

[Communiqués](#)

## Air Canada annonce ses résultats annuels pour 2019

- Produits d'exploitation sans précédent de 19,131 G\$
- Bénéfice d'exploitation de 1,650 G\$
- BAIIA de 3,636 G\$ et marge BAIIA de 19 %
- Liquidités non soumises à restrictions record de 7,380 G\$ et ratio de levier financier de 0,8

MONTRÉAL, le 18 févr. 2020 /CNW Telbec/ - Air Canada a annoncé aujourd'hui pour 2019 un BAIIA<sup>1</sup>) (bénéfice avant intérêts, impôts et dotation aux amortissements) de 3,636 G\$, comparativement au BAIIA de 3,213 G\$ enregistré en 2018, soit une hausse de 423 M\$ (+13 %). La Société a constaté un bénéfice d'exploitation de 1,650 G\$ en 2019, contre 1,496 G\$ en 2018.

« Je suis fort heureux d'annoncer qu'Air Canada affiche de solides résultats pour le quatrième trimestre de 2019, à l'instar d'ailleurs de l'exercice au complet, pour lequel la Société a constaté des produits sans précédent dépassant 19 G\$, en plus d'afficher un niveau record de liquidités non soumises à restrictions, et ce, malgré l'indisponibilité d'environ le quart de notre flotte d'appareils monocouloirs pour la plus grande partie de l'exercice à la suite de l'interdiction de vol visant les appareils 737 MAX de Boeing à l'échelle mondiale. Ces résultats attestent la capacité d'Air Canada de surmonter les obstacles de taille ainsi que l'engagement indéfectible de ses 37 000 employés, qui ont su prendre soin de notre clientèle dans un contexte opérationnel extrêmement épineux. Étant donné cette conjoncture, je suis particulièrement fier que nous ayons réussi à dégager des résultats conformes à nos perspectives à l'égard des mesures financières clés pour l'exercice. La discipline dont nous avons fait montre a été récompensée, puisque notre action a affiché un rendement de 87 % en 2019. Compte tenu du rendement obtenu pour les neuf derniers exercices, l'action d'Air Canada est le titre inscrit à la cote de la TSX qui a connu le meilleur rendement au cours de la dernière décennie, soit 3 575 %, a indiqué Calin Rovinescu, président et chef de la direction d'Air Canada.

« À en juger par notre agilité et notre solidité en 2019, je suis convaincu que nous tirerons parti avec brio de plusieurs occasions clés qui se présentent actuellement à nous. Je songe notamment à notre nouveau programme de fidélisation dont le lancement se déroulera dans le courant de l'année et qui sera, prévoyons-nous, le meilleur programme de la sorte qu'offrent les sociétés aériennes de par le monde. Nous nous réjouissons également à la perspective de procéder à la clôture de notre projet de fusion avec Transat A.T., transaction qui a reçu l'aval de près de 95 % des actionnaires de Transat l'été dernier et qui demeure assujettie à l'approbation des organismes de réglementation. Cette solution intégralement canadienne permettra de garantir des emplois, d'accroître les options de voyages et de maximiser les avantages tant pour la clientèle des deux sociétés aériennes que pour leurs parties prenantes.

« Nous entamons 2020 sous le signe de l'incertitude, du fait de l'interdiction de vol qui continue de frapper les appareils 737 MAX de Boeing et des contraintes qui s'ensuivent, outre les risques économiques et géopolitiques ainsi que les suspensions de liaisons aériennes découlant de l'éclosion du virus COVID-19, a rappelé M. Rovinescu. En revanche, notre solide situation financière, notre réseau mondial nous permettant de diversifier les sources de revenus, la vitalité de notre marque en qualité de meilleur transporteur aérien en Amérique du Nord, prix que nous a décerné Skytrax, notre parc aérien récent, nos employés consciencieux et talentueux, outre notre direction alerte, nous permettent de relever efficacement tous les défis qui se présentent. Notre équipe dévouée et professionnelle n'a cessé d'offrir un service hors pair à notre fidèle clientèle. Je tiens à remercier l'une et l'autre pour leur apport aux excellents résultats obtenus en 2019 malgré les vents contraires », a conclu M. Rovinescu.

### **Points saillants relativement au compte de résultat - exercice 2019**

*Air Canada a commencé à consolider les résultats financiers d'Aéroplan à la date de son acquisition de celle-ci, soit le 10 janvier 2019.*

En 2019, dans un contexte de relèvement de 1,8 % de la capacité, les produits passages de l'ensemble du réseau ont atteint le montant record de 17,232 G\$, en hausse de 1,071 G\$ (+6,6 %) par rapport à 2018. L'accroissement des produits passages réseau est attribuable à la hausse de 4,6 % du rendement unitaire et à l'amplification de 1,9 % du trafic. Le rendement unitaire pour l'ensemble du réseau a progressé en raison de la contraction de la capacité imputable à l'interdiction de vol visant les appareils 737 MAX de Boeing, ainsi que de l'amélioration globale du contexte tarifaire, surtout en Amérique du Nord. L'accroissement du rendement unitaire rendait également compte des produits supplémentaires découlant d'échanges de milles contre des billets-primés Aéroplan et d'autres produits à la suite de l'acquisition d'Aéroplan.

En 2019, les charges d'exploitation se sont établies à 17,481 G\$, en hausse de 974 M\$ (+6 %) en regard de 2018. Les charges d'exploitation par siège-mille offert (« CESMO ») d'Air Canada ont augmenté de 4,1 % par rapport à 2018. Les CESMO ajustées<sup>1)</sup> de la Société ont crû de 6,1 % en regard de 2018. Ces augmentations rendent compte en grande partie de l'incidence de l'interdiction de vol visant les appareils 737 MAX de Boeing, qui a donné lieu à une hausse de 1,8 % des SMO pour l'ensemble du réseau au lieu de la croissance prévue d'environ 4,8 %, outre l'accroissement des coûts liés aux appareils de remplacement, et le 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. 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 quatrième trimestre de 2019 et l'exercice 2019 ne tiennent pas compte des charges d'exploitation d'Aéroplan. Air Canada a estimé que, si elle avait exploité les 36 appareils 737 MAX de Boeing comme il était initialement prévu en 2019, les CESMO ajustées auraient affiché une augmentation d'environ 2,5 % en regard de 2018.

Pour l'exercice 2019, la marge BAIIDA d'Air Canada s'est établie à 19,0 %, ce qui cadre avec la cible d'environ 19,0 % que projetait Air Canada dans son communiqué du 29 octobre 2019. Air Canada estime que sa marge BAIIDA en 2019 aurait été d'environ 30 points de base supérieure, soit de 19,3 %, si l'on excluait deux éléments exceptionnels au quatrième trimestre, chacun ayant contribué de façon analogue à la variation : a) l'incidence négative ponctuelle sur le chiffre d'affaires imputable au fait qu'Air Canada ait entamé sa migration, à la mi-novembre, vers un nouveau système de gestion des passagers et b) la hausse plus prononcée que prévu de la charge de rémunération à base d'actions et d'autres charges liées à la rémunération, qui découle de l'appréciation de l'action d'Air Canada et de l'accroissement des montants imputés à l'égard des programmes d'intéressement des employés.

Le bénéfice net s'est établi à 1,476 G\$ en 2019, soit un bénéfice par action - résultat dilué de 5,44 \$, contre un bénéfice de 37 M\$, soit un bénéfice par action - résultat dilué de 0,13 \$, en 2018. Les résultats de l'exercice 2019 tenaient compte d'un profit de change de 499 M\$ alors que ceux de 2018 comprenaient une perte de change de 578 M\$. Air Canada a inscrit une perte à la cession d'actifs de 188 M\$ en 2018. La Société a affiché un bénéfice net ajusté<sup>1)</sup> de 917 M\$, soit un bénéfice ajusté par action - résultat dilué de 3,37 \$, en 2019, en regard d'un bénéfice net ajusté de 738 M\$, soit un bénéfice ajusté par action - résultat dilué de 2,67 \$, en 2018.

### **Points saillants relativement au compte de résultat - quatrième trimestre de 2019**

Au quatrième trimestre de 2019, Air Canada a affiché un BAIIDA de 665 M\$ contre un BAIIDA de 619 M\$ au quatrième trimestre de 2018, soit une progression de 46 M\$ (+7 %). Comme il est indiqué plus haut, le BAIIDA s'est contracté d'environ 60 M\$ en raison de deux éléments exceptionnels survenus au quatrième trimestre de 2019. La Société a constaté un bénéfice d'exploitation de 145 M\$ au quatrième trimestre de 2019 en regard de 179 M\$ au quatrième trimestre de 2018.

Au quatrième trimestre de 2019, dans un contexte de relèvement de 3,3 % de la capacité, les produits passages réseau se sont élevés à un montant sans précédent de 3,975 G\$, en progression de 199 M\$ (+5,3 %) par rapport à ceux du quatrième trimestre de 2018, du fait de l'amplification de 2,9 % du trafic et de l'amélioration de 2,3 % du rendement unitaire. L'amélioration du rendement unitaire au quatrième trimestre de 2019, en particulier en Amérique du Nord, s'explique en partie par la contraction de la capacité imputable à l'interdiction de vol visant les appareils 737 MAX de Boeing, outre les produits supplémentaires découlant d'échanges de milles contre des billets-primés Aéroplan et d'autres produits.

Au quatrième trimestre de 2019, les charges d'exploitation se sont établies à 4,284 G\$, en hausse de 236 M\$ (+6 %) par rapport à celles du quatrième trimestre de 2018. Les CESMO et les CESMO ajustées d'Air Canada ont augmenté de 2,5 % et de 5,5 %, respectivement, en regard du quatrième trimestre de 2018. Ces augmentations rendent compte en grande partie de l'incidence de l'interdiction de vol visant les appareils 737 MAX de Boeing, facteur qui a donné lieu à un accroissement de 3,3 % des SMO pour l'ensemble du réseau en regard d'une croissance prévue d'environ 4,6 % des SMO pour l'ensemble du réseau. L'interdiction de vol a également accru les charges d'exploitation du fait des facteurs analysés à la rubrique *Points saillants relativement au compte de résultat - exercice 2019* plus haut.

Le bénéfice net a atteint le chiffre sans précédent de 152 M\$ au quatrième trimestre de 2019, soit un bénéfice par action - résultat dilué de 0,56 \$, contre une perte nette de 360 M\$, soit une perte par action - résultat dilué de 1,33 \$, au quatrième trimestre de 2018. Les résultats du quatrième trimestre de 2019 tenaient compte d'un profit de change de 92 M\$ alors que ceux du quatrième trimestre de 2018 comprenaient une perte de change de 444 M\$. Au quatrième trimestre de 2019, Air Canada a inscrit un bénéfice net ajusté<sup>1)</sup> de 47 M\$, soit un bénéfice ajusté par action - résultat dilué de 0,17 \$, contre un bénéfice net ajusté de 55 M\$, soit un bénéfice ajusté par action - résultat dilué de 0,20 \$ par action, au quatrième trimestre de 2018.

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

Au 31 décembre 2019, les liquidités non soumises à restrictions (trésorerie, équivalents de trésorerie, placements à court et à

long terme et facilités de crédit non utilisées) avaient atteint le chiffre record de 7,380 G\$ (5,725 G\$ au 31 décembre 2018).

Au 31 décembre 2019, la dette nette se chiffrait à 2,841 G\$, en baisse de 2,373 G\$ par rapport au 31 décembre 2018, du fait de l'accroissement de 1,694 G\$ des soldes de trésorerie, d'équivalents de trésorerie et de placements à court et à long terme ainsi que de la baisse de 679 M\$ de la dette à long terme et des obligations locatives (y compris la partie courante). Au 31 décembre 2019, le ratio de levier financier d'Air Canada s'établissait à 0,8, conforme au ratio de levier financier d'au plus 1,0 que la Société projetait dans son communiqué du 29 octobre 2019, comparativement à 1,6 au 31 décembre 2018.

Les flux de trésorerie nets liés aux activités d'exploitation se sont établis à 5,712 G\$ en 2019, en hausse de 2,242 G\$ par rapport à 2018. En 2019, les flux de trésorerie disponibles<sup>1)</sup> se sont établis à 2,075 G\$, en hausse de 748 M\$ par rapport à ceux de 2018, niveau qui dépasse la fourchette de 1,3 G\$ à 1,5 G\$ que prévoyait Air Canada dans son communiqué du 29 octobre 2019. Ce résultat supérieur aux projections en ce qui a trait aux flux de trésorerie disponibles s'explique par la conjugaison de plusieurs facteurs, notamment l'augmentation des flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation, la baisse des dépenses d'investissement par rapport aux prévisions en raison du report à 2020 de certains projets, outre le paiement de règlement initial de la part de l'avionneur Boeing, lequel est décrit ci-après.

Pour la période de 12 mois close le 31 décembre 2019, le rendement du capital investi<sup>4)</sup> s'est établi à 15,5 %, résultat qui correspond au rendement du capital investi se situant dans une fourchette d'environ 15,5 % à 16,0 % pour 2019 que prévoyait Air Canada dans son communiqué du 29 octobre 2019. Le rendement du capital investi d'Air Canada au 31 décembre 2019 était considérablement supérieur à son coût moyen pondéré du capital de 7,0 %.

Air Canada est en pourparlers avec Boeing en vue de négocier les modalités d'une entente d'indemnisation relative à l'immobilisation au sol des appareils 737 MAX de Boeing. D'ici à ce que soit conclue une entente définitive à cet égard, l'information concernant les engagements d'achat d'appareils en cours pourrait changer. Un paiement de règlement initial envisagé aux termes de l'entente a été versé à Air Canada au quatrième trimestre de 2019, tout montant ultérieur étant assujéti à la conclusion de l'entente définitive. Le dédommagement est comptabilisé à titre d'ajustement au prix d'achat relativement aux livraisons actuelles et futures et sera porté en réduction de la dotation à l'amortissement des immobilisations corporelles au compte consolidé de résultat d'Air Canada sur la durée de vie de l'appareil. De plus, il est comptabilisé en réduction des achats d'immobilisations corporelles au tableau consolidé des flux de trésorerie.

### **Offre publique de rachat dans le cours normal des activités**

En 2019, Air Canada a racheté au total, aux fins d'annulation, 9 082 487 actions à un prix moyen de 41,64 \$ l'action pour une contrepartie totale de 378 M\$. Au 31 décembre 2019, un total de 17 877 551 actions demeurent susceptibles de rachat dans le cadre de l'offre publique de rachat d'Air Canada, qui prend fin le 30 mai 2020.

### **Perspectives**

Outre les prévisions supplémentaires et les principales hypothèses indiquées ci-après, les perspectives d'Air Canada pour le premier trimestre et l'exercice 2020 en ce qui concerne la croissance du BAIIDA et celle de la capacité en SMO tiennent pour acquis que les services d'Air Canada à destination de la Chine continentale et de Hong Kong reprendront pleinement d'ici le troisième trimestre de 2020 et que la remise en service des appareils 737 MAX de Boeing s'effectuera graduellement à compter de la fin du troisième trimestre de 2020.

#### **Premier trimestre de 2020**

Comme il est précisé ci-haut, il n'y aura pas de vols d'appareils 737 MAX de Boeing au premier trimestre de 2020, alors que 24 appareils 737 MAX de Boeing étaient en exploitation durant la majeure partie du premier trimestre de 2019. Par ailleurs, étant donné l'incidence des récentes suspensions des dessertes vers la Chine continentale et de la liaison Toronto-Hong Kong, conjuguée à la hausse de la proportion des charges d'exploitation annuelles prévues imputable à la charge de maintenance avions et aux charges sociales au premier trimestre de 2020 (comme il est indiqué ci-dessous), Air Canada prévoit que le BAIIDA du premier trimestre de 2020 sera d'environ 200 M\$ inférieur à celui du premier trimestre de 2019.

#### **Exercice 2020**

Pour l'exercice 2020, Air Canada prévoit une marge BAIIDA d'environ 19 %, qui donnerait lieu à une légère augmentation du BAIIDA par rapport au BAIIDA de 3,636 G\$ inscrit en 2019.

Pour l'exercice 2020, Air Canada s'attend à une progression de l'ordre de 1 % à 2 % de sa capacité en SMO en regard de l'exercice 2019.

### **Prévisions supplémentaires**

Pour l'exercice 2020 :

#### Charge de maintenance avions

Air Canada prévoit que la charge de maintenance avions augmentera d'environ 150 M\$ en regard de l'exercice 2019, un tiers de l'augmentation devant survenir au premier trimestre de 2020. Cette augmentation projetée tient compte de l'incidence du nombre accru d'appareils A330 d'Airbus dans le parc aérien en exploitation (aux termes d'ententes assorties d'une facturation à l'heure de vol) et du volume accru d'activités de maintenance avions en glissement annuel.

#### Charges sociales

Air Canada prévoit que les charges sociales augmenteront d'environ 105 M\$ par rapport à l'exercice 2019, un tiers de l'augmentation devant survenir au premier trimestre de 2020. Cette augmentation projetée tient principalement au fléchissement des taux d'actualisation visant les régimes de retraite et les régimes d'avantages postérieurs à l'emploi.

#### Dotation aux amortissements

Air Canada prévoit que la dotation aux amortissements augmentera d'environ 35 M\$ par rapport à l'exercice 2019. L'augmentation projetée est le fait essentiellement des acquisitions d'appareils.

#### **Principales hypothèses**

Outre les hypothèses susmentionnées relativement à la remise en service des appareils 737 MAX de Boeing d'Air Canada et la reprise des services d'Air Canada à destination de la Chine continentale et de Hong Kong, Air Canada formule les hypothèses suivantes dans le cadre de la préparation et de la communication d'énoncés prospectifs. Dans le cadre de ses prévisions pour 2020, Air Canada part des hypothèses suivantes :

- la croissance du PIB du Canada sera relativement modeste pour le premier trimestre et pour l'exercice 2020;
- le dollar canadien se négociera en moyenne à 1,33 \$ CA pour 1,00 \$ US au premier trimestre de 2020 et pour l'exercice 2020;
- le cours du carburant aviation s'établira en moyenne à 0,71 \$ CA le litre pour le premier trimestre et à 0,74 \$ CA le litre pour l'exercice;
- six des 12 appareils 737 MAX de Boeing non livrés dont la livraison était initialement prévue pour 2019 seront livrés en 2020 et les six appareils restants seront livrés en 2021; de plus, les 14 appareils 737 MAX de Boeing non livrés dont la livraison était initialement prévue pour 2020 seront livrés en 2021.

Les hypothèses visant les appareils 737 MAX de Boeing et la reprise des activités liées aux dessertes de la Chine continentale et de Hong Kong sont valables également pour les prévisions financières de 2021 évoquées ci-après.

#### **Cibles de la Journée des investisseurs**

Les prévisions financières pour l'exercice 2021 présentées dans le communiqué du 28 février 2019 d'Air Canada à l'égard de la marge BAIIA annuelle, du rendement du capital investi annuel, ainsi que des flux de trésorerie disponibles cumulés pour la période 2019-2021 demeurent en vigueur. Les cibles s'établissent comme suit :

- Marge BAIIA annuelle de l'ordre de 19 % à 22 %.
- Rendement du capital investi annuel dans une fourchette de 16 % à 20 %.
- Flux de trésorerie disponibles cumulés se situant dans une fourchette de 4,0 G\$ à 4,5 G\$ pour la période 2019-2021. (Comme indiqué plus haut, Air Canada a généré des flux de trésorerie disponibles de 2,075 G\$ en 2019.)

Il est trop tôt pour évaluer quelle serait l'incidence de l'acquisition envisagée de Transat A.T. par Air Canada. Par conséquent, les prévisions d'Air Canada n'en tiennent pas compte.

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 financières hors PCGR qu'utilise Air Canada pour fournir aux lecteurs des renseignements supplémentaires sur sa performance financière et opérationnelle. Comme ces mesures ne sont pas conformes aux PCGR pour la présentation d'états financiers et qu'elles n'ont pas de sens normalisé, elles ne sauraient être comparées à des

mesures similaires présentées par d'autres entités et ne doivent pas être considérées comme pouvant se substituer à des résultats établis selon les PCGR ou comme ayant préséance sur ceux-ci. Les lecteurs sont invités à se reporter à la rubrique intitulée « Mesures financières hors PCGR » du rapport de gestion de 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 (perte nette ajustée) et le bénéfice ajusté (perte ajustée) par action - résultat 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 règlements et modifications 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 règlements et modifications 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 BAIIIDA (à savoir le bénéfice avant intérêts, impôts et dotation aux amortissements) 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 et dotation aux amortissements, 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 BAIIIDA, 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<sup>MD</sup>, des charges d'exploitation d'Aéroplan durant l'exercice initial suivant l'acquisition 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 celui 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-BAIIIDA 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 BAIIIDA (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 BAIIIDA (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, la moyenne des capitaux propres attribuables aux actionnaires en glissement annuel, déduction faite de la 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 passagers 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 pour savoir pourquoi Air Canada recourt au résultat avant impôts ajusté pour évaluer le rendement financier avant impôts global de ses activités.

Les états financiers consolidés et les notes complémentaires de 2019 d'Air Canada ainsi que son rapport de gestion de 2019 peuvent être consultés sur son site à [aircanada.com](http://aircanada.com) et seront déposés sur SEDAR au [www.sedar.com](http://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](http://www.sedar.com).

### **Avis concernant la téléconférence du quatrième trimestre**

Air Canada invite les analystes à sa téléconférence trimestrielle qui se tiendra aujourd'hui, 18 février 2020, 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 à terme 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/mmc/p/h3hedwvi>

### **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 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, la conjoncture économique et le contexte géopolitique, le calendrier et les modalités de la remise en service des appareils 737 MAX de Boeing de son parc aérien (notamment l'intégration de ceux qui font l'objet de commandes, de même que la gestion du parc aérien d'Air Canada et de ses activités jusqu'à la remise en service ou l'intégration des appareils), l'état du secteur et du marché et le contexte influant sur la demande, la concurrence, les cours de l'énergie, sa dépendance à l'égard des technologies, sa capacité de mettre en œuvre efficacement des initiatives stratégiques opportunes et d'autres initiatives importantes (notamment sa faculté de réduire les charges d'exploitation), les risques liés à la cybersécurité, les conflits armés, les attentats terroristes, les épidémies, sa dépendance envers les fournisseurs clés, les pertes par sinistre, l'évolution de la législation, de la réglementation ou de procédures judiciaires, sa capacité de lancer et d'exploiter avec succès son nouveau programme de fidélisation, les changements climatiques et les facteurs liés à l'environnement (dont les systèmes météorologiques et autres phénomènes naturels, et des facteurs d'origine humaine), les interruptions de services, sa dépendance envers les transporteurs régionaux et autres, sa capacité de préserver et de faire croître sa marque, les relations de travail et les coûts connexes, sa dépendance envers les partenaires Star Alliance et les coentreprises, les limites imposées aux termes de clauses restrictives, sa capacité de rembourser ses dettes et de conserver la liquidité, les litiges actuels et éventuels avec des tiers, les taux de change, les régimes de retraite, sa capacité de recruter et de conserver du personnel qualifié, 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](http://www.sedar.com), notamment à la rubrique 20, Facteurs de risque, du rapport de gestion de 2019 d'Air Canada. Par ailleurs, l'acquisition de Transat A.T. Inc. est assujettie à l'approbation 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 rapport de gestion de 2019 d'Air Canada. Les énoncés prospectifs contenus ou intégrés par renvoi dans le présent communiqué de presse 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.

## À propos d'Air Canada

Air Canada est le plus important transporteur aérien du Canada à proposer des services intérieurs et internationaux, desservant près de 220 aéroports sur six continents. Le transporteur national du Canada compte parmi les 20 plus importantes sociétés aériennes à l'échelle mondiale et a accueilli plus de 51 millions de passagers en 2019. Air Canada fournit des services passagers réguliers directs sur 62 aéroports au Canada, 53 aux États-Unis et 101 en Europe, au Moyen-Orient, en Afrique, en Asie, en Australie, dans les Antilles, au Mexique, en Amérique centrale et en Amérique du Sud. Air Canada est un membre fondateur du réseau Star Alliance, le plus vaste regroupement de transporteurs aériens du monde, qui dessert 1 250 aéroports dans 195 pays. Air Canada est le seul transporteur nord-américain d'envergure internationale offrant une gamme complète de services à obtenir le classement quatre étoiles de la firme de recherche indépendante Skytrax du Royaume-Uni, qui a également nommé Air Canada meilleur transporteur aérien en Amérique du Nord pour 2019. Pour de plus amples renseignements, consultez le [aircanada.com/fr/media](http://aircanada.com/fr/media), suivez [@AirCanada](#) dans Twitter, et joignez-vous à Air Canada dans [Facebook](#).

Internet : [aircanada.com/medias](http://aircanada.com/medias)

### Matériel médias :

[Photos](#)

[Vidéos](#)

[Articles](#)

## 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		
	2019 <sup>1)</sup>	2018	Variation (\$)	2019 <sup>1)</sup>	2018	Variation (\$)
<b>Mesures de performance financière</b>						
Produits d'exploitation	4 429	4 227	202	19 131	18 003	1 128
Bénéfice d'exploitation	145	179	(34)	1 650	1 496	154
Bénéfice (perte) avant impôts sur le résultat	172	(391)	563	1 775	228	1 547
Bénéfice net (perte nette)	152	(360)	512	1 476	37	1 439
Résultat avant impôts ajusté <sup>2)</sup>	66	68	(2)	1 273	1 036	237
Bénéfice net ajusté <sup>2)</sup>	47	55	(8)	917	738	179
Marge d'exploitation (en %)	3,3 %	4,2 %	(0,9) pt	8,6 %	8,3 %	0,3 pt
BAIIDA <sup>2)</sup>	665	619	46	3 636	3 213	423
Marge BAIIDA (en %) <sup>2)</sup>	15,0 %	14,6 %	0,4 pt	19,0 %	17,8 %	1,2 pt
Liquidités non soumises à restrictions <sup>3)</sup>	7 380	5 725	1 655	7 380	5 725	1 655
Flux de trésorerie nets provenant des activités d'exploitation	677	548	129	5 712	3 470	2 242
Flux de trésorerie disponibles <sup>2)</sup>	426	288	138	2 075	1 327	748
Dette nette <sup>2)</sup>	2 841	5 214	(2 373)	2 841	5 214	(2 373)
Rendement du capital investi (en %) <sup>2)</sup>	15,5 %	13,5 %	2,0 pt	15,5 %	13,5 %	2,0 pt
Ratio de levier financier <sup>2)</sup>	0,8	1,6	(0,8)	0,8	1,6	(0,8)
Bénéfice (perte) par action - résultat dilué	0,56 \$	(1,33) \$	1,89 \$	5,44 \$	0,13 \$	5,31 \$
Bénéfice ajusté par action - résultat dilué <sup>2)</sup>	0,17 \$	0,20 \$	(0,03) \$	3,37 \$	2,67 \$	0,70 \$

<b>Statistiques d'exploitation<sup>4)</sup></b>	<b>Variation (%)</b>			<b>Variation (%)</b>		
Passagers-milles payants (« PMP ») (en millions)	21 403	20 801	2,9	94 113	92 360	1,9
Sièges-milles offerts (« SMO ») (en millions)	26 431	25 597	3,3	112 814	110 866	1,8
Coefficient d'occupation (en %)	81,0 %	81,3 %	(0,3) pt	83,4 %	83,3 %	0,1 pt
Produits passages par PMP (« rendement unitaire ») (en cents)	18,6	18,2	2,3	18,3	17,5	4,6
Produits passages par SMO (« PPSMO ») (en cents)	15,0	14,7	2,0	15,3	14,6	4,8
Produits d'exploitation par SMO (en cents)	16,8	16,5	1,5	17,0	16,2	4,4
Charges d'exploitation par SMO (« CESMO ») (en cents)	16,2	15,8	2,5	15,5	14,9	4,1
CESMO ajustées (en cents) <sup>2)</sup>	11,7	11,1	5,5	10,9	10,3	6,1
Effectif moyen en équivalents temps plein (« ETP ») (en milliers) <sup>5)</sup>	33,3	30,5	9,2	32,9	29,9	10,1
Avions composant le parc en exploitation à la clôture de la période <sup>6)</sup>	403	400	0,8	403	400	0,8
Utilisation moyenne du parc aérien (en heures par jour)	10,1	9,7	3,8	10,6	10,4	2,1
Sièges routés (en milliers)	15 506	15 184	2,1	64 653	63 800	1,3
Mouvements des appareils (en milliers)	130,3	137,7	(5,4)	548,5	578,9	(5,3)
Longueur d'étape moyenne (en milles) <sup>7)</sup>	1 705	1 686	1,1	1 745	1 738	0,4
Coût du litre de carburant (en cents)	75,0	84,3	(11,0)	76,1	80,4	(5,4)
Consommation de carburant (en milliers de litres)	1 349 573	1 293 063	4,4	5 713 924	5 597 232	2,1
Passagers payants transportés (en milliers) <sup>8)</sup>	12 048	11 909	1,2	51 543	50 904	1,3

1) Air Canada a commencé à consolider les résultats financiers d'Aéroplan inc. (auparavant Aimia Canada Inc., « Aéroplan ») le 10 janvier 2019, soit la date de son acquisition d'Aéroplan. Se reporter à la rubrique 14, Méthodes comptables, et à la rubrique 15, Jugements et estimations comptables critiques, du rapport de gestion de 2019 d'Air Canada pour un complément d'information.

2) Le résultat avant impôts ajusté, le bénéfice net ajusté (la perte nette ajustée), le BAIIDA (à savoir le bénéfice avant intérêts, impôts et dotation aux amortissements), la marge BAIIDA, les flux de trésorerie disponibles, le rendement du capital investi, le ratio de levier financier, le bénéfice ajusté par action - résultat 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 22 du rapport de gestion de 2019 d'Air Canada pour la description des mesures financières hors PCGR et mesures complémentaires aux PCGR d'Air Canada.

3) Les liquidités non soumises à restrictions s'entendent de la somme de la trésorerie, des équivalents de trésorerie et des placements à court et à long terme ainsi que des fonds disponibles aux termes des facilités de crédit renouvelables d'Air Canada. Au 31 décembre 2019, les liquidités non soumises à restrictions se composaient de trésorerie, d'équivalents de trésorerie et de placements à court terme de 5 889 M\$, de placements à long terme de 512 M\$ et de facilités de crédit non utilisées de 979 M\$. Au 31 décembre 2018, les liquidités non soumises à restrictions se composaient de trésorerie, d'équivalents de trésorerie et de placements à court terme de 4 707 M\$ et de facilités de crédit non utilisées de 1 018 M\$.

4) À l'exception de l'effectif moyen en ETP, les statistiques d'exploitation dans le présent tableau tiennent compte des transporteurs tiers exerçant leurs activités aux termes de contrats d'achat de capacité avec Air Canada.

5) Rend compte des ETP à Air Canada et aux filiales de celle-ci, à l'exclusion des ETP chez des transporteurs tiers exerçant leurs activités au titre de contrats d'achat de capacité avec Air Canada.

6) Au 31 décembre 2019, le nombre d'avions composant le parc aérien en exploitation d'Air Canada comprenait 24 appareils 737 MAX de Boeing qui sont immobilisés au sol et ce nombre ne tenait pas compte des avions visés par des contrats de location avec équipage. Se reporter à la rubrique 9, Parc aérien, du présent rapport de gestion pour un complément d'information à cet égard.

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.

SOURCE Air Canada

Pour plus de renseignements: [media@aircanada.ca](mailto:media@aircanada.ca)

---

MEMBRE DU RÉSEAU STAR ALLIANCE

