

# Communiqué

---

## Air Canada annonce ses résultats pour le troisième trimestre de 2015

- **Marge BAIIALA de 26,7 %, en hausse de 7,0 %**
- **Bénéfice d'exploitation de 815 M\$, une augmentation de 289 M\$ ou d'environ 55 %**

MONTRÉAL, le 5 novembre 2015 – Air Canada a annoncé aujourd'hui un bénéfice net ajusté<sup>1)</sup> record de 734 M\$ pour le troisième trimestre, soit un bénéfice net ajusté dilué de 2,50 \$ par action, en regard d'un bénéfice net ajusté de 457 M\$ au troisième trimestre de 2014, soit un bénéfice net ajusté dilué de 1,55 \$ par action, une amélioration de 277 M\$ ou d'environ 61 %. Le BAIIALA<sup>1)</sup> (bénéfice avant intérêts, impôts, dotation aux amortissements et aux pertes de valeur et location d'avions) s'est chiffré à 1 076 M\$ par rapport à un BAIIALA de 749 M\$ au trimestre correspondant de 2014, soit une augmentation de 327 M\$, ou d'environ 44 % en glissement annuel. Pour le troisième trimestre, Air Canada annonce un bénéfice d'exploitation établi selon les PCGR de 815 M\$, chiffre record, contre un bénéfice d'exploitation de 526 M\$ au troisième trimestre de 2014, soit une progression de 289 M\$ ou d'environ 55 %. La marge d'exploitation s'est établie à 20,3 % au troisième trimestre de 2015, soit une amélioration de 6,5 points de pourcentage par rapport au trimestre correspondant de 2014.

« Je me réjouis des résultats financiers obtenus au troisième trimestre, qui attestent aussi bien la continuation de la mise en œuvre fructueuse du plan stratégique élaboré au cours des dernières années que les efforts déployés par nos effectifs, a indiqué Calin Rovinescu, président et chef de la direction. Notre marge BAIIALA a progressé de 700 points de base par rapport au trimestre correspondant de l'exercice précédent, alors que les produits passages ont augmenté de 6,9 % et que les CESMO ajustées ont reculé de 0,5 %.

« Nous continuerons d'affecter la majorité de nos flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation au financement du renouvellement de notre parc aérien au moyen d'appareils plus écoénergétiques, ainsi qu'à la réduction de l'endettement, deux facteurs qui permettront, nous en sommes convaincus, de continuer d'accroître la valeur actionnariale à long terme.

« Les transformations que nous avons mises en œuvre au cours des dernières années nous procurent la structure de coûts, le parc aérien et la flexibilité nécessaires pour faire face non seulement à la concurrence sur les marchés, mais également aux fluctuations du dollar canadien ou à un ralentissement économique. À vrai dire, notre plan ne se fonde nullement sur le fait que les prix du carburant demeureront à leurs niveaux actuels. Les relèvements de capacité pour l'exercice, qui visent surtout nos marchés internationaux, restent conformes au plan que nous



Le seul transporteur  
international réseau  
quatre étoiles en  
Amérique du Nord

avons établi dans un contexte de prix du carburant plus élevés et ils contribuent encore fortement à la hausse du bénéfice.

« En outre, nous avons accru l'investissement dans la formation et le soutien à nos employés, contribuant ainsi à rehausser leur niveau d'engagement et à améliorer les taux de satisfaction de la clientèle, à l'instar de celui qu'indique le sondage d'Ipsos-Reid auprès des voyageurs d'affaires, dans le cadre duquel Air Canada a été élue transporteur privilégié au Canada. Air Canada a été privilégiée par 86 % des voyageurs d'affaires canadiens assidus interrogés en 2015. Il s'agit d'une hausse de 17 points de pourcentage par rapport aux résultats obtenus au cours des sept dernières années. Je tiens à remercier nos 28 000 employés pour leurs efforts collectifs dans l'obtention de ces solides résultats financiers et pour leur détermination à toujours améliorer notre service à la clientèle et à se surpasser dans l'excellence », de conclure M. Rovinescu.

### **Points saillants relativement au compte de résultat – troisième trimestre**

Au troisième trimestre de 2015, du fait du relèvement de 10,5 % de la capacité, les produits passages réseau se sont chiffrés à 3,7 G\$, en hausse de 240 M\$ (+6,9 %) par rapport au troisième trimestre de 2014. L'incidence favorable de la dépréciation du dollar canadien sur les produits passages libellés en devises a accru les produits passages d'environ 119 M\$ au troisième trimestre de 2015. Les produits passages par siège-mille offert (« PPSMO ») ont reculé de 4,0 % par rapport au troisième trimestre de 2014 du fait principalement de la baisse du rendement unitaire. La hausse de 10,2 % du trafic rend compte de l'amplification du trafic sur les cinq marchés géographiques où évolue Air Canada. Le recul de 3,8 % du rendement unitaire, qui est conforme à l'incidence prévue de la mise en œuvre du plan stratégique de la compagnie aérienne sur le rendement unitaire, traduisait l'accroissement de 3,7 % de la longueur d'étape moyenne qui, à lui seul, a eu pour effet de comprimer le rendement unitaire réseau de 2,1 points de pourcentage, la croissance proportionnelle supérieure des flux de passagers entre lignes internationales à rendement moindre soutenant la stratégie d'expansion internationale de la compagnie aérienne, le pourcentage majoré de sièges sur les marchés des voyages d'agrément à longue distance et la réduction des suppléments des transporteurs liée au recul des prix du carburant, en particulier là où ces suppléments sont réglementés. La stratégie commerciale d'Air Canada, conjuguée à la priorité accordée à la réduction des coûts, a produit une marge d'exploitation de 20,3 % au troisième trimestre de 2015, soit 650 points de base de plus qu'au troisième trimestre de 2014.

Au troisième trimestre de 2015, les charges d'exploitation se sont établies à 3,2 G\$, en baisse de 64 M\$ (-2,0 %) par rapport au troisième trimestre de 2014. Cette baisse s'explique essentiellement par l'incidence du recul des prix du carburant de base (compte non tenu de l'incidence du change), qui a comprimé les charges d'exploitation de 477 M\$ au troisième trimestre de 2015. Cette diminution a été largement contrebalancée par l'incidence du relèvement de 10,5 % de la capacité ainsi que l'effet défavorable de la dépréciation du dollar canadien sur les charges d'exploitation libellées en devises, qui a accru les charges d'exploitation d'environ 215 M\$ au troisième trimestre de 2015 (dont une tranche de 111 M\$ se rapporte à la charge de carburant avions et un total de 104 M\$ a trait aux charges d'exploitation non liées au carburant).

Les charges d'exploitation par siège-mille offert (« CESMO ») d'Air Canada ont reculé de 11,3 % par rapport au troisième trimestre de 2014. Les CESMO ajustées<sup>1)</sup> de la compagnie aérienne, qui ne tiennent pas compte de la charge de carburant, des coûts liés à la portion terrestre des forfaits de Vacances Air Canada<sup>MD</sup> ni des éléments exceptionnels, ont diminué de 0,5 % par rapport au troisième trimestre de 2014, ce qui correspond à la baisse de 0,5 % à 1,5 % que prévoyait Air Canada dans son communiqué de presse du 12 août 2015. Si le taux de change entre le dollar canadien et le dollar américain était resté aux niveaux de 2014, les CESMO ajustées auraient baissé de 4,6 % en regard de celles du troisième trimestre de 2014.

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

Au 30 septembre 2015, les liquidités non soumises à restrictions (trésorerie, placements à court terme et fonds disponibles aux termes des marges de crédit) se chiffraient à 3,4 G\$ (2,8 G\$ au 30 septembre 2014).

Au 30 septembre 2015, la dette nette ajustée s'élevait à 5,4 G\$, en hausse de 291 M\$ par rapport au 31 décembre 2014, du fait de l'augmentation des soldes de la dette à long terme et des contrats de location-financement (y compris la partie courante), facteurs en partie neutralisés par la hausse de la trésorerie. Le ratio dette nette ajustée-BAIIALA de la compagnie aérienne s'est établi à 2,2 au 30 septembre 2015, contre un ratio de 3,1 au 31 décembre 2014.

Au troisième trimestre de 2015, les flux de trésorerie nets liés aux activités d'exploitation ont totalisé 476 M\$, soit une amélioration de 285 M\$ en regard du troisième trimestre de 2014. Le montant négatif des flux de trésorerie disponibles<sup>1)</sup> s'est établi à 90 M\$, ce qui représente une amélioration de 102 M\$ par rapport au troisième trimestre de 2014. Cette augmentation rend compte de la progression du bénéfice d'exploitation en partie atténuée par la hausse des dépenses d'investissement en regard du troisième trimestre de 2014. Air Canada a pris livraison de deux appareils 787 de Boeing au troisième trimestre de 2015.

Pour la période de 12 mois close le 30 septembre 2015, le rendement du capital investi<sup>1)</sup> s'est établi à 18,0 %, contre 11,4 % pour la période de 12 mois close le 30 septembre 2014.

### **Perspectives actuelles**

#### **Capacité**

Pour le quatrième trimestre de 2015, Air Canada prévoit que sa capacité réseau exprimée en sièges-milles offerts (« SMO ») augmentera de l'ordre de 7,5 % à 8,5 % en regard du quatrième trimestre de 2014 et comprendra une augmentation du total de sièges répartis (réseau) de l'ordre de 5,5 % à 6,5 % ainsi qu'un accroissement de la longueur d'étape moyenne réseau (qui correspond aux SMO divisés par les sièges répartis) d'environ 2,0 % par rapport au trimestre correspondant de 2014.

Pour l'ensemble de l'exercice 2015, Air Canada s'attend toujours à ce que la capacité réseau exprimée en SMO augmente de 9,0 % à 10,0 %. Pour l'ensemble de l'exercice 2015, Air Canada continue de prévoir une hausse du total de sièges répartis (réseau) de l'ordre de 6,0 % à 7,0 % et

une augmentation de la longueur d'étape moyenne (réseau) d'environ 3,0 % par rapport à l'exercice 2014. Une tranche approximative de 55 % de l'accroissement prévu de la capacité pour 2015 rend compte de la croissance continue assortie de coûts moindres d'Air Canada rouge<sup>MD</sup> alors qu'une tranche d'environ 38 % vise les lignes internationales qu'exploite le transporteur principal.

Air Canada s'attend toujours à ce que la capacité exprimée en SMO des lignes intérieures pour l'exercice 2015 au complet augmente de l'ordre de 3,0 % à 4,0 % en regard de 2014. La croissance en glissement annuel de la capacité exprimée en SMO des lignes intérieures pour l'exercice 2015 au complet est largement axée sur les services transcontinentaux de la compagnie aérienne, en partie du fait du positionnement de certains appareils 777 et 787 de Boeing dans les principales plaques tournantes d'Air Canada que sont les aéroports de Toronto et de Vancouver. De plus, en 2015, une portion d'environ 30 % du relèvement projeté de la capacité des lignes intérieures sera imputable au chevauchement issu de l'intégration d'appareils au parc aérien en vue de remplacer les actuels appareils 190 d'Embraer. Ce chevauchement visait à mieux apparier la capacité et la demande qui était prévue pour la saison estivale 2015. Pour l'ensemble de l'exercice 2015, Air Canada s'attend toujours à une hausse du total de sièges répartis (lignes intérieures) de l'ordre de 2,0 % à 3,0 % et à une augmentation de la longueur d'étape moyenne (lignes intérieures) d'environ 1,0 % par rapport à l'exercice 2014.

### **CESMO ajustées**

Pour le quatrième trimestre de 2015, Air Canada s'attend à ce que les CESMO ajustées (qui ne tiennent pas compte de la charge de carburant, des coûts liés à la portion terrestre des forfaits de Vacances Air Canada ni des éléments exceptionnels) augmentent d'au plus 1,0 % par rapport au quatrième trimestre de 2014.

Pour l'exercice 2015 au complet, Air Canada s'attend à ce que les CESMO ajustées diminuent d'au plus 1,0 % par rapport à leur niveau de 2014, contrairement à la baisse de 1,0 % à 2,0 % qu'elle projetait dans son communiqué de presse daté du 12 août 2015, en raison des investissements supplémentaires dans l'amélioration de l'expérience client, des légères hausses de la dotation aux amortissements et aux pertes de valeur, des charges sociales et de la charge de maintenance avions (voir ci-après), outre l'incidence de la dépréciation du dollar canadien.

### **Principales hypothèses**

En ce qui concerne les perspectives, Air Canada part de l'hypothèse que la croissance annuelle du PIB du Canada sera relativement faible en 2015. Air Canada a également présumé que le dollar canadien se négocierait en moyenne à 1,32 \$ CA pour 1,00 \$ US au quatrième trimestre de 2015 et à 1,28 \$ CA pour 1,00 \$ US pour l'ensemble de 2015, et que le cours du carburéacteur s'établirait en moyenne à 0,60 \$ le litre pour le quatrième trimestre de 2015 et à 0,63 \$ le litre pour l'ensemble de 2015.

Le tableau ci-après récapitule les perspectives susmentionnées d'Air Canada pour le quatrième trimestre de 2015 et l'ensemble de l'exercice 2015, notamment les principales hypothèses retenues :

	<b>Quatrième trimestre de 2015 par rapport au quatrième trimestre de 2014</b>	<b>Exercice 2015 par rapport à l'exercice 2014</b>
<b><u>Perspectives actuelles</u></b>		
<b>Réseau</b>		
Capacité en sièges-milles offerts	Hausse de l'ordre de 7,5 % à 8,5 %	Hausse de l'ordre de 9,0 % à 10,0 %
Sièges répartis	Hausse de l'ordre de 5,5 % à 6,5 %	Hausse de l'ordre de 6,0 % à 7,0 %
Longueur d'étape moyenne	Hausse d'environ 2,0 %	Hausse d'environ 3,0 %
<b>Lignes intérieures</b>		
Capacité en sièges-milles offerts		Hausse de l'ordre de 3,0 % à 4,0 %
Sièges répartis		Hausse de l'ordre de 2,0 % à 3,0 %
Longueur d'étape moyenne		Hausse d'environ 1,0 %
CESMO ajustées	Hausse d'au plus 1,0 %	Baisse d'au plus 1,0 %

	<b>Principales hypothèses – Quatrième trimestre de 2015</b>	<b>Principales hypothèses – Exercice 2015</b>
<b><u>Principales hypothèses</u></b>		
Change du dollar CA au dollar US	1,32 \$	1,28 \$
Prix du litre de carburéacteur en dollars CA	0,60 \$	0,63 \$
Économie canadienne	Croissance relativement faible du PIB	Croissance relativement faible du PIB

Pour l'exercice 2015, Air Canada prévoit également ce qui suit :

- La dotation aux amortissements et aux pertes de valeur augmentera de 130 M\$ par rapport à l'exercice 2014, comparativement à l'augmentation de 125 M\$ que projetait Air Canada dans son communiqué daté du 12 août 2015. Cette projection modifiée tient compte de la dotation aux amortissements et aux pertes de valeur pour les neuf premiers mois de 2015.

- Les charges sociales augmenteront de 35 M\$ par rapport à l'exercice 2014, comparativement à la hausse de 30 M\$ que projetait Air Canada dans son communiqué daté du 12 août 2015. Cette projection modifiée tient compte des charges sociales pour les neuf premiers mois de 2015.
- La charge de maintenance avions augmentera de 95 M\$, comparativement à la hausse de 90 M\$ que projetait Air Canada dans son communiqué daté du 12 août 2015. Cette projection modifiée tient compte de la charge de maintenance avions pour les neuf premiers mois de 2015, y compris l'incidence de la dépréciation plus marquée que prévue du dollar canadien sur les charges de maintenance avions libellées en dollars américains.

Le tableau ci-après récapitule les perspectives susmentionnées d'Air Canada pour l'ensemble de l'exercice 2015 :

	<b>Exercice 2015 par rapport à l'exercice 2014</b>
Dotation aux amortissements et aux pertes de valeur	Hausse de 130 M\$
Charges sociales	Hausse de 35 M\$
Charge de maintenance avions	Hausse de 95 M\$

Les perspectives présentées dans le présent communiqué constituent des énoncés prospectifs au sens où l'entendent les lois sur les valeurs mobilières; elles partent de diverses hypothèses supplémentaires et sont exposées à plusieurs risques. On se reportera à cet égard à la « Mise en garde concernant les énoncés prospectifs » qui suit.

#### 1) **Mesures hors PCGR**

Sont décrites ci-après certaines mesures hors PCGR qu'utilise Air Canada pour fournir aux lecteurs des renseignements supplémentaires sur sa performance financière et opérationnelle. Comme ces mesures ne sont pas conformes aux PCGR 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 troisième trimestre de 2015 d'Air Canada pour un rapprochement des mesures financières hors PCGR.

- Air Canada utilise le bénéfice net ajusté (perte nette ajustée) et le bénéfice net ajusté (perte nette ajustée) par action - dilué(e) pour mesurer le rendement financier global de ses activités sans égard aux effets du change, du produit (coût) financier net du passif au titre des avantages du personnel, des ajustements à la valeur du marché à l'égard des dérivés liés au carburant et autres dérivés et des éléments exceptionnels, car ces éléments risquent de fausser l'analyse de certaines tendances commerciales et de rendre moins pertinente toute analyse comparative en regard d'autres compagnies aériennes. Par ailleurs, Air Canada se sert du bénéfice net ajusté pour établir le rendement du capital investi.

- Le BAIIALA est une mesure couramment employée 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'appareils, 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 CESMO ajustées permettent à Air Canada de mesurer le rendement courant des activités de la compagnie aérienne ainsi qu'analyser l'évolution de ses coûts, à l'exclusion de l'incidence de la charge de carburant, des coûts liés à la portion terrestre des forfaits de Vacances Air Canada et des éléments exceptionnels, car ces coûts et charges risquent de fausser l'analyse de certaines tendances commerciales et de rendre moins pertinente toute analyse comparative en regard d'autres compagnies aériennes.
- 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 règlement des obligations financières courantes, au remboursement de la dette et au réinvestissement dans Air Canada.
- Air Canada se sert du rendement du capital investi pour évaluer la rentabilité du capital qu'elle utilise. Le rendement se fonde sur le bénéfice net ajusté (perte nette ajustée) (voir le paragraphe ci-haut), compte non tenu des charges d'intérêts et des intérêts implicites aux termes des contrats de location simple. Le capital investi comprend la moyenne de l'actif total en glissement annuel, déduction faite de la moyenne des passifs d'exploitation ne portant pas intérêt en glissement annuel, et la valeur des contrats de location simple immobilisés (calculée en multipliant par 7 les coûts de location d'avions annualisés).

Les états financiers consolidés résumés intermédiaires non audités du troisième trimestre de 2015 d'Air Canada et les notes complémentaires ainsi que son rapport de gestion du troisième trimestre de 2015 peuvent être consultés sur son site au [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 31 mars 2015, veuillez consulter SEDAR au [www.sedar.com](http://www.sedar.com).

### **Avis concernant la téléconférence**

Air Canada invite les analystes à sa téléconférence trimestrielle qui se tiendra aujourd'hui, le 5 novembre 2015, à 9 h HE. Calin Rovinescu, président et chef de la direction, Michael Rousseau, vice-président général et chef des Affaires financières, ainsi que Benjamin Smith, président - Transporteurs de passagers, répondront aux questions des analystes. Après la période de questions des analystes, Michael Rousseau, vice-président

**AIR CANADA** 

MEMBRE DU RÉSEAU STAR ALLIANCE 

général et chef des Affaires financières, et Pierre Houle, directeur général et trésorier, répondront aux questions des porteurs d'obligations et des prêteurs de type B. Les membres des médias et du public peuvent écouter cette téléconférence. Suivent les renseignements détaillés :

Composez le 416-340-8010 ou le 1-866-225-9256

Écoutez la webémission audio (écoutez seulement) en direct au : <http://bell.media-server.com/m/p/8nfs8ga9>

### **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. 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 et du crédit, la situation économique et géopolitique, le taux de change, la capacité de réduire les coûts d'exploitation et d'obtenir du financement, les prix de l'énergie, les taux d'intérêt, la concurrence, les relations du travail, les questions de retraite, 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 2014 d'Air Canada daté du 11 février 2015. 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.*

- 30 -

#### **Renseignements :**

Isabelle Arthur (Montréal)	<a href="mailto:Isabelle.arthur@aircanada.ca">Isabelle.arthur@aircanada.ca</a>	514 422-5788
Peter Fitzpatrick (Toronto)	<a href="mailto:peter.fitzpatrick@aircanada.ca">peter.fitzpatrick@aircanada.ca</a>	416 263-5576
Angela Mah (Vancouver)	<a href="mailto:angela.mah@aircanada.ca">angela.mah@aircanada.ca</a>	604 270-5741

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

**AIR CANADA** 

MEMBRE DU RÉSEAU STAR ALLIANCE 



## 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)	Troisièmes trimestres			Neuf premiers mois		
	2015	2014	Variation (\$)	2015	2014	Variation (\$)
<b>Mesures de performance financière</b>						
Produits d'exploitation	4 023	3 798	225	10 686	10 168	518
Bénéfice d'exploitation	815	526	289	1 338	709	629
Charges autres que d'exploitation	(378)	(203)	(175)	(914)	(504)	(410)
Bénéfice net	437	323	114	424	205	219
Bénéfice net ajusté <sup>1)</sup>	734	457	277	1 106	464	642
Marge d'exploitation (en %)	20,3 %	13,8 %	6,5 pt	12,5 %	7,0 %	5,5 pt
BAIILA <sup>2)</sup>	1 076	749	327	2 109	1 352	757
Marge BAIILA (en %) <sup>2)</sup>	26,7 %	19,7 %	7,0 pt	19,7 %	13,3 %	6,4 pt
Liquidités non soumises à restrictions <sup>3)</sup>	3 399	2 802	597	3 399	2 802	597
Flux de trésorerie nets liés aux activités d'exploitation	476	191	285	1 793	921	872
Flux de trésorerie disponibles <sup>4)</sup>	(90)	(192)	102	592	(194)	786
Dettes nettes ajustées <sup>5)</sup>	5 423	4 623	800	5 423	4 623	800
Rendement du capital investi (en %) <sup>6)</sup>	18,0 %	11,4 %	6,6 pt	18,0 %	11,4 %	6,6 pt
Résultat par action – dilué	1,48 \$	1,10 \$	0,38 \$	1,43 \$	0,69 \$	0,74 \$
Résultat ajusté par action – dilué <sup>1)</sup>	2,50 \$	1,55 \$	0,95 \$	3,77 \$	1,58 \$	2,19 \$
<b>Statistiques d'exploitation<sup>7)</sup></b>			<b>Variation (%)</b>			<b>Variation (%)</b>
Passagers-milles payants (« PMP ») (en millions)	20 462	18 565	10,2	52 244	47 526	9,9
Sièges-milles offerts (« SMO ») (en millions)	23 535	21 299	10,5	62 002	56 486	9,8
Coefficient d'occupation (en %)	86,9 %	87,2 %	(0,2) pt	84,3 %	84,1 %	0,1 pt
Produits passages par PMP (« rendement unitaire ») (en cents)	17,8	18,5	(3,8)	18,0	18,8	(4,3)
Produits passages par SMO (« PPSMO ») (en cents)	15,5	16,1	(4,0)	15,2	15,8	(4,1)
Produits d'exploitation par SMO (en cents)	17,1	17,8	(3,9)	17,2	18,0	(4,3)
Charges d'exploitation par SMO (« CESMO ») (en cents)	13,6	15,4	(11,3)	15,1	16,7	(10,0)
CESMO ajustées (en cents) <sup>8)</sup>	10,0	10,1	(0,5)	11,0	11,1	(0,5)
Effectif moyen (en milliers d'ETP) <sup>9)</sup>	25,0	24,6	1,6	24,8	24,5	1,2
Avions en service à la clôture de la période	372	362	2,8	372	362	2,8
Utilisation moyenne du parc aérien (en heures par jour)	11,0	10,8	2,4	10,3	10,2	0,9
Sièges répartis (en milliers)	14 408	13 518	6,6	39 737	37 403	6,2
Fréquences des appareils (en milliers)	154	150	3,1	431	420	2,5
Longueur d'étape moyenne (en milles) <sup>10)</sup>	1 634	1 576	3,7	1 560	1 510	3,3
Coût du litre de carburant (en cents)	61,4	89,7	(31,5)	64,3	91,8	(29,9)
Consommation de carburant (en millions de litres)	1 290	1 200	7,5	3 443	3 221	6,9
Produits – passagers payants (en milliers) <sup>11)</sup>	11 723	10 979	6,8	31 439	29 337	7,2

- 1) *Le bénéfice net ajusté (perte nette ajustée) et le résultat ajusté par action – dilué ne sont pas des mesures financières reconnues par les PCGR. Se reporter à la rubrique 16, Mesures financières hors PCGR, du rapport de gestion du troisième trimestre de 2015 d'Air Canada pour un complément d'information à cet égard.*
- 2) *Le BAIIALA (à savoir le bénéfice avant intérêts, impôts, dotation aux amortissements et aux pertes de valeur et la location d'appareils) n'est pas une mesure financière reconnue par les PCGR. Se reporter à la rubrique 16, Mesures financières hors PCGR, du rapport de gestion du troisième trimestre de 2015 d'Air Canada pour un complément d'information à cet égard.*
- 3) *Les liquidités non soumises à restrictions s'entendent de la somme de la trésorerie, des équivalents de trésorerie, des placements à court terme et des fonds disponibles aux termes des facilités de crédit renouvelables d'Air Canada. Au 30 septembre 2015, les liquidités non soumises à restrictions se composaient de trésorerie et de placements à court terme de 3 116 M\$ et de facilités de crédit non utilisées de 283 M\$. Au 30 septembre 2014, les liquidités non soumises à restrictions se composaient de trésorerie et de placements à court terme de 2 528 M\$ et de facilités de crédit non utilisées de 274 M\$.*
- 4) *Les flux de trésorerie disponibles (à savoir les flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation moins les achats d'immobilisations corporelles et incorporelles) ne sont pas une mesure financière reconnue par les PCGR. Se reporter à la rubrique 7.5, Flux de trésorerie consolidés, du rapport de gestion du troisième trimestre de 2015 d'Air Canada pour un complément d'information à cet égard.*
- 5) *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) est une mesure complémentaire aux PCGR. Se reporter à la rubrique 7.3, Dette nette ajustée, du rapport de gestion du troisième trimestre de 2015 d'Air Canada pour un complément d'information à cet égard.*
- 6) *Le rendement du capital investi n'est pas une mesure financière reconnue par les PCGR. Se reporter à la rubrique 16, Mesures financières hors PCGR, du rapport de gestion du troisième trimestre de 2015 d'Air Canada pour un complément d'information à cet égard.*
- 7) *À l'exception de l'effectif moyen en ETP, les statistiques d'exploitation dans ce tableau tiennent compte des transporteurs tiers (comme Jazz Aviation S.E.C. (« Jazz ») et Sky Regional Airlines Inc. (« Sky Regional »)) exerçant leurs activités aux termes de contrats d'achat de capacité avec Air Canada.*
- 8) *Les CESMO ajustées ne sont pas une mesure financière reconnue par les PCGR. Se reporter à la rubrique 16, Mesures financières hors PCGR, du rapport de gestion du troisième trimestre de 2015 d'Air Canada pour un complément d'information à cet égard.*
- 9) *Rend compte des équivalents temps plein (« ETP ») à Air Canada, à l'exclusion des ETP chez des transporteurs tiers (comme Jazz et Sky Regional) exerçant leurs activités au titre de contrats d'achat de capacité avec Air Canada.*
- 10) *La longueur d'étape moyenne correspond au total de sièges-milles divisé par le total de sièges répartis.*
- 11) *Les passagers payants sont dénombrés en fonction des indicateurs de vol conformément à la définition établie par l'IATA.*