

Communiqué

Air Canada annonce ses résultats du premier trimestre de 2016

- **BAIILA record de 460 M\$ au premier trimestre**
- **Bénéfice d'exploitation de 154 M\$**
- **Air Canada s'attend à ce que le BAIILA pour l'exercice 2016 au complet augmente de 4 % à 8 % par rapport à celui de l'exercice 2015**

MONTRÉAL, le 29 avril 2016 – Air Canada a annoncé aujourd'hui un BAIILA¹⁾ (bénéfice avant intérêts, impôts, dotation aux amortissements et location d'avions) record de 460 M\$ pour le premier trimestre de 2016, contre un BAIILA de 442 M\$ pour le trimestre correspondant de 2015. Pour la période de 12 mois close le 31 mars 2016, la marge BAIILA d'Air Canada s'est établie à 18,3 %. Air Canada a inscrit un bénéfice net ajusté¹⁾ de 85 M\$, soit un bénéfice net ajusté dilué de 0,30 \$ par action, en regard d'un bénéfice net ajusté de 122 M\$, soit un bénéfice net ajusté dilué de 0,41 \$ par action, au premier trimestre de 2015. Pour le premier trimestre de 2016, Air Canada annonce un bénéfice d'exploitation établi selon les PCGR de 154 M\$, par rapport à un bénéfice d'exploitation de 200 M\$ au premier trimestre de 2015. La compagnie aérienne annonce un bénéfice net de 101 M\$, soit un bénéfice net dilué de 0,35 \$ par action, pour le premier trimestre de 2016, contre une perte nette de 309 M\$, soit une perte nette diluée de 1,08 \$ par action, pour le premier trimestre de 2015.

« Je me réjouis des solides résultats financiers obtenus au premier trimestre, alors que nous poursuivons la mise en œuvre de nos initiatives stratégiques, notamment la modernisation de notre parc aérien, l'expansion à l'échelle internationale et la croissance d'Air Canada *rouge*, a indiqué Calin Rovinescu, président et chef de la direction. Malgré la conjoncture quelque peu instable des marchés des ressources au Canada, la concurrence intense au chapitre de la tarification sur le marché intérieur et la faiblesse continue du dollar canadien au cours du trimestre, nous avons été en mesure d'accroître notre chiffre d'affaires et nos liquidités non soumises à restrictions, d'augmenter les flux de trésorerie nets liés aux activités d'exploitation, d'atteindre notre cible en matière de rendement du capital investi, de dégager un BAIILA record, de prendre livraison de quatre nouveaux appareils 787-9 de Boeing, tout en maîtrisant le niveau de la dette nette ajustée ainsi que le ratio de levier financier.

« Notre modèle commercial et les investissements que nous faisons en vue de bâtir une entreprise rentable et durable à long terme fournissent les résultats escomptés et, comme indiqué à la rubrique « Perspectives actuelles » du présent communiqué, nous prévoyons désormais que le BAIILA de l'exercice 2016 au complet affichera une progression de 4 % à 8 % par rapport à l'exercice précédent. Il s'agirait d'un autre record pour Air Canada,

attestant l'efficacité de notre stratégie commerciale et témoignant du renforcement de notre position concurrentielle.

« Nous constatons toujours un accroissement marqué du nombre de passagers en provenance des États-Unis et d'autres pays étrangers qui optent pour Air Canada pour leurs déplacements internationaux. La performance d'Air Canada *rouge* continue de dépasser nos attentes et nous permet de livrer concurrence plus efficacement sur les marchés d'agrément. Les appareils 787-9 de Boeing de nouvelle génération, intégrés à notre parc aérien au cours du trimestre, nous procurent des améliorations notables en matière de productivité et nous permettent d'offrir à notre clientèle un confort et des services de qualité supérieure.

« Je tiens à remercier nos 28 000 employés de leur détermination sans faille à répondre aux besoins de notre clientèle et de leur rôle dans l'obtention de ces excellents résultats financiers, de conclure M. Rovinescu. »

Points saillants relativement au compte de résultat – premier trimestre

Au premier trimestre de 2016, les produits passages réseau se sont chiffrés à 2,864 G\$, en hausse de 78 M\$ (+2,8 %) par rapport au premier trimestre de 2015. La hausse de 7,7 % du trafic rend compte de l'amplification du trafic sur l'ensemble des cinq marchés géographiques où évolue Air Canada. Le recul de 4,7 % du rendement unitaire traduit les facteurs suivants : l'incidence du relèvement de la capacité à l'échelle de l'industrie, l'accroissement de la concurrence sur les lignes régionales et la concurrence accrue au chapitre de la tarification sur certains marchés intérieurs; le fléchissement du trafic vers les marchés liés au pétrole à rendement supérieur; la réduction des suppléments des transporteurs liée au recul des prix du carburant; l'accroissement de 1,3 % de la longueur d'étape moyenne, qui a eu pour effet de comprimer le rendement unitaire réseau de 0,7 point de pourcentage; le pourcentage majoré de sièges sur les marchés des voyages d'agrément à longue distance ainsi que la proportion accrue du trafic de correspondance entre lignes internationales à rendement moindre (sixième liberté de l'air).

Au premier trimestre de 2016, les charges d'exploitation se sont établies à 3,189 G\$, en hausse de 140 M\$ (+5,0 %) par rapport au premier trimestre de 2015. Cette hausse s'explique essentiellement par l'incidence du relèvement de 8,2 % de la capacité ainsi que l'effet défavorable de la dépréciation du dollar canadien sur les charges d'exploitation non liées au carburant libellées en devises, qui se sont chiffrées à 106 M\$, facteurs en partie contrebalancés par le recul de 168 M\$ de la charge de carburant avions.

Les charges d'exploitation par siège-mille offert (« CESMO ») d'Air Canada ont reculé de 3,3 % par rapport au premier trimestre de 2015. Les CESMO ajustées¹⁾ de la compagnie aérienne, qui ne tiennent pas compte de la charge de carburant ni des coûts liés à la portion terrestre des forfaits de Vacances Air Canada^{MD}, ont augmenté de 3,3 % par rapport au premier trimestre de 2015, soit une amélioration par rapport à l'augmentation de 7,0 % à 8,0 % que projetait Air Canada dans son communiqué de presse du 17 février 2016. Cette amélioration tient principalement à l'incidence de la réduction des vols assurés par les transporteurs en exploitation pour le compte d'Air Canada sous la bannière Air Canada Express (lesquels sont d'ordinaire assortis de longueurs d'étape moindres), au calendrier de certaines activités de maintenance avions, à l'incidence de l'appréciation du dollar canadien en regard des hypothèses antérieures et aux réductions des autres charges

AIR CANADA 

MEMBRE DU RÉSEAU STAR ALLIANCE 

d'exploitation. Si le taux de change entre les dollars américain et canadien était demeuré aux niveaux du premier trimestre de 2015, les CESMO ajustées du premier trimestre de 2016 n'auraient essentiellement pas varié par rapport à celles du premier trimestre de 2015.

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

Au 31 mars 2016, les liquidités non soumises à restrictions (trésorerie, placements à court terme et fonds disponibles aux termes des marges de crédit) se chiffraient à 3,229 G\$ (3,123 G\$ au 31 mars 2015).

Au 31 mars 2016, le total de la dette à long terme et des contrats de location-financement (y compris la partie courante) s'est chiffré à 6,448 G\$, en hausse de 54 M\$ par rapport au 31 décembre 2015. Au premier trimestre de 2016, les nouveaux emprunts de 616 M\$ ont été largement compensés par les remboursements de 224 M\$ sur la dette et l'incidence favorable de l'appréciation du dollar canadien de 335 M\$ au 31 mars 2016 comparativement au 31 décembre 2015 à l'égard de la dette libellée en devises (principalement en dollars américains) d'Air Canada. Au 31 mars 2016, la dette nette ajustée s'élevait à 6,308 G\$, en hausse de 17 M\$ par rapport au 31 décembre 2015. L'incidence de l'accroissement du solde des contrats de location simple immobilisés, largement attribuable à l'augmentation du nombre de contrats de location d'appareils au cours du premier trimestre de 2016, et l'incidence défavorable du change sur la charge de location avions ont été largement contrebalancées par la hausse des soldes de trésorerie et des placements à court terme. Le ratio dette nette ajustée-BAIIALA de la compagnie aérienne s'est établi à 2,5 au 31 mars 2016, sans variation par rapport au 31 décembre 2015.

Au premier trimestre de 2016, les flux de trésorerie nets liés aux activités d'exploitation ont totalisé 968 M\$, en progression de 158 M\$ par rapport au trimestre correspondant de 2015, en raison des solides résultats d'exploitation dégagés. Cette hausse des flux de trésorerie nets liés aux activités d'exploitation est attribuable principalement à l'effet de l'augmentation des entrées de trésorerie provenant du fonds de roulement et à l'incidence de la baisse des cotisations au titre de services passés relativement aux régimes de retraite.

Pour la période de 12 mois close le 31 mars 2016, le rendement du capital investi¹⁾ s'est établi à 17,4 %, contre 15,2 % pour la période de 12 mois close le 31 mars 2015, ce qui représente une amélioration par rapport au rendement du capital investi de 13 % à 16 % que prévoyait Air Canada dans son communiqué de presse du 17 février 2016.

Offre publique de rachat dans le cours normal des activités

En mai 2015, Air Canada a lancé une offre publique de rachat dans le cours normal des activités en vue de racheter, aux fins d'annulation, au plus 10 000 000 d'actions à droit de vote variable de catégorie A et(ou) d'actions à droit de vote de catégorie B (les « actions »). Ce nombre maximum a été atteint au premier trimestre de 2016 et 10 000 000 d'actions ont en tout été achetées et annulées pour une contrepartie totale de 97 M\$. Sur ce montant, Air Canada a acheté et annulé 4 416 065 actions au coût moyen de 7,78 \$ l'action pour une contrepartie totale de 34 M\$ au premier trimestre de 2016. En mars 2016, le conseil d'administration d'Air Canada a approuvé l'achat, aux fins d'annulation, de 5 000 000 d'actions supplémentaires dans le cadre de la présente offre publique de rachat dans le cours normal des activités, soit avant qu'elle prenne fin le 28 mai 2016.

AIR CANADA 

MEMBRE DU RÉSEAU STAR ALLIANCE 

Perspectives actuelles

BIIIALA

Pour l'exercice 2016 au complet, Air Canada s'attend à ce que le BIIIALA croisse de l'ordre de 4 % à 8 % par rapport à l'exercice 2015.

CESMO ajustées

Pour le deuxième trimestre de 2016, Air Canada s'attend à ce que les CESMO ajustées (qui ne tiennent pas compte de la charge de carburant ni des coûts liés à la portion terrestre des forfaits de Vacances Air Canada) croissent de l'ordre de 2,0 % à 3,0 % par rapport au deuxième trimestre de 2015, et il est prévu qu'une tranche de 1,0 % à 2,0 % de cette augmentation soit imputable à l'affaiblissement du dollar canadien par rapport au dollar américain en regard du deuxième trimestre de 2015.

Pour l'exercice 2016 au complet, Air Canada prévoit que les CESMO ajustées baisseront de l'ordre de 1,75 % à 2,75 % en regard de l'exercice 2015, contrairement à la fourchette de plus ou moins 0,5 % que projetait Air Canada dans son communiqué de presse du 17 février 2016. L'amélioration est largement attribuable à l'incidence favorable de l'appréciation du dollar canadien par rapport au dollar américain en regard de l'hypothèse qu'envisageait Air Canada dans son communiqué de presse du 17 février 2016. Si le cours du dollar canadien se négociait aux mêmes niveaux qu'en 2015, les CESMO ajustées prévisionnelles pour l'exercice 2016 afficheraient une baisse de 2,75 % à 3,75 % en regard de celles de 2015.

Cibles de la Journée des investisseurs

Après avoir dépassé ses cibles au chapitre de la marge BIIIALA et du rendement du capital investi à l'égard de l'exercice 2015 et du premier trimestre de 2016, Air Canada confirme qu'elle est dans la bonne voie pour atteindre ou dépasser les cibles financières essentielles ci-après :

- Marge BIIIALA annuelle (soit le BIIIALA exprimé en pourcentage des produits d'exploitation) de 15 % à 18 % pour la période 2016-2018 (dans la foulée de l'atteinte d'une marge BIIIALA de 18,3 % pour les périodes de 12 mois closes le 31 décembre 2015 et le 31 mars 2016)
- Rendement du capital investi en glissement annuel de 13 % à 16 % pour la période 2016-2018 (dans la foulée de l'atteinte d'un rendement du capital investi de 18,3 % pour la période de 12 mois close le 31 décembre 2015 et de 17,4 % pour la période de 12 mois close le 31 mars 2016)
- Ratio de levier financier¹⁾ (ratio de la dette nette ajustée sur le BIIIALA normalisé) n'excédant pas 2,2 d'ici 2018

En outre, Air Canada entend toujours réduire ses coûts unitaires de 21 %, compte non tenu de l'incidence du change et des prix du carburant, d'ici la fin de 2018 en regard de 2012.

Prévisions supplémentaires

Pour l'exercice 2016 complet, Air Canada prévoit également ce qui suit :

- La dotation aux amortissements et aux pertes de valeur augmentera de 150 M\$ par rapport à l'exercice 2015. Cette augmentation rend principalement compte des nouvelles livraisons d'appareils 787 et 777 de Boeing, ainsi que du programme de reconfiguration du parc d'appareils 777 de Boeing.
- Les charges sociales augmenteront de 30 M\$ par rapport à l'exercice 2015, contrairement à l'augmentation de 35 M\$ que projetait Air Canada dans son communiqué de presse du 17 février 2016, en grande partie du fait de la révision à la baisse des hypothèses relatives aux coûts.
- La charge de maintenance avions augmentera de 190 M\$ en regard de l'exercice 2015 (une tranche approximative de 40 M\$ de cette augmentation devrait être imputable à la dépréciation prévue du dollar canadien par rapport au dollar américain), contrairement à l'augmentation de 250 M\$ que projetait Air Canada dans son communiqué de presse du 17 février 2016. Cette amélioration tient essentiellement à l'incidence favorable de l'appréciation du dollar canadien en regard du dollar américain par rapport à ce que prévoyait Air Canada dans son communiqué du 17 février 2016

Le tableau ci-après récapitule les perspectives susmentionnées d'Air Canada pour l'ensemble de l'exercice 2016 :

	Exercice 2016 par rapport à l'exercice 2015
Dotation aux amortissements et aux pertes de valeur	Hausse de 150 M\$
Charges sociales	Hausse de 30 M\$
Charge de maintenance avions	Hausse de 190 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.

Principales hypothèses

Dans la préparation et la communication d'énoncés prospectifs, Air Canada a formulé certaines hypothèses. Dans le cadre de celles-ci, Air Canada part de l'hypothèse que la croissance du PIB du Canada sera modeste, voire relativement faible, pour la période 2016-2018. Air Canada présume également que se poursuivra la corrélation entre le cours du carburéacteur et la valeur du dollar canadien, toute variation du coût du carburant continuant d'être associée dans une certaine mesure à une fluctuation opposée de la valeur du dollar canadien. Air Canada a également présumé que le dollar canadien se négocierait en moyenne à 1,29 \$ CA pour 1,00 \$ US au deuxième trimestre de 2016 et à 1,31 \$ CA pour 1,00 \$ US pour l'ensemble de 2016, et que le cours du carburéacteur (compte tenu

des couvertures à l'égard du carburant) s'établirait en moyenne à 0,52 \$ le litre pour le deuxième trimestre de 2016 et pour l'ensemble de 2016.

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 premier trimestre de 2016 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 et autres instruments financiers comptabilisés à la juste valeur ainsi que des éléments exceptionnels, car ces éléments risquent de fausser l'analyse de certaines tendances commerciales. 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 Air Canada s'en sert 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 et d'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^{MD} 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.
- 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.
- Le ratio de levier financier est couramment utilisé dans l'industrie du transport aérien. Air Canada s'en sert pour évaluer son levier financier; ce ratio correspond à la dette nette ajustée divisée par le BAIIALA normalisé des 12 derniers mois consécutifs.
- 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), compte non tenu des charges d'intérêts et des intérêts

AIR CANADA 

MEMBRE DU RÉSEAU STAR ALLIANCE 

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 non audités intermédiaires du premier trimestre de 2016 d'Air Canada et les notes complémentaires ainsi que son rapport de gestion du premier trimestre de 2016 peuvent être consultés sur son site à aircanada.com et seront déposés sur SEDAR au www.sedar.com.

Pour un complément d'information sur les documents publics d'Air Canada, dont sa Notice annuelle datée du 24 mars 2016, veuillez consulter SEDAR au www.sedar.com.

Avis concernant la téléconférence

Air Canada invite les analystes à sa téléconférence trimestrielle qui se tiendra aujourd'hui, le 29 avril 2016, 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 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 416-340-2216 ou le 1-866-225-0198

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

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 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, sa capacité de rembourser ses dettes, de réduire les charges d'exploitation et d'obtenir du financement, les taux de change, l'état du secteur, du marché, du crédit, de la conjoncture économique et du contexte géopolitique, les cours de l'énergie, la concurrence, la capacité d'Air Canada de mettre en œuvre efficacement ses initiatives stratégiques et sa dépendance à l'égard des technologies, les conflits

AIR CANADA 

MEMBRE DU RÉSEAU STAR ALLIANCE 

armés, les attentats terroristes, les épidémies, les pertes par sinistres, les relations de travail, les questions de retraite, les facteurs liés à l'environnement (dont les systèmes météorologiques et autres phénomènes naturels, et des facteurs d'origine humaine), les limites imposées aux termes de clauses restrictives, les questions d'assurance et les coûts qui y sont associés, l'évolution de la demande en fonction du caractère saisonnier du secteur, la dépendance envers des fournisseurs et des tiers, notamment les transporteurs régionaux, Aéroplan et les partenaires Star Alliance, l'évolution de la législation, de la réglementation ou de procédures judiciaires, les litiges actuels et éventuels avec des tiers, outre la capacité de recruter et de conserver du personnel qualifié, ainsi que les facteurs dont il est fait mention dans le présent communiqué de presse, ainsi qu'à la rubrique 17, « Facteurs de risque », du rapport de gestion de 2015 d'Air Canada daté du 17 février 2016. 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

Relations avec les investisseurs : (514) 422-7353

Internet : aircanada.ca

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)	Premiers trimestres		
	2016	2015	Variation (\$)
Mesures de performance financière			
Produits d'exploitation	3 343	3 249	94
Bénéfice d'exploitation	154	200	(46)
Charges autres que d'exploitation	(53)	(509)	456
Bénéfice net (perte nette)	101	(309)	410
Bénéfice net ajusté ¹⁾	85	122	(37)
Marge d'exploitation (en %)	4,6 %	6,2 %	(1,6) pts
BIIIALA ¹⁾	460	442	18
Marge BIIIALA (en %) ¹⁾	13,8 %	13,6 %	0,2 pts
Liquidités non soumises à restrictions ²⁾	3 229	3 123	106
Flux de trésorerie nets liés aux activités d'exploitation	968	810	158
Flux de trésorerie disponibles ¹⁾	(148)	385	(533)
Dette nette ajustée ¹⁾	6 308	5 190	1 118
Rendement du capital investi (en %) ¹⁾	17,4 %	15,2 %	2,2 pts
Résultat par action – de base	0,36 \$	(1,08) \$	1,44 \$
Résultat par action – dilué	0,35 \$	(1,08) \$	1,43 \$
Résultat ajusté par action – dilué ¹⁾	0,30 \$	0,41 \$	(0,11) \$
Statistiques d'exploitation³⁾			Variation (%)
Passagers-milles payants (en millions) (« PMP »)	16 092	14 937	7,7
Sièges-milles offerts (en millions) (« SMO »)	19 833	18 335	8,2
Coefficient d'occupation (en %)	81,1 %	81,5 %	(0,3) pt
Produits passages par PMP (« rendement unitaire ») (en cents)	17,4	18,3	(4,7)
Produits passages par SMO (« PPSMO ») (en cents)	14,1	14,9	(5,1)
Produits d'exploitation par SMO (en cents)	16,9	17,7	(4,9)
Charges d'exploitation par SMO (« CESMO ») (en cents)	16,1	16,6	(3,3)
CESMO ajustées (en cents) ¹⁾	12,3	11,9	3,3
Effectif moyen (en milliers d'ETP) ⁴⁾	25,4	24,5	3,7
Avions en service à la clôture de la période	374	369	1,4
Utilisation moyenne du parc aérien (en heures par jour)	9,8	9,7	0,9
Sièges répartis (en milliers)	13 177	12 337	6,8
Fréquences des appareils (en milliers)	134	134	(0,2)
Longueur d'étape moyenne (en milles) ⁵⁾	1 505	1 486	1,3
Coût économique du litre de carburant (en cents)	48,1	65,2	(26,3)
Consommation de carburant (en millions de litres)	1 062	1 039	2,1
Produits – passagers payants (en milliers) ⁶⁾	9 957	9 487	5,0

- 1) *Le BAIIALA, la marge BAIIALA et les mesures ajustées ne sont pas des mesures financières reconnues par les PCGR (à l'exception de la dette nette ajustée, qui est une mesure complémentaire aux PCGR). Se reporter aux rubriques 6 et 14 du rapport de gestion du premier trimestre de 2016 d'Air Canada pour la description des mesures financières hors PCGR et mesures complémentaires aux PCGR d'Air Canada.*
- 2) *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 31 mars 2016, les liquidités non soumises à restrictions se composaient de trésorerie et de placements à court terme de 2 947 M\$ et de facilités de crédit non utilisées de 282 M\$. Au 31 mars 2015, les liquidités non soumises à restrictions se composaient de trésorerie et de placements à court terme de 2 850 M\$ et de facilités de crédit non utilisées de 273 M\$.*
- 3) *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.*
- 4) *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.*
- 5) *La longueur d'étape moyenne correspond au total de sièges-milles divisé par le total de sièges répartis.*
- 6) *Les passagers payants sont dénombrés en fonction des indicatifs de vol (non en fonction de l'itinéraire ou du segment de trajet), conformément à la définition établie par l'IATA.*