

Air Canada revoit à la hausse ses principales cibles financières pour 2019-2021

- Marge BAIIA annuelle de 19 à 22 %
- Rendement du capital investi annuel de 16 à 20 %
- Flux de trésorerie disponibles cumulés de 4,0 G\$ à 4,5 G\$
- Ratio de levier financier ne dépassant pas 1,2 d'ici la fin de 2019

MONTREAL, le 28 févr. 2019 /CNW Telbec/ - Air Canada présente une mise à jour de ses principales cibles financières à l'occasion de la journée des investisseurs de 2019 qui se déroule aujourd'hui à Toronto, de 9 h à 12 h 30 (HE).

De 2019 à 2021, Air Canada se donne pour cibles une marge BAIIA¹ annuelle (bénéfice avant intérêts, impôts, dotation aux amortissements et aux pertes de valeur, en pourcentage des produits d'exploitation) de 19 à 22 % et un rendement du capital investi (RCI)¹ annuel de 16 à 20 %. Air Canada prévoit également d'enregistrer des flux de trésorerie disponibles cumulés¹ de l'ordre de 4,0 à 4,5 G\$ au cours de la même période, ce qui comprend les flux de trésorerie disponibles de l'ordre de 400 à 600 M\$ qu'elle prévoit d'inscrire en 2019, et un ratio de levier financier¹ ne dépassant pas 1,2 (dette nette par rapport au BAIIA) d'ici la fin de 2019.

« Depuis la tenue de la première journée des investisseurs d'Air Canada en 2013, nous avons atteint ou dépassé à maintes reprises presque toutes nos principales cibles financières, démontrant ainsi la capacité de la direction à respecter nos engagements de façon constante et à exécuter avec succès notre plan d'entreprise. De plus, nous persévérons dans l'établissement de cibles ambitieuses pour Air Canada afin de favoriser l'amélioration continue et de poursuivre l'accroissement de la valeur actionnariale. La valeur de notre action s'est appréciée de plus de 1 300 % au cours des cinq dernières années, et de plus de 4 000 % depuis le 1^{er} avril 2009, moment où nous avons commencé à mettre en œuvre notre stratégie de transformation d'Air Canada en vue d'une rentabilité durable à long terme. En outre, nous sommes maintenant dans une position favorable pour devenir un émetteur de qualité supérieure », a déclaré Calin Rovinescu, président et chef de la direction d'Air Canada.

À l'occasion de la journée des investisseurs de 2019 d'Air Canada, M. Rovinescu fera le point sur la stratégie de la Société, tandis que Michael Rousseau, chef de la direction adjoint et chef des Affaires financières, discutera des nouvelles cibles financières. De plus, des membres de la haute direction d'Air Canada présenteront en détail les initiatives récentes et prochaines, comme suit :

- Arielle Meloul-Wechsler, première vice-présidente - Employés, Culture et Communications, parlera de la culture de la concurrence à Air Canada.
- Craig Landry, vice-président général - Exploitation, décrira en détail les priorités opérationnelles et les initiatives de transformation des coûts qu'a définies la Société dans son exploitation.
- Lucie Guillemette, vice-présidente générale et chef des Affaires commerciales, examinera les initiatives génératrices de revenus d'Air Canada et la façon dont le transporteur compte poursuivre sur sa lancée gagnante dans le marché.
- Mark Galardo, vice-président - Planification du réseau, discutera de l'évolution du réseau et du parc aérien et décrira les occasions de croissance qui se dessinent.
- Catherine Dyer, première vice-présidente et chef des Affaires informatiques, donnera un aperçu des avantages de la nouvelle plateforme de réservations et d'autres investissements dans les technologies.
- Mark Nasr, vice-président - Fidélisation et Commerce électronique, discutera de la stratégie d'Air Canada en matière de fidélisation et de solutions numériques et des possibilités analytiques connexes.

Toute l'information liée aux cibles financières fournie est fondée sur les normes comptables applicables à Air Canada au 1^{er} janvier 2019, notamment sur la norme IFRS 16, *Contrats de location*, et ses effets. De plus, les cibles financières tiennent compte de l'incidence d'Aéroplan depuis sa date d'acquisition, le 10 janvier 2019. La cible des flux de trésorerie disponibles cumulés exclut le produit net à la clôture de l'acquisition d'Aéroplan.

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

Seules les personnes invitées à la journée des investisseurs de 2019 pourront y participer. Un lien vers la webdiffusion audio en direct de l'événement et les diapositives de la présentation sera disponible sur le site Web d'Air Canada au aircanada.com avant l'événement.

Principales hypothèses

Air Canada a formulé des hypothèses pour l'élaboration et la formulation de ces énoncés prospectifs.

Dans le cadre de ses hypothèses, au cours de la période de 2019 à 2021, Air Canada s'attend à une croissance relativement modeste du PIB canadien. Air Canada présume également que le dollar canadien se négociera, en moyenne, à 1,32 \$ CA pour 1,00 \$ US en 2019, à 1,29 \$ CA pour 1,00 \$ US en 2020 et à 1,28 \$ CA pour 1,00 \$ US en 2021 et que le cours du carburant aviation s'établira en moyenne à 0,82 \$ CA le litre en 2019, à 0,84 \$ CA le litre en 2020 et à 0,85 \$ CA le litre en 2021.

Le tableau suivant résume les principales hypothèses annuelles d'Air Canada :

Principales hypothèses annuelles	2019	2020	2021
PIB du Canada	Croissance relativement modeste		
Montant en \$ CA pour 1,00 \$ US	1,32	1,29	1,28
Carburant aviation en \$ CA le litre	0,82	0,84	0,85

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. Le lecteur est invité à se reporter au rapport de gestion d'Air Canada des périodes pertinentes pour un rapprochement des mesures hors PCGR avec les PCGR du Canada.

- Air Canada se sert du résultat avant impôts ajusté pour mesurer le rendement financier avant impôts global de ses activités sans égard aux effets du profit ou de la perte de change, du produit (coût) financier net au titre des avantages du personnel, 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, de la dotation aux amortissements des actifs incorporels d'Aéroplan, 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.

- Air Canada utilise le bénéfice net ajusté (la perte nette ajustée) afin de mesurer le rendement de ses activités sans égard aux effets après impôts du profit ou de la perte de change, du produit (coût) financier net au titre des avantages du personnel, 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, de la dotation aux amortissements des actifs incorporels d'Aéroplan, 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.
- Le BAIIA 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 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. Les éléments particuliers sont exclus du BAIIA, car ils 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 charges d'exploitation par siège-mille offert ajustées ou 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. La charge de carburant aviation n'est pas comprise dans les charges d'exploitation, car elle fluctue largement sous l'effet de facteurs multiples, dont la conjoncture internationale, les événements géopolitiques, les coûts de raffinage du carburant aviation et le taux de change entre le dollar canadien et le dollar américain. Qui plus est, Air Canada engage des coûts relativement à la portion terrestre des forfaits de Vacances Air Canada^{MD} que certaines sociétés aériennes qui n'exercent pas d'activités de voyageur comparables n'engagent pas. En outre, ces coûts ne génèrent pas de siège-mille offert. 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. Air Canada a commencé à consolider les résultats d'Aéroplan à la date d'acquisition, le 10 janvier 2019. Étant donné que l'entreprise de fidélisation Aéroplan n'était pas consolidée dans les résultats financiers d'Air Canada en 2018, aux fins de comparaison, la prévision d'Air Canada à l'égard des CESMO ajustées pour 2019 ne tient compte d'aucune incidence 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 achats d'immobilisations corporelles et incorporelles et déduction faite du produit tiré d'opérations de cession-bail.
- Air Canada se sert du rendement du capital investi (« RCI ») afin d'évaluer la rentabilité du

capital qu'elle utilise. Le RCI correspond au résultat avant impôts ajusté, compte non tenu des charges d'intérêts, divisé par le capital investi. Le capital investi comprend la moyenne de la dette à long terme en glissement annuel, la moyenne des obligations découlant des contrats de location en glissement annuel et la moyenne des capitaux propres en glissement annuel, déduction faite de la trésorerie excédentaire qui n'est pas affectée aux activités commerciales de base. Air Canada calcule le capital investi selon une méthode de calcul du RCI 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.

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 tels que « préliminaires », « prévoir », « croire », « pouvoir », « estimer », « projeter » et « planifier », employés au futur et au conditionnel, et d'autres termes semblables, ainsi qu'à l'évocation de certaines hypothèses.

Comme, par définition, les énoncés prospectifs partent d'hypothèses, dont celles décrites dans le présent communiqué, ils sont soumis à de grands risques et incertitudes. Les énoncés prospectifs ne sont donc pas entièrement assurés en raison, notamment, de la survenance possible d'événements externes ou de l'incertitude qui caractérise le secteur. Les résultats réels peuvent donc différer sensiblement des résultats évoqués par ces énoncés prospectifs du fait de divers facteurs, notamment la capacité d'Air Canada de dégager ou de maintenir une rentabilité nette ou de réaliser ses initiatives et ses objectifs, l'état du secteur, du marché, du crédit, de la conjoncture économique et du contexte géopolitique, les cours de l'énergie, les taux de change, la concurrence, sa dépendance à l'égard des technologies, les risques liés à la cybersécurité, sa capacité de mettre en œuvre efficacement des initiatives stratégiques opportunes ou de réduire les charges d'exploitation, sa capacité d'intégrer et d'exploiter de manière fructueuse l'entreprise de fidélisation Aéroplan à la suite de son acquisition de la part d'Aimia Inc. et de lancer avec succès 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 ses liquidités, 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 sinistres, 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 18, Facteurs de risque, du rapport de gestion de 2018 d'Air Canada daté du 15 février 2019. Les énoncés prospectifs contenus ou intégrés par renvoi dans le présent communiqué représentent les attentes d'Air Canada en date du présent communiqué (ou à la date à laquelle ils sont censés avoir été formulés) et ils peuvent changer par la suite. Toutefois, Air Canada n'a ni l'intention ni l'obligation d'actualiser ou de réviser ces énoncés à la lumière de nouveaux éléments d'information ou d'événements futurs ou pour quelque autre motif, sauf si elle y est tenue par la réglementation en valeurs mobilières applicable.

SOURCE Air Canada

Consulter le contenu original :

<http://www.newswire.ca/fr/releases/archive/February2019/28/c6452.html>

%SEDAR: 00001324F

Renseignements : Relations avec les investisseurs, 514 422-7353; Internet, aircanada.com

CO: Air Canada

CNW 06:00e 28-FEB-19