aimia Inc. et de réussir le lancement de 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 la liquidité, 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 sinistre, 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 14, Facteurs de risque, du rapport de gestion du deuxième trimestre de 2019 d'Air Canada et à la rubrique 18, Facteurs de risque, du rapport de gestion de 2018 d'Air Canada. Par ailleurs, l'acquisition de Transat A.T. Inc. est assujettie à l'approbation des actionnaires de celle-ci, ainsi qu'à l'approbation du tribunal et des organismes de réglementation et à la satisfaction de certaines conditions usuelles, et rien ne garantit que l'acquisition sera réalisée, ou qu'elle le sera conformément aux modalités décrites dans le présent communiqué. Les énoncés prospectifs contenus ou intégrés par renvoi dans le présent communiqué représentent les attentes d'Air Canada en date de ce 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,	Deuxièmes trimestres		Premiers semestres	
		Variation		Variation

sauf indication contraire)	2019 ¹⁾	2018 ²⁾	(\$)	2019 ¹⁾	2018 ²⁾	(\$)
Mesures de performance financière						
Produits d'exploitation	4 757	4 333	424	9 210	8 404	806
Bénéfice d'exploitation	422	308	114	549	394	155
Bénéfice (perte) avant impôts sur le résultat	440	(106)	546	725	(335)	1 060
Bénéfice net (perte nette)	343	(102)	445	688	(305)	993
Résultat avant impôts ajusté ³⁾	326	185	141	350	153	197
Bénéfice net ajusté ³⁾	240	129	111	257	103	154
Marge d'exploitation (en %)	8,9 %	7,1 %	1,8 pt	6,0 %	4,7 %	1,3 pt
BAIIA ³⁾	916	739	177	1 499	1 243	256
Marge BAIIA (en %) ³⁾	19,3 %	17,1 %	2,2 pt	16,3 %	14,8 %	1,5 pt
Liquidités non soumises à restrictions ⁴⁾	6 907	5 064	1 843	6 907	5 064	1 843
Flux de trésorerie nets liés aux activités d'exploitation	1 090	1 081	9	4 201	2 372	1 829
Flux de trésorerie disponibles ³⁾	537	124	413	1 116	442	674
Dette nette ³⁾	3 277	5 705	(2 428)	3 277	5 705	(2 428)
Rendement du capital investi (en %) ^{2),3)}	15,5 %	N.S.	N.S.	15,5 %	N.S.	N.S.
Ratio de levier financier ^{2),3)}	0,9	N.S.	N.S.	0,9	N.S.	N.S.
Résultat par action - dilué	1,26	(0,37)	1,63	2,51	(1,12)	3,63
Résultat ajusté par action - dilué ³⁾	0,88	0,47	0,41	0,94	0,37	0,57
Statistiques d'exploitation⁵⁾			Variation (%)			Variation (%)
Passagers-milles payants (« PMP ») (en millions)	23 463	22 654	3,6	44 756	43 094	3,9
Sièges-milles offerts (« SMO ») (en millions)	27 910	27 269	2,3	53 926	52 131	3,4
Coefficient d'occupation (en %)	84,1 %	83,1 %	1,0 pt	83,0 %	82,7 %	0,3 pt
Produits passages par PMP (« rendement unitaire ») (en cents)	18,5	17,3	6,8	18,2	17,2	6,0
Produits passages par SMO (« PPSMO ») (en cents)	15,5	14,4	8,1	15,1	14,2	6,4
Produits d'exploitation par SMO (en cents)	17,0	15,9	7,3	17,1	16,1	5,9
Charges d'exploitation par SMO (« CESMO ») (en cents)	15,5	14,8	5,2	16,1	15,4	4,5
CESMO ajustées (en cents) ³⁾	10,9	10,3	5,9	11,2	10,7	4,6
Effectif moyen en équivalents temps plein (« ETP ») (en milliers) ⁶⁾	33,1	30,0	10,1	32,6	29,4	10,7
Avions composant le parc en exploitation à la clôture de la période	400	413	(3,1)	400	413	(3,1)
Utilisation moyenne du parc aérien (en heures par jour)	10,7	10,1	4,9	10,4	10,1	2,9
Sièges routés (en milliers)	15 955	15 713	1,5	31 367	30 645	2,4
Mouvements des appareils (en milliers)	136,6	145,2	(6,0)	270,1	281,7	(4,1)
Longueur d'étape moyenne (en milles) ⁷⁾	1 749	1 736	0,8	1 719	1 701	1,1
Coût du litre de carburant (en cents)	79,2	80,2	(1,2)	77,4	76,9	0,7
Consommation de carburant (en milliers de litres)	1 410 466	1 370 194	2,9	2 731 231	2 652 032	3,0
Passagers payants transportés (en milliers) ⁸⁾	12 837	12 535	2,4	24 868	24 189	2,8

1) Air Canada a commencé à consolider les résultats financiers d'Aéroplan inc. (« Aéroplan ») le 10 janvier 2019, soit la date

- de son acquisition d'Aéroplan. Se reporter à la rubrique 9, Méthodes comptables, et à la rubrique 10, Jugements et estimations comptables critiques, du rapport de gestion du deuxième trimestre de 2019 d'Air Canada pour un complément d'information.
- 2) Air Canada a adopté la norme comptable IFRS 16, Contrats de location, avec prise d'effet le 1^{er} janvier 2019 et a retraité les chiffres de 2018. Le rendement du capital investi et le ratio de levier financier au 30 juin 2018 ne sont pas significatifs, car les données financières des 12 derniers mois utilisées pour calculer ces deux montants et ceux de 2017 n'ont pas été retraitées à l'adoption de la norme IFRS 16, Contrats de location.
 - 3) Le résultat avant impôts ajusté, le bénéfice net ajusté (la perte nette ajustée), le BAIIA (à savoir le bénéfice avant intérêts, impôts et dotation aux amortissements et aux pertes de valeur), la marge BAIIA, les flux de trésorerie disponibles, le rendement du capital investi, le ratio de levier financier, le résultat ajusté par action - dilué et les CESMO ajustées ne sont pas des mesures financières reconnues par les PCGR et la dette nette est une mesure complémentaire aux PCGR. Se reporter à la rubrique 16 du rapport de gestion du deuxième trimestre de 2019 d'Air Canada pour la description des mesures financières hors PCGR et mesures complémentaires aux PCGR d'Air Canada.
 - 4) 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 30 juin 2019, les liquidités non soumises à restrictions se composaient de trésorerie, d'équivalents de trésorerie et de placements à court terme de 5 921 M\$ et de facilités de crédit non utilisées de 986 M\$. Au 30 juin 2018, les liquidités non soumises à restrictions se composaient de trésorerie, d'équivalents de trésorerie et de placements à court terme de 4 670 M\$ et de facilités de crédit non utilisées de 394 M\$.
 - 5) À l'exception de l'effectif moyen en ETP, les statistiques d'exploitation dans le présent 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.
 - 6) Rend compte des ETP à Air Canada et aux filiales de celle-ci, 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.
 - 7) La longueur d'étape moyenne correspond au total de sièges-milles offerts divisé par le total de sièges routés.
 - 8) Les passagers payants sont dénombrés en fonction des indicatifs de vol (et non en fonction du voyage/de l'itinéraire ou du segment de trajet), conformément à la définition établie par l'IATA.

Internet : aircanada.com/media

SOURCE Air Canada

Pour plus de renseignements: media@aircanada.ca

MEMBRE DU RÉSEAU STAR ALLIANCE

