



AIR CANADA

[Communiqués](#)

Air Canada annonce ses résultats pour le premier trimestre de 2013

- Perte nette ajustée de 143 M\$ en regard d'une perte nette ajustée de 162 M\$ au premier trimestre de 2012
- Perte nette de 260 M\$ par rapport à une perte nette de 274 M\$ au premier trimestre de 2012
- Perte opérationnelle de 106 M\$ par rapport à une perte opérationnelle de 91 M\$ au premier trimestre de 2012
- BAILALA (bénéfice avant intérêts, impôts, dotation aux amortissements et aux pertes de valeur et location d'avions) de 145 M\$ en comparaison de 174 M\$ au premier trimestre de 2012

MONTRÉAL, le 3 mai 2013 /CNW Telbec/ - Comme elle l'annonçait dans son communiqué de presse daté du 22 avril 2013 présentant ses résultats préliminaires pour le premier trimestre de 2013, Air Canada a déclaré aujourd'hui une perte nette ajustée de 143 M\$, soit une perte diluée de 0,52 \$ par action, contre une perte nette ajustée de 162 M\$, soit une perte diluée de 0,58 \$ par action, au premier trimestre de 2012. Pour ce qui est de la perte nette calculée selon les PCGR, elle s'est établie à 260 M\$, soit une perte diluée de 0,95 \$ par action, contre une perte nette de 274 M\$, soit une perte diluée de 0,99 \$ par action, au trimestre correspondant de 2012. Au premier trimestre, le BAILALA s'est chiffré à 145 M\$ en regard d'un BAILALA de 174 M\$ au premier trimestre de 2012.

« Au cours du trimestre, nous avons accompli un progrès vers la transformation durable d'Air Canada en réduisant la perte nette par rapport à l'exercice précédent. De plus, nous avons conclu une entente importante avec le gouvernement du Canada relativement à la prolongation, jusqu'au 30 janvier 2021, des dispositions sur la capitalisation des régimes de retraite de la Société. Puis, la semaine dernière, nous avons procédé au lancement d'un placement privé, et à la fixation de prix connexe, visant des certificats de fiducie bonifiés portant sur du matériel, une première pour une compagnie aérienne canadienne, a indiqué Calin Rovinescu, président et chef de la direction.

« Je tiens tout particulièrement à exprimer notre gratitude à l'égard du gouvernement du Canada et de certains gouvernements provinciaux pour avoir mis en application la Convention de Cape Town à compter du 1^{er} avril 2013, ce qui contribue à uniformiser les règles du jeu pour les compagnies aériennes canadiennes en facilitant leur accès aux marchés des capitaux d'emprunt afin de financer l'acquisition d'appareils selon des conditions plus favorables. L'adoption de la Convention de Cape Town de la façon la plus optimale a exigé de longues années d'un travail ardu de la part des responsables gouvernementaux, de concert avec nos spécialistes du droit et des finances. Je tiens à souligner les efforts exceptionnels de chacun d'eux.

« Bien que la perte enregistrée au premier trimestre soit moindre que celle de l'exercice précédent, les résultats sont en deçà de nos prévisions, en partie du fait du fléchissement de la demande pour les voyages de haut rapport. En revanche, la tendance pour le deuxième trimestre au chapitre des réservations en classe Économique ou dans la cabine de haut rapport, est encourageante. En effet, les niveaux sont supérieurs à ceux de l'année précédente, même si le contexte demeure difficile pour le rendement unitaire. Nous accordons toujours la priorité à l'exécution de notre plan visant à accroître la valeur pour nos parties prenantes et à poursuivre la réduction de nos coûts, et ce, par le truchement de divers projets : la livraison prochaine de cinq autres appareils 777 de Boeing, le lancement d'Air Canada *rouge*, notre transporteur spécialisé dans le voyage d'agrément, le transfert d'appareils régionaux 175 d'Embraer à Sky Regional et l'expansion de notre réseau mondial avec l'aéroport international Pearson comme point d'accès en Amérique du Nord, sans oublier les initiatives en cours en matière de production de revenus et de maîtrise des coûts. Nous sommes par conséquent persuadés que 2013 sera synonyme d'améliorations constantes et de performance fructueuse. Je tiens à remercier nos 27 000 employés de leur engagement à l'égard du service à la clientèle et de leur dévouement envers la prospérité à long terme d'Air Canada. »

Points saillants relativement au compte de résultat

Au premier trimestre de 2013, les produits passages réseau se sont établis à 2,527 G\$, en hausse de 3 M\$, rendant compte d'une amplification de 1,1 % du trafic contrebalancée par un recul de 1,1 % du rendement unitaire. Les produits passages par siège-mille offert (« PPSMO ») ont crû de 1,1 % par rapport au premier trimestre de 2012, en raison de l'amélioration de 1,8 point de pourcentage du coefficient d'occupation. Air Canada a enregistré au premier trimestre de 2013 un coefficient d'occupation

record de 81,0 %, qui témoigne de sa gestion efficace de la capacité. Un certain nombre de facteurs expliquent le glissement global du rendement unitaire par rapport au trimestre correspondant de l'exercice dernier, notamment : la proportion relativement accrue des voyageurs d'agrément par rapport aux voyageurs d'affaires, en partie du fait du décalage du congé pascal, qui est tombé la dernière semaine de mars en 2013 plutôt que la première semaine d'avril comme en 2012, les annulations de vols attribuables aux conditions météorologiques particulièrement mauvaises et les retards dans les services de dégivrage à l'aéroport international Pearson de Toronto, qui se sont répercutés négativement sur la demande de voyages d'affaires, l'augmentation de la capacité à l'échelle de l'industrie et la concurrence accrue en matière de tarification sur certains marchés, l'effet négatif du change et le fait que février comportait un jour civil de moins qu'en 2012, qui était une année bissextile. Pour ce qui est de la cabine de haut rapport, les produits passages ont fléchi de 38 M\$ (-6,7 %) en raison du recul de 8,4 % du trafic, en partie contrebalancé par l'amélioration de 1,8 % du rendement unitaire.

Les charges opérationnelles ont augmenté de 6 M\$ par rapport au premier trimestre de 2012, les principaux postes affichant tous des baisses, à l'exception des salaires et charges sociales, des contrats d'achat de capacité et de la catégorie « Autres » des charges opérationnelles. Au premier trimestre de 2013, Air Canada a comptabilisé une perte de valeur hors trésorerie de 24 M\$ relativement à certains appareils A340-300 d'Airbus (dont aucun n'est exploité par Air Canada), imputée à la dotation aux amortissements et aux pertes de valeur.

Les charges opérationnelles par sièges-milles offerts ajustées (« COSMO ajustées ») d'Air Canada, qui ne tiennent pas compte de la charge de carburant, des coûts liés à la portion terrestre des forfaits de Vacances Air Canada ni des éléments exceptionnels (comme les pertes de valeur), ont augmenté de 1,4 % par rapport au premier trimestre de 2012.

Au premier trimestre de 2013, Air Canada a comptabilisé une perte opérationnelle de 106 M\$ contre une perte opérationnelle de 91 M\$ au trimestre correspondant de 2012, soit un recul de 15 M\$. Cette détérioration des résultats opérationnels d'Air Canada est en grande partie imputable aux annulations de vols attribuables aux conditions météorologiques particulièrement mauvaises et aux retards dans les services de dégivrage d'appareils à l'aéroport international Pearson de Toronto. Air Canada estime que ces facteurs se sont traduits par une incidence nette défavorable de 10 M\$ sur ses résultats financiers du premier trimestre de 2013.

Points saillants relativement à la liquidité

Au 31 mars 2013, la trésorerie et les placements à court terme s'élevaient à 2 056 M\$, soit 17 % des produits opérationnels des 12 derniers mois (2 185 M\$, soit 18 % des produits opérationnels des 12 derniers mois au 31 mars 2012).

Au 31 mars 2013, la dette nette ajustée s'est élevée à 3 987 M\$, en baisse de 246 M\$ par rapport au 31 mars 2012, du fait de l'incidence de la baisse des soldes de dette et de la diminution des contrats de location simple immobilisés, facteurs en partie annulés par le fléchissement des soldes de trésorerie.

Les flux de trésorerie disponibles ont augmenté de 7 M\$ par rapport au premier trimestre de 2012 pour s'établir à 147 M\$.

Perspectives actuelles

Pour le deuxième trimestre de 2013, Air Canada s'attend à ce que sa capacité réseau exprimée en sièges-milles offerts (« SMO ») augmente de 2,0 % à 3,0 % en regard du deuxième trimestre de 2012.

Air Canada s'attend toujours à ce que sa capacité réseau exprimée en SMO augmente de 1,5 % à 2,5 % pour l'ensemble de l'exercice 2013 par rapport aux niveaux de l'exercice 2012. De plus, Air Canada continue de s'attendre à ce que la capacité de ses lignes intérieures pour l'ensemble de l'exercice 2013 progresse de 0,5 % à 1,5 % par rapport à l'ensemble de l'exercice 2012.

Pour le deuxième trimestre de 2013, Air Canada s'attend à ce que les COSMO ajustées varient selon une fourchette allant d'une baisse de 0,5 % à une hausse de 0,5 % en regard du deuxième trimestre de 2012.

Compte tenu du résultat meilleur que prévu au titre des COSMO ajustées pour le premier trimestre de 2013, Air Canada s'attend maintenant à ce que les COSMO ajustées pour l'exercice 2013 fléchissent de l'ordre de 0,5 % à 1,5 % par rapport à l'exercice 2012.

En ce qui concerne les perspectives, Air Canada part de l'hypothèse que la croissance du PIB du Canada sera de l'ordre de 1,25 % à 1,75 % en 2013. Il a également été présumé que le dollar canadien se négocierait en moyenne à 1,02 \$ CA pour 1,00 \$ US pour le deuxième trimestre de 2013 et pour l'ensemble de 2013, et que le cours du carburéacteur s'établirait en moyenne à 0,85 \$ le litre pour le deuxième trimestre de 2013 et à 0,86 \$ le litre pour l'ensemble de 2013.

Le tableau ci-après récapitule les perspectives susmentionnées d'Air Canada pour le deuxième trimestre de 2013 et l'ensemble de l'exercice 2013, notamment les principales hypothèses retenues :

	Deuxième trimestre de 2013 par rapport au deuxième trimestre de 2012	2013 par rapport à 2012
<u>Perspectives actuelles</u>		
Capacité en sièges-milles offerts (réseau)	Hausse de l'ordre de 2,0 % à 3,0 %	Hausse de l'ordre de 1,5 % à 2,5 %
Capacité en sièges-milles offerts (Canada)	s.o.	Hausse de l'ordre de 0,5 % à 1,5 %
COSMO ajustées ¹⁾	Fourchette allant d'une baisse de 0,5 % à une hausse de 0,5 %	Baisse de l'ordre de 0,5 % à 1,5 %

1) Compte non tenu de la charge de carburant, des coûts liés à la portion terrestre des forfaits de Vacances Air Canada et des éléments exceptionnels (comme les pertes de valeur).

	Principales hypothèses - Deuxième trimestre de 2013	Principales hypothèses - Exercice 2013
<u>Principales hypothèses</u>		
Change du dollar CA au dollar US	1,02 \$	1,02 \$
Prix du litre de carburéacteur en dollar CA	0,85 \$	0,86 \$
Économie canadienne	Croissance annualisée du PIB canadien pour 2013 de l'ordre de 1,25 % à 1,75 %	Croissance du PIB canadien de l'ordre de 1,25 % à 1,75 %

En outre, pour l'exercice 2013, Air Canada prévoit ce qui suit :

- La dotation aux amortissements et aux pertes de valeur baissera de 115 M\$ par rapport à l'exercice 2012.
- Les charges sociales s'accroîtront de 70 M\$ par rapport à l'exercice 2012. Il y a lieu de se reporter à la rubrique 14 du rapport de gestion de 2012 d'Air Canada daté du 7 février 2013 pour obtenir des renseignements importants sur la comptabilisation des avantages du personnel avec prise d'effet le 1^{er} janvier 2013.
- La charge de maintenance avions n'a essentiellement pas varié par rapport au niveau de l'exercice 2012 (compte tenu de l'incidence de l'ajustement favorable de 32 M\$ lié à la provision au titre des modalités de restitution des appareils loués inscrit au quatrième trimestre de 2012).

Le tableau ci-après récapitule les perspectives susmentionnées d'Air Canada pour l'ensemble de l'exercice 2013 :

	2013 par rapport à 2012
Dotation aux amortissements et aux pertes de valeur	Baisse de 115 M\$
Charges sociales	Hausse de 70 M\$
Charge de maintenance avions	Aucune variation par rapport à 2012

Les résultats financiers et opérationnels annoncés dans le présent communiqué concordent avec les résultats préliminaires qu'a présentés Air Canada dans son communiqué de presse daté du 22 avril 2013.

Mesures hors PCGR

Sont décrites ci-après certaines mesures hors PCGR qu'utilise Air Canada pour fournir des renseignements supplémentaires sur sa performance financière et opérationnelle. Comme ces mesures ne sont pas conformes aux PCGR du Canada pour la présentation d'états financiers et qu'elles n'ont pas de sens normalisé, elles ne sauraient être comparées à des mesures similaires présentées par d'autres sociétés ouvertes. Le lecteur est invité à se reporter au rapport de gestion du premier trimestre de 2013 d'Air Canada pour un rapprochement des mesures financières hors PCGR.

- Air Canada utilise le bénéfice net (perte) ajusté pour mesurer son rendement tout en excluant les effets du change, le coût financier net du passif au titre des avantages du personnel, les ajustements à la valeur du marché à l'égard des instruments dérivés et autres instruments financiers comptabilisés à la juste valeur ainsi que les éléments exceptionnels.

- Le BAIIALA est une mesure couramment utilisée dans le secteur du transport aérien et il est utilisé par Air Canada pour mesurer le bénéfice avant intérêts, impôts, dotation aux amortissements et aux pertes de valeur et locations d'avions, étant donné que ces coûts peuvent varier sensiblement d'une compagnie aérienne à l'autre en raison de la façon dont chacune finance son matériel volant et ses autres actifs.
- Les COSMO ajustées permettent à Air Canada de mesurer le rendement courant des activités de la compagnie aérienne, exclusion faite de l'incidence de la charge de carburant, des coûts liés à la portion terrestre des forfaits de Vacances Air Canada et des éléments exceptionnels, comme les pertes de valeur, car ces coûts et charges risquent de fausser l'analyse de certaines tendances commerciales et de rendre moins pertinente toute analyse comparative.
- Air Canada considère que les flux de trésorerie disponibles constituent un indicateur de la vigueur financière et du rendement de ses activités étant donné qu'ils indiquent le montant de trésorerie pouvant être affecté au remboursement de la dette et, notamment, au respect des obligations financières courantes et au réinvestissement dans Air Canada.
- La dette nette ajustée est une composante clé de la gestion du capital pour Air Canada car elle lui permet de mesurer la dette nette de la compagnie aérienne. La dette nette ajustée correspond à la somme du total de la dette à long terme, des contrats de location-financement et des contrats de location simple immobilisés moins la trésorerie, les équivalents de trésorerie et les placements à court terme.

Les états financiers consolidés non audités du premier trimestre de 2013 d'Air Canada et les notes complémentaires ainsi que son rapport de gestion du premier trimestre de 2013 peuvent être consultés sur son site au www.aircanada.com et seront déposés sur SEDAR au www.sedar.com.

Pour un complément d'information sur les documents publics d'Air Canada, dont sa Notice annuelle datée du 22 mars 2013, veuillez consulter SEDAR au www.sedar.com.

Avis concernant la téléconférence

Air Canada invite les analystes à sa téléconférence qui se tiendra aujourd'hui, le 3 mai 2013, à 9 h 00 HE. Calin Rovinescu, président et chef de la direction, Michael Rousseau, vice-président général et chef des Affaires financières, Ben Smith, vice-président général, Affaires commerciales et Pierre Houle, trésorier, analyseront les résultats financiers d'Air Canada pour le premier trimestre de 2013 et répondront aux questions des analystes et des porteurs d'obligations à rendement élevé.

Composez le (416) 695-9706 ou le 1-866-225-0198 ou écoutez la webémission audio en direct au <http://bell.media-server.com/m/p/n8ftq3yd>

MISE EN GARDE CONCERNANT LES ÉNONCÉS PROSPECTIFS

Le présent communiqué de presse contient des énoncés prospectifs au sens de la législation en valeurs mobilières applicable. Ces énoncés découlent d'analyses et d'autres renseignements fondés sur la prévision de résultats à venir et l'estimation de montants qu'il est actuellement impossible de déterminer. Ils peuvent porter sur des observations concernant, entre autres, des résultats préliminaires, des prévisions, des stratégies, des attentes, des opérations projetées ou des actions futures. Ces énoncés prospectifs se reconnaissent à l'emploi de termes tels que « préliminaires », « prévoir », « croire », « pouvoir », « estimer », « projeter » et « planifier », employés au futur et au conditionnel, et d'autres termes semblables, ainsi qu'à l'évocation de certaines hypothèses.

Comme, de par leur nature, les énoncés prospectifs partent d'hypothèses, dont celles décrites dans le présent communiqué, ils sont soumis à de grands risques et incertitudes. Les prévisions ou projections ne sont donc pas entièrement assurées en raison, notamment, de la survenance possible d'événements externes ou de l'incertitude qui caractérise le secteur. À terme, les résultats réels peuvent donc différer sensiblement des résultats évoqués par ces énoncés prospectifs du fait de l'action de divers facteurs, dont l'état du secteur, du marché, du crédit et de la conjoncture en général, la capacité de réduire les coûts d'exploitation et d'obtenir du financement, les questions de retraite, les prix de l'énergie, les relations du travail, les taux de change et d'intérêt, la concurrence, les conflits armés, les attentats terroristes, les épidémies, les facteurs environnementaux (y compris les systèmes météorologiques et autres phénomènes naturels et les facteurs découlant de sources d'origine humaine), les questions d'assurance et les coûts qui y sont associés, l'évolution de la demande en fonction du caractère saisonnier du secteur, les questions d'approvisionnement, l'évolution de la législation, de la réglementation ou de procédures judiciaires, les litiges actuels et éventuels avec des tiers ainsi que les facteurs dont il est fait mention dans le présent communiqué de presse, ainsi qu'à la rubrique 18, « Facteurs de risque », du rapport de gestion de 2012 d'Air Canada daté du 7 février 2013 et à la rubrique 13 du rapport de gestion du premier trimestre de 2013 d'Air Canada daté du 3 mai 2013. Les énoncés prospectifs contenus dans le présent communiqué représentent les attentes d'Air Canada en date du présent communiqué (ou à la date à laquelle ils sont censés avoir été formulés) et ils peuvent changer par la suite. Toutefois, Air Canada n'a ni l'intention ni l'obligation d'actualiser ou de réviser ces énoncés à la lumière de nouveaux éléments d'information ou

d'événements futurs ou pour quelque autre motif, sauf si elle y est tenue par la réglementation en valeurs mobilières applicable.

POINTS SAILLANTS

Le tableau ci-dessous présente les points saillants de nature financière et opérationnelle d'Air Canada pour les périodes indiquées ci-après.

(en millions de dollars canadiens, sauf indication contraire)	Premiers trimestres		
	2013	2012	Variation (\$)
Mesure de performance financière			
Produits opérationnels	2 952	2 961	(9)
Perte opérationnelle	(106)	(91)	(15)
Charges non opérationnelles	(154)	(128)	(26)
Perte avant impôts sur le résultat et compte non tenu des activités abandonnées	(260)	(219)	(41)
Perte nette découlant des activités poursuivies	(260)	(219)	(41)
Perte nette découlant des activités abandonnées - Aveos	-	(55)	55
Perte nette	(260)	(274)	14
Perte nette ajustée ¹⁾	(143)	(162)	19
Marge opérationnelle (en %)	(3,6) %	(3,1) %	(0,5) pts
BAIIALA ²⁾	145	174	(29)
Marge BAIILA (en %) ²⁾	4,9 %	5,8 %	(1,0) pts
Trésorerie, équivalents de trésorerie et placements à court terme	2 056	2 185	(129)
Flux de trésorerie disponibles ³⁾	147	140	7
Dette nette ajustée ⁴⁾	3 987	4 233	(246)
Perte nette par action - de base et diluée	(0,95) \$	(0,99) \$	0,04 \$
Perte nette ajustée par action - diluée ¹⁾	(0,52) \$	(0,58) \$	0,06 \$
Statistiques opérationnelles⁵⁾			
	Variation (%)		
Passagers-milles payants (PMP) (en millions)	13 087	12 946	1,1
Sièges-milles offerts (SMO) (en millions)	16 164	16 344	(1,1)
Coefficient d'occupation (en %)	81,0 %	79,2 %	1,8 pts
Produits passages par PMP (« rendement unitaire ») (en cents)	19,0	19,2	(1,1)
Produits passages par SMO (« PPSMO ») (en cents)	15,4	15,2	1,1
Produits opérationnels par SMO (en cents)	18,3	18,1	0,8
Charges opérationnelles par SMO (« COSMO ») (en cents)	18,9	18,7	1,3
COSMO ajustées (en cents) ⁶⁾	12,5	12,3	1,4
Effectif moyen (en milliers d'ETP) ⁷⁾	24,5	24,0	2,2
Avions en service à la clôture de la période	350	352	(0,6)
Utilisation moyenne du parc aérien (en heures par jour)	10,0	9,9	1,1
Fréquences des appareils (en milliers)	134	135	(0,9)
Longueur moyenne des étapes (en milles)	826	832	(0,6)
Coût économique du litre de carburant (en cents) ⁸⁾	92,4	91,7	0,8
Consommation de carburant (en millions de litres)	953	977	(2,5)
Produits - passagers payants (en millions) ⁹⁾	8,5	8,3	1,8

1) Le bénéfice net (perte nette) ajusté et le bénéfice net (perte nette) ajusté par action - dilué ne sont pas des mesures financières reconnues par les PCGR. Se reporter à la rubrique 15, Mesures financières hors PCGR, du rapport de gestion du premier trimestre 2013 d'Air Canada pour un complément d'information à cet égard.

2) Le BAIILA (à savoir le bénéfice avant intérêts, impôts, dotation aux amortissements et aux pertes de valeur et location d'avions), n'est pas une mesure financière reconnue par les PCGR. Se reporter à la rubrique 15, Mesures financières hors PCGR, du rapport de gestion du premier trimestre 2013 d'Air Canada pour un complément d'information à cet égard.

3) Les flux de trésorerie disponibles (à savoir les flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles moins les achats d'immobilisations corporelles et incorporelles) ne sont pas une mesure financière reconnue par les PCGR. Se reporter à la rubrique 6.5 du rapport de gestion du premier trimestre 2013 d'Air Canada pour un complément d'information à cet égard.

4) La dette nette ajustée (à savoir le total de la dette moins la trésorerie, les équivalents de trésorerie et les placements à court terme, plus les contrats de location simple immobilisés) n'est pas une mesure financière reconnue par les PCGR. Se reporter à la rubrique 6.3 du rapport de gestion du premier trimestre 2013 d'Air Canada pour un complément d'information à cet égard.

5) Les statistiques opérationnelles (à l'exception de l'effectif moyen en ETP) tiennent compte des transporteurs tiers (comme Jazz Aviation S.E.C. (« Jazz »)) exerçant leurs activités aux termes de contrats d'achat de capacité avec Air Canada.

6) Les COSMO ajustées ne sont pas une mesure financière reconnue par les PCGR. Se reporter à la rubrique 15, Mesures financières hors PCGR, du rapport de gestion du premier trimestre 2013 d'Air Canada pour un complément d'information à cet égard.

7) Rend compte des équivalents temps plein (« ETP ») à Air Canada, à l'exclusion des ETP chez des transporteurs tiers (comme Jazz) exerçant leurs activités au titre de contrats d'achat de capacité avec Air Canada.

8) Compte tenu des frais de transport. Le coût économique du litre de carburant n'est pas une mesure financière reconnue par les PCGR. Se reporter à la rubrique 4 du rapport de gestion du premier trimestre 2013 d'Air Canada pour un complément d'information à cet égard.

9) Les passagers payants sont dénombrés en fonction des indicatifs de vol conformément à la définition établie par l'IATA.

SOURCE : Air Canada

Pour plus de renseignements: Renseignements :

Isabelle Arthur (Montréal) 514 422-5788

Peter Fitzpatrick (Toronto) 416 263-5576

Angela Mah (Vancouver) 604 270-5741

Internet : aircanada.com

MEMBRE DU RÉSEAU STAR ALLIANCE

