

Communiqué

Air Canada annonce ses résultats du deuxième trimestre de 2016

- **BAIILA record de 605 M\$ au deuxième trimestre**
- **Bénéfice d'exploitation de 277 M\$**
- **Air Canada s'attend toujours à ce que le BAIILA pour l'exercice 2016 au complet augmente de 4 % à 8 % par rapport au BAIILA record de l'exercice 2015**

MONTRÉAL, le 29 juillet 2016 – Air Canada a annoncé aujourd'hui un BAIILA¹⁾ (bénéfice avant intérêts, impôts, dotation aux amortissements et location d'avions) record de 605 M\$ pour le deuxième trimestre de 2016, contre le précédent BAIILA record de 591 M\$ atteint au trimestre correspondant de 2015. Le BAIILA du deuxième trimestre de 2015 tenait compte d'un élément exceptionnel, responsable d'une amélioration du BAIILA de 23 M\$. Air Canada a inscrit un bénéfice net ajusté¹⁾ de 203 M\$, soit un bénéfice net ajusté dilué de 0,72 \$ par action, en regard d'un bénéfice net ajusté de 250 M\$, soit un bénéfice net ajusté dilué de 0,85 \$ par action, au deuxième trimestre de 2015. Pour le deuxième trimestre de 2016, Air Canada annonce un bénéfice net selon les PCGR de 186 M\$, soit un bénéfice net dilué de 0,66 \$ par action, contre un bénéfice net de 296 M\$, soit un bénéfice net dilué de 1,00 \$ par action, pour le deuxième trimestre de 2015.

« Je suis heureux d'annoncer un BAIILA record pour le trimestre, fruit d'un accroissement du chiffre d'affaires et du trafic, et surtout de l'attention soutenue que nous accordons à l'amélioration des coûts unitaires, a indiqué Calin Rovinescu, président et chef de la direction. La croissance du trafic sur nos cinq marchés géographiques a dépassé celle de l'exercice précédent, qui était pourtant solide. Nous avons continué d'accroître notre chiffre d'affaires dans un contexte difficile, en particulier sur les marchés intérieurs et transatlantiques, et en dépit d'une économie mondiale généralement faible. Dans l'ensemble, la croissance du chiffre d'affaires incluait une augmentation du volume du trafic de correspondance entre lignes internationales par l'intermédiaire du Canada, alors que nous continuons de rehausser nos principaux points d'accès en tant qu'options attrayantes et efficaces pour les voyageurs internationaux.

« Notre focalisation continue sur nos priorités stratégiques, ainsi que notre souplesse accrue et notre capacité d'adaptation et de réaction face à l'évolution de la conjoncture, aux menaces macroéconomiques ou géopolitiques imprévues ou aux catastrophes naturelles, nous aident à atteindre les cibles financières essentielles établies à la Journée des investisseurs de 2015, soit la marge BAIILA, le rendement du capital investi et le ratio de levier financier annuels, ainsi que la réduction significative des coûts unitaires.

« Air Canada et Air Canada Rouge ont lancé au cours du trimestre 10 nouvelles lignes internationales et 11 nouvelles lignes transfrontalières, ce qui représente la période d'expansion la plus intensive de l'histoire de la Société. En outre, le 30 juin, nous avons desservi plus de 160 000 clients, soit un record sans précédent, que nous nous attendons d'ailleurs à surpasser à l'occasion du prochain long week-end du mois d'août. Je tiens à remercier nos employés pour leur détermination sans faille à prendre soin des clients et à travailler main dans la main pour faire d'Air Canada un chef de file de l'industrie à l'échelle mondiale, de conclure M. Rovinescu. »

Points saillants relativement au compte de résultat – deuxième trimestre

Au deuxième trimestre de 2016, les produits passages réseau se sont chiffrés à 3,143 G\$, chiffre record, en hausse de 61 M\$ (+2,0 %) par rapport au deuxième trimestre de 2015. La hausse de 9,3 % du trafic rend compte de l'amplification du trafic sur l'ensemble des cinq marchés géographiques où évolue Air Canada. Le recul de 6,8 % du rendement unitaire traduit surtout l'accroissement de 4,2 % de la longueur d'étape moyenne (qui a comprimé le rendement unitaire de 2,4 % pour l'ensemble du réseau) ainsi que le relèvement de la capacité à l'échelle de l'industrie et la concurrence accrue au chapitre de la tarification visant principalement certains services intérieurs et européens. Comme indiqué précédemment, la stratégie d'Air Canada en matière de croissance rentable et durable à l'échelle du réseau comporte l'accroissement des longueurs d'étapes moyennes, la majoration du nombre de sièges sur les marchés des voyages d'agrément à longue distance moyennant une baisse de la tarification moyenne ainsi que la proportion accrue du trafic de correspondance entre lignes internationales, facteurs qui ont tous contribué, comme prévu, à la baisse du rendement unitaire.

Au deuxième trimestre de 2016, les charges d'exploitation se sont établies à 3,181 G\$, en hausse de 90 M\$ (+3,0 %) par rapport au deuxième trimestre de 2015. Cette hausse s'explique par l'incidence du relèvement de 11,0 % de la capacité ainsi que par l'effet défavorable de la dépréciation du dollar canadien sur les charges d'exploitation non liées au carburant libellées en devises, qui ont accru les charges d'exploitation de 51 M\$ au deuxième trimestre de 2016. Ces augmentations ont été en partie contrebalancées par l'incidence de la charge de carburant avions réduite de 141 M\$ par rapport à la période correspondante.

Les charges d'exploitation par siège-mille offert (« CESMO ») d'Air Canada ont reculé de 7,3 % par rapport au deuxième trimestre de 2015. Les CESMO ajustées¹⁾ 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^{MD} ni des éléments exceptionnels, ont diminué de 1,1 % par rapport au deuxième trimestre de 2015, soit une amélioration par rapport à l'augmentation de 2,0 % à 3,0 % que projetait Air Canada dans son communiqué de presse du 29 avril 2016. Cette amélioration des CESMO ajustées par rapport aux prévisions tient à la baisse des charges liées aux transporteurs régionaux, de la charge de maintenance avions et des salaires et charges sociales en regard des prévisions, ainsi qu'aux réductions des autres charges d'exploitation.

AIR CANADA 

MEMBRE DU RÉSEAU STAR ALLIANCE 

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

Au 30 juin 2016, les liquidités non soumises à restrictions (trésorerie, placements à court terme et fonds disponibles aux termes des marges de crédit) se chiffraient à 3,449 G\$ (3,283 G\$ au 30 juin 2015).

Les dépenses d'investissement pour le premier semestre de 2016 se sont établies à 2,568 G\$, contre 635 M\$ au premier semestre de 2015. Les dépenses d'investissement pour le second semestre de 2016 devraient s'élever à 437 M\$.

Au 30 juin 2016, le total de la dette à long terme et des contrats de location-financement (y compris la partie courante) s'est chiffré à 6,950 G\$, en hausse de 556 M\$ par rapport au 31 décembre 2015. Au premier semestre de 2016, les nouveaux emprunts de 1,308 G\$, qui avaient tous trait au financement d'aéronefs, ont été en partie compensés par les remboursements de 381 M\$ sur la dette et par l'incidence favorable, de 357 M\$, de l'appréciation du dollar canadien au 30 juin 2016 comparativement au 31 décembre 2015 à l'égard de la dette libellée en devises (principalement en dollars américains) d'Air Canada.

Au 30 juin 2016, la dette nette ajustée s'élevait à 6,840 G\$, en hausse de 549 M\$ par rapport au 31 décembre 2015. Cette augmentation de la dette nette ajustée rend compte de la hausse de la dette à long terme et des soldes de contrats de location-financement évoquée plus haut. L'incidence de l'accroissement des soldes des contrats de location simple immobilisés, largement attribuable à l'augmentation du nombre de contrats de location d'appareils au cours du premier semestre de 2016 et à l'effet défavorable du change sur la charge de location avions, a été largement contrebalancée par la hausse des soldes de trésorerie et des placements à court terme. Le ratio dette nette ajustée-BAIILA de la compagnie aérienne s'est établi à 2,7 au 30 juin 2016, en regard de 2,5 au 31 décembre 2015.

Les flux de trésorerie nets liés aux activités d'exploitation ont totalisé 657 M\$, en progression de 145 M\$ par rapport au trimestre correspondant de 2015. Le montant négatif des flux de trésorerie disponibles s'est établi à 444 M\$ au deuxième trimestre de 2016, enregistrant une diminution de 746 M\$ par rapport au deuxième trimestre de 2015 attribuable à la hausse des dépenses d'investissement en glissement annuel, en partie contrebalancée par le produit de 351 M\$ tiré de la cession-bail de deux appareils 787 de Boeing et de l'incidence de l'augmentation des flux de trésorerie nets liés aux activités d'exploitation.

Pour la période de 12 mois close le 30 juin 2016, le rendement du capital investi¹⁾ s'est établi à 16,2 %, sans variation par rapport à la période de 12 mois close le 30 juin 2015, ce qui représente une amélioration par rapport à la cible de rendement du capital investi en glissement annuel d'Air Canada de 13 % à 16 %, analysée ci-après.

Perspectives actuelles

BAIILA

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

AIR CANADA 

MEMBRE DU RÉSEAU STAR ALLIANCE 

CESMO ajustées

Pour le troisième 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) baissent de l'ordre de 5,5 % à 6,5 % par rapport au troisième trimestre de 2015.

Pour l'exercice 2016 au complet, Air Canada prévoit désormais que les CESMO ajustées baisseront de l'ordre de 2,75 % à 3,75 % en regard de l'exercice 2015, contrairement à la fourchette de 1,75 % à 2,75 % que projetait Air Canada dans son communiqué de presse du 29 avril 2016, amélioration qui rend compte en grande partie des résultats meilleurs que prévu au chapitre des CESMO ajustées au deuxième trimestre de 2016 et, dans une moindre mesure, de l'incidence favorable de la baisse continue des charges liées aux transporteurs régionaux au second semestre de 2016. Si le cours du dollar canadien se négociait aux mêmes niveaux qu'en 2015, les CESMO ajustées pour l'exercice 2016 au complet afficheraient une baisse de 3,75 % à 4,75 % en regard de celles de 2015.

Cibles de la Journée des investisseurs

Air Canada confirme qu'elle est dans la bonne voie pour atteindre ou dépasser les cibles financières essentielles ci-après :

- Marge BAIILA annuelle (soit le BAIILA 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 BAIILA de 18,3 % pour les périodes de 12 mois closes le 31 décembre 2015, le 31 mars 2016 et le 30 juin 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 en glissement annuel de 18,3 % pour la période de 12 mois close le 31 décembre 2015, de 17,4 % pour la période de 12 mois close le 31 mars 2016 et de 16,2 % pour la période de 12 mois close le 30 juin 2016)
- Ratio de levier financier¹⁾ (ratio de la dette nette ajustée sur le BAIILA normalisé) n'excédant pas 2,2 d'ici 2018

En outre, Air Canada entend toujours réduire les CESMO 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, et elle est dans la bonne voie pour y parvenir.

Prévisions supplémentaires

Pour l'exercice 2016 au complet :

- Air Canada prévoit toujours que la dotation aux amortissements et aux pertes de valeur augmentera de 150 M\$ par rapport à l'exercice 2015. Cette augmentation en glissement annuel prévue 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.

- Air Canada prévoit désormais que les charges sociales augmenteront de 20 M\$ par rapport à l'exercice 2015, contrairement à l'augmentation de 30 M\$ qu'elle projetait dans son communiqué de presse du 29 avril 2016. Cette augmentation moins prononcée que prévu des charges sociales s'explique par l'incidence du profit lié aux passifs au titre des avantages postérieurs à l'emploi qui a comprimé les charges sociales de 10 M\$ au deuxième trimestre de 2016.
- Air Canada prévoit désormais que la charge de maintenance avions augmentera de 165 M\$ en regard de l'exercice 2015, contrairement à l'augmentation de 190 M\$ projetée dans le communiqué de presse du 29 avril 2016 d'Air Canada. Cette amélioration tient essentiellement à la baisse de la charge de maintenance avions par rapport aux prévisions pour le deuxième trimestre de 2016, ainsi qu'à diverses réductions de charges connexes.

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, l'augmentation ou la diminution du coût du carburant continuant d'être respectivement associée, dans une certaine mesure, à une augmentation ou à une diminution de la valeur du dollar canadien. Air Canada a également présumé que le dollar canadien se négocierait en moyenne à 1,30 \$ CA pour 1,00 \$ US au troisième 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 0,55 \$ le litre pour le troisième trimestre de 2016 et à 0,53 \$ le litre 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 deuxième 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 résultat ajusté par action - dilué 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

AIR CANADA 

MEMBRE DU RÉSEAU STAR ALLIANCE 

risquent de fausser l'analyse de certaines tendances commerciales et de rendre moins pertinente l'analyse comparative avec les résultats 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 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 charge de carburant avions 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 carburéacteur 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 compagnies aériennes qui n'exercent pas d'activités de voyageur comparables n'engagent pas. En outre, ces coûts ne génèrent pas de SMO. Par conséquent, le fait d'exclure ces coûts des charges d'exploitation permet d'établir une comparaison plus pertinente d'une période à l'autre lorsque ces coûts peuvent varier.
- 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 implicites aux termes des contrats de location simple. Le capital investi comprend la moyenne de l'actif total en glissement annuel (compte non tenu des actifs des régimes de retraite), 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 deuxième trimestre de 2016 d'Air Canada et les notes complémentaires ainsi que son rapport de gestion du deuxième 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.

AIR CANADA 

MEMBRE DU RÉSEAU STAR ALLIANCE 

Avis concernant la téléconférence

Air Canada invite les analystes à sa téléconférence trimestrielle qui se tiendra aujourd'hui, le 29 juillet 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 en direct au : <http://bell.media-server.com/m/p/pmujyiee>

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 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.

Renseignements :

Isabelle Arthur (Montréal)	Isabelle.arthur@aircanada.ca	514 422-5788
Peter Fitzpatrick (Toronto)	peter.fitzpatrick@aircanada.ca	416 263-5576
Angela Mah (Vancouver)	angela.mah@aircanada.ca	604 270-5741

Internet: 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)	Deuxièmes trimestres			Premiers semestres		
	2016	2015	Variation (\$)	2016	2015	Variation (\$)
Mesures de performance financière						
Produits d'exploitation	3 458	3 414	44	6 801	6 663	138
Bénéfice d'exploitation	277	323	(46)	431	523	(92)
Charges autres que d'exploitation	(91)	(27)	(64)	(144)	(536)	392
Bénéfice net (perte nette)	186	296	(110)	287	(13)	300
Bénéfice net ajusté ¹⁾	203	250	(47)	288	372	(84)
Marge d'exploitation (en %)	8,0 %	9,5 %	(1,5) pt	6,3 %	7,8 %	(1,5) pt
BIIIALA ¹⁾	605	591	14	1 065	1 033	32
Marge BIIIALA (en %) ¹⁾	17,5 %	17,3 %	0,2 pt	15,7 %	15,5 %	0,2 pt
Liquidités non soumises à restrictions ²⁾	3 449	3 283	166	3 449	3 283	166
Flux de trésorerie nets liés aux activités d'exploitation	657	512	145	1 625	1 322	303
Flux de trésorerie disponibles ¹⁾	(444)	302	(746)	(592)	687	(1 279)
Dette nette ajustée ¹⁾	6 840	4 896	1 944	6 840	4 896	1 944
Rendement du capital investi (en %) ¹⁾	16,2 %	16,2 %	-	16,2 %	16,2 %	-
Résultat par action - dilué	0,66 \$	1,00 \$	(0,34) \$	1,01 \$	(0,06) \$	1,07 \$
Résultat ajusté par action - dilué ¹⁾	0,72 \$	0,85 \$	(0,13) \$	1,01 \$	1,26 \$	(0,25) \$
Statistiques d'exploitation³⁾			Variation (%)			Variation (%)
Passagers-milles payants (en millions) (« PMP »)	18 418	16 845	9,3	34 510	31 782	8,6
Sièges-milles offerts (en millions) (« SMO »)	22 344	20 132	11,0	42 177	38 467	9,6
Coefficient d'occupation (en %)	82,4 %	83,7 %	(1,2) pt	81,8 %	82,6 %	(0,8) pt
Produits passages par PMP (« rendement unitaire ») (en cents)	16,7	18,0	(6,8)	17,0	18,1	(5,9)
Produits passages par SMO (« PPSMO ») (en cents)	13,8	15,0	(8,2)	13,9	15,0	(6,8)
Produits d'exploitation par SMO (en cents)	15,5	17,0	(8,7)	16,1	17,3	(6,9)
Charges d'exploitation par SMO (« CESMO ») (en cents)	14,2	15,4	(7,3)	15,1	16,0	(5,4)
CESMO ajustées (en cents) ¹⁾	11,2	11,3	(1,1)	11,7	11,6	1,0
Effectif moyen (en milliers d'ETP) ⁴⁾	26,1	24,8	5,1	25,8	24,7	4,4
Avions en service à la clôture de la période	380	371	2,4	380	371	2,4
Utilisation moyenne du parc aérien (en heures par jour)	10,1	10,0	0,4	9,9	9,9	0,6
Sièges répartis (en milliers)	13 840	12 992	6,5	27 017	25 329	6,7
Fréquences des appareils (en milliers)	139	143	(2,0)	273	277	(1,2)
Longueur d'étape moyenne (en milles) ⁵⁾	1 614	1 550	4,2	1 561	1 519	2,8
Coût économique du litre de carburant (en cents)	52,2	66,9	(22,0)	50,2	66,1	(24,0)
Consommation de carburant (en millions de litres)	1 157	1 114	3,9	2 219	2 153	3,1
Produits - passagers payants (en milliers) ⁶⁾	10 846	10 229	6,0	20 803	19 716	5,5

- 1) Le bénéfice net ajusté (perte nette ajustée), le BAIIALA, la marge BAIIALA, les flux de trésorerie disponibles, le rendement du capital investi et les CESMO ajustées ne sont pas des mesures financières reconnues par les PCGR et la dette nette ajustée est une mesure complémentaire aux PCGR. Se reporter aux rubriques 6 et 14 du rapport de gestion du deuxième 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 30 juin 2016, les liquidités non soumises à restrictions se composaient de trésorerie et de placements à court terme de 3 148 M\$ et de facilités de crédit non utilisées de 301 M\$. Au 30 juin 2015, les liquidités non soumises à restrictions se composaient de trésorerie et de placements à court terme de 3 021 M\$ et de facilités de crédit non utilisées de 262 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 »), Sky Regional Airlines Inc. (« Sky Regional »), Air Georgian Limited (« Air Georgian ») et Exploits Valley Air Services Ltd. (« EVAS »)) 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, Sky Regional, Air Georgian et EVAS) 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.