

Communiqué

Air Canada annonce ses résultats annuels pour 2016

- BAIIALA¹⁾ (compte non tenu des éléments particuliers) annuel record de 2,768 G\$
- Bénéfice d'exploitation annuel de 1,345 G\$
- Bénéfice net de 876 M\$ et bénéfice net ajusté¹⁾ de 1,147 G\$

MONTREAL, le 17 février 2017 – Air Canada a annoncé aujourd'hui pour l'exercice 2016 un BAIIALA¹⁾ (bénéfice avant intérêts, impôts, dotation aux amortissements et aux pertes de valeur et location d'avions), compte non tenu des éléments particuliers, de 2,768 G\$, chiffre inégalé, comparativement au précédent record de 2,542 G\$ enregistré en 2015, soit une hausse de 226 M\$, ou 8,9 %. Il s'agit d'un résultat supérieur à la hausse de 6 % à 8 % que prévoyait la Société dans son communiqué de presse du 7 novembre 2016. Air Canada a annoncé un bénéfice d'exploitation selon les PCGR de 1,345 G\$ en 2016 en regard de 1,496 G\$ en 2015.

Air Canada a dégagé un bénéfice net ajusté¹⁾ de 1,147 G\$, soit un bénéfice net ajusté dilué de 4,06 \$ par action, contre un bénéfice net ajusté de 1,222 G\$, soit un bénéfice net ajusté dilué de 4,18 \$ par action en 2015. La compagnie aérienne a par ailleurs déclaré pour 2016 un bénéfice net de 876 M\$, soit un bénéfice net dilué de 3,10 \$ par action, contre un bénéfice net de 308 M\$, soit un bénéfice net dilué de 1,03 \$ par action, en 2015.

Les éléments particuliers susmentionnés sont exclus de tous les calculs du BAIIALA présentés par Air Canada. En 2016 et en 2015, les éléments particuliers décrits plus en détail ci-après ont accru les charges d'exploitation de 91 M\$ et de 8 M\$, respectivement.

« En 2016, nous avons obtenu des résultats exceptionnels, qui ont dépassé les records antérieurs au chapitre du BAIIALA, des produits passages et des produits d'exploitation, réussite qui montre bien l'efficacité de notre stratégie commerciale et l'amélioration de notre positionnement concurrentiel, a indiqué Calin Rovinescu, président et chef de la direction. Le trafic au cours de l'exercice a crû de plus de 13 %, les cinq marchés géographiques ayant tous présenté des augmentations. Nous avons transporté près de 45 millions de passagers, un nouveau record, à l'échelle de notre réseau mondial en expansion, du fait notamment du lancement de 28 nouvelles lignes, notamment 15 nouvelles lignes internationales et 12 lignes transfrontalières avec les États-Unis. Notre croissance en 2016 a également mené à la création de 1 500 nouveaux emplois de qualité au Canada, au sein de notre compagnie aérienne principale, d'Air Canada Rouge et d'Air Canada Express. Outre les investissements importants dans notre parc aérien et nos produits, nous avons maintenu notre priorité sur les initiatives visant le personnel et la formation, ce qui s'est traduit par un engagement accru des employés et de meilleurs scores en matière de service à la clientèle.

« Pour 2017, nous nous attendons à dégager une marge BAIIALA de l'ordre de 15 % à 18 %, compte tenu de nos prévisions actuelles de cours du carburant en hausse, et notre rendement du

capital investi¹⁾ devrait se situer entre 9 % et 12 %. En outre, nous prévoyons enregistrer des flux de trésorerie disponibles¹⁾ positifs en 2017, de l'ordre de 200 M\$ à 500 M\$.

« La semaine dernière, à l'occasion du 80^e anniversaire d'Air Canada, et du 150^e anniversaire du Canada, nous avons dévoilé la nouvelle livrée du parc aérien et le nouvel uniforme de nos employés. Il s'agit d'un exemple parmi les multiples façons dont nous renouvelons constamment nos produits et investissons aussi bien dans nos effectifs que dans l'expérience voyage de nos clients. Je tiens à remercier le personnel d'Air Canada dont le dévouement et le professionnalisme ont été essentiels à nos réalisations en 2016, lui qui fait fièrement voyager le drapeau canadien d'un océan à l'autre et aux quatre coins de la planète, de conclure M. Rovinescu. »

Points saillants relativement au compte de résultat – exercice complet

En 2016, les produits passages réseau se sont chiffrés à 13,148 G\$, chiffre sans précédent, en hausse de 728 M\$ (+5,9 %) par rapport à 2015. La hausse de 13,2 % du trafic rend compte de l'amplification du trafic sur l'ensemble des cinq marchés géographiques où évolue Air Canada. Conforme à l'incidence prévue de la mise en œuvre du plan stratégique d'Air Canada en matière de croissance rentable et durable, le rendement unitaire a reculé de 6,6 % en raison de l'accroissement de 5,1 % de la longueur d'étape moyenne (qui a comprimé le rendement unitaire de 2,8 points de pourcentage pour l'ensemble du réseau) et de la majoration du nombre de sièges sur les marchés des voyages d'agrément à longue distance (à des tarifs, en moyenne, plus bas). La baisse des suppléments des transporteurs, la proportion accrue du trafic de correspondance entre lignes internationales et les pressions concurrentielles sur les marchés intérieur, européen et pacifique ont également contribué à la contraction du rendement unitaire.

En 2016, les charges d'exploitation se sont établies à 13,332 G\$, en hausse de 960 M\$ (+8,0 %) par rapport à 2015, du fait du relèvement de 14,7 % de la capacité.

Les charges d'exploitation par siège-mille offert (« CESMO ») d'Air Canada ont reculé de 6,0 % par rapport à celles 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 particuliers, ont diminué de 2,9 % par rapport à 2015, ce qui correspond à la baisse de 2,75 % à 3,75 % que prévoyait Air Canada dans son communiqué de presse du 7 novembre 2016. Si le taux de change entre le dollar canadien et le dollar américain était resté au niveau de 2015 pour l'exercice complet, les CESMO ajustées auraient baissé de 3,8 % en regard de celles de 2015.

Points saillants relativement au compte de résultat – quatrième trimestre

Au quatrième trimestre de 2016, les produits passages réseau ont atteint le chiffre record de 3,035 G\$, en hausse de 199 M\$ (+7,0 %) par rapport au quatrième trimestre de 2015. L'amplification de 15,3 % du trafic traduit les augmentations constatées sur l'ensemble des cinq marchés géographiques où évolue Air Canada. Le fléchissement de 7,2 % du rendement unitaire est imputable à l'accroissement de 6,5 % de la longueur d'étape moyenne (qui a comprimé le rendement unitaire réseau de 3,6 points de pourcentage). La majoration du nombre de sièges sur les marchés des voyages d'agrément à longue distance offerts à des tarifs, en moyenne, plus bas, la baisse des suppléments des transporteurs, ainsi que la proportion accrue du trafic de correspondance entre lignes internationales ont également contribué à la contraction du rendement unitaire.

Au quatrième trimestre de 2016, les charges d'exploitation se sont établies à 3,407 G\$, en hausse de 383 M\$ (+13 %) par rapport au quatrième trimestre de 2015, du fait du relèvement de 17,1 % de la capacité. Aux quatrièmes trimestres de 2016 et de 2015, les éléments particuliers ont accru les charges d'exploitation de 91 M\$ et de 31 M\$, respectivement

Les charges d'exploitation par siège-mille offert (« CESMO ») ont fléchi de 3,8 % par rapport au quatrième trimestre de 2015. Les CESMO ajustées¹⁾ de la compagnie aérienne ont reculé de 6,1 % par rapport au quatrième trimestre de 2015, ce qui constitue une légère amélioration par rapport à la baisse de 5,0 % à 6,0 % que prévoyait Air Canada dans son communiqué de presse du 7 novembre 2016.

Le BAIIALA s'est chiffré à 455 M\$ au quatrième trimestre de 2016, contre un BAIIALA de 456 M\$ au quatrième trimestre de 2015. La marge BAIIALA s'est établie à 13,3 % au quatrième trimestre de 2016, comparativement à 14,3 % au quatrième trimestre de 2015.

Au quatrième trimestre de 2016, Air Canada a inscrit un bénéfice net ajusté de 38 M\$, soit un bénéfice net ajusté dilué de 0,14 \$ par action, contre un bénéfice net ajusté de 116 M\$, soit un bénéfice net ajusté dilué de 0,40 \$ par action au trimestre correspondant de 2015.

Compte tenu des éléments particuliers pour les deux périodes, Air Canada a inscrit un bénéfice d'exploitation selon les PCGR de 18 M\$ au quatrième trimestre de 2016, contre un bénéfice d'exploitation de 158 M\$ au quatrième trimestre de 2015. La compagnie aérienne a annoncé une perte nette de 179 M\$, soit une perte nette diluée de 0,66 \$ par action au quatrième trimestre de 2016, contre une perte nette de 116 M\$, soit une perte nette diluée de 0,41 \$ par action au quatrième trimestre de 2015.

Éléments particuliers

Au quatrième trimestre de 2016 et pour l'exercice 2016 au complet, un élément particulier de 91 M \$ au titre du coût des services passés a été comptabilisé pour rendre compte des augmentations estimées du coût des régimes de retraite à prestations définies pour les membres de l'Association des pilotes d'Air Canada.

Au quatrième trimestre de 2015 et pour l'exercice 2015 au complet, les éléments particuliers comprenaient ce qui suit :

- des paiements ponctuels totalisant 62 M\$ liés aux conventions collectives qu'Air Canada a conclues avec le SCFP et l'AIMTA;
- le recouvrement d'un montant de 30 M\$ versé antérieurement dans le cadre des enquêtes et procédures sur le fret.

En outre, pour l'exercice 2015 au complet, Air Canada a comptabilisé des ajustements favorables de 23 M\$ relativement à la charge d'impôts.

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

Au 31 décembre 2016, les liquidités non soumises à restrictions (trésorerie, placements à court terme et fonds disponibles aux termes des marges de crédit) se chiffraient à 3,388 G\$ (2,968 G\$ au 31 décembre 2015).

Au 31 décembre 2016, le total de la dette à long terme et des contrats de location-financement (y compris la partie courante) s'est chiffré à 6,618 G\$, en hausse de 224 M\$ par rapport au 31 décembre 2015. En 2016, les nouveaux emprunts de 2,538 G\$ ont été en partie compensés par les remboursements de 2,275 G\$ sur la dette et par l'incidence favorable, de 126 M\$, de l'appréciation du dollar canadien au 31 décembre 2016 comparativement au 31 décembre 2015 à l'égard de la dette libellée en devises (principalement en dollars américains) d'Air Canada. En octobre 2016, Air Canada a réalisé un placement privé de billets garantis prioritaires et a conclu une nouvelle facilité de crédit dans le cadre d'une opération de refinancement de 1,25 G\$; de nouveaux titres d'emprunt ont été émis et, avec une somme en trésorerie de 444 M\$, la dette existante de 1,674 G\$ a été remboursée (y compris les frais de remboursement de 61 M\$).

Au 31 décembre 2016, la dette nette ajustée s'élevait à 7,090 G\$, ce qui représente une augmentation de 799 M\$ par rapport au 31 décembre 2015, qui rend compte de la hausse de la dette à long terme et des soldes de contrats de location-financement évoquée plus haut, outre l'accroissement des soldes de contrats de location simple immobilisés. Ces augmentations ont été en partie contrebalancées par l'effet de l'accroissement des soldes de trésorerie et des placements à court terme en glissement annuel. Au 31 décembre 2016, le ratio dette nette ajustée-BAIIALA s'est établi à 2,6 alors qu'il était de 2,5 au 31 décembre 2015.

Pour la période de 12 mois close le 31 décembre 2016, le rendement du capital investi¹⁾ s'est établi à 14,7 %, ce qui concorde avec la cible de rendement du capital investi annuel d'Air Canada de 13 % à 16 % (analysée ci-après).

Perspectives actuelles

Marge BAIIALA

Air Canada s'attend à atteindre son objectif en ce qui a trait à la marge BAIIALA pour l'exercice 2017 au complet, soit une fourchette de l'ordre de 15 % à 18 %. Étant donné le contexte de cours du carburant plus élevés en comparaison avec le premier trimestre de l'exercice précédent, Air Canada s'attend à ce que la marge BAIIALA au premier trimestre de 2017 s'établisse à environ la moitié de la marge BAIIALA dégagée au premier trimestre de 2016.

CESMO ajustées

Pour le premier trimestre de 2017, 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 3,25 % à 4,75 % par rapport au premier trimestre de 2016.

Pour l'exercice 2017 au complet, Air Canada prévoit que les CESMO ajustées baisseront de 4,0 % à 6,0 % en regard de l'exercice 2016.

Mise à jour concernant les cibles de la Journée des investisseurs

Marge BAIIALA annuelle (soit le BAIIALA exprimé en pourcentage des produits d'exploitation) de 15 % à 18 % pour la période 2017-2018 :

- Air Canada s'attend à atteindre cette cible en 2017 et en 2018.

Rendement du capital investi annuel de 13 % à 16 % pour la période 2017-2018 :

- Air Canada prévoit désormais que son rendement du capital investi annuel se situera entre 9 % et 13 % en 2017 et en 2018 du fait de la baisse du bénéfice net ajusté prévisionnel.

Ratio de levier financier¹⁾ (ratio de la dette nette ajustée sur le BAIIALA des 12 derniers mois) n'excédant pas 2,2 d'ici 2018 :

- Air Canada s'attend toujours à atteindre cette cible 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 2017 au complet :

- Air Canada prévoit enregistrer des flux de trésorerie disponibles positifs, de l'ordre de 200 M\$ à 500 M\$.
- Air Canada prévoit que la dotation aux amortissements et aux pertes de valeur augmentera d'environ 145 M\$ par rapport à l'exercice 2016.
- Air Canada prévoit que les charges sociales augmenteront d'environ 40 M\$ par rapport à l'exercice 2016.
- Air Canada prévoit que la charge de maintenance avions augmentera d'environ 100 M\$ en regard de l'exercice 2016.

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 pour 2017 et 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 1,32 \$ CA pour 1,00 \$ US au premier trimestre de 2017 et à 1,31 \$ CA pour 1,00 \$ US pour l'ensemble de 2017, et que le cours du carburéacteur (compte tenu des couvertures à l'égard du carburant) s'établirait en moyenne à 0,65 \$ CA le litre pour le premier trimestre de 2017 et à 0,66 \$ CA le litre pour l'ensemble de 2017.

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. Les lecteurs sont invités à se reporter à la rubrique intitulée « Mesures financières hors PCGR » du rapport de gestion de 2016 d'Air Canada pour un complément d'information sur les mesures hors PCGR et pour un rapprochement de ces mesures avec les PCGR du Canada.

- Air Canada utilise le bénéfice net ajusté (perte nette ajustée) et le résultat ajusté par action - dilué afin de 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 particuliers, car ces éléments 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 afin d'avoir un aperçu des résultats d'exploitation avant intérêts, impôts, dotation aux amortissements et aux pertes de valeur et location d'avions, étant donné que ces coûts peuvent varier sensiblement d'une compagnie aérienne à l'autre en raison de la façon dont chacune finance son matériel volant et ses autres actifs. Air Canada retranche les éléments particuliers du BAIIALA car ces éléments fausseraient l'analyse de certaines tendances commerciales et rendraient toute analyse comparative en regard d'autres compagnies aériennes moins pertinente.
- Air Canada se sert des CESMO ajustées afin d'évaluer 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 particuliers, 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.
- Le ratio dette nette ajustée-BAIIALA des 12 derniers mois (également appelé « ratio de levier financier » dans le présent communiqué de presse) est couramment utilisé dans

l'industrie du transport aérien et Air Canada s'en sert afin d'évaluer le levier financier. Le ratio de levier financier correspond à la dette nette ajustée divisée par le BAIILA (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 BAIILA (qui sont utilisés pour déterminer le ratio de levier financier) car ces éléments fausseraient l'analyse de certaines tendances commerciales et rendraient toute analyse comparative en regard d'autres compagnies 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 dans la mesure où ils indiquent le montant de trésorerie que la compagnie aérienne 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 afin d'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 audités de 2016 d'Air Canada et les notes complémentaires ainsi que son rapport de gestion 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 17 février 2017, à 8 h 30 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/rn4k2iq3>

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, 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 des initiatives stratégiques opportunes ou de réduire les charges d'exploitation, sa dépendance à l'égard des technologies, les risques liés à la cybersécurité, sa capacité de rembourser ses dettes et d'obtenir du financement, les conflits armés, les attentats terroristes, les épidémies, la dépendance envers les fournisseurs clés, notamment les transporteurs régionaux et Aéroplan, les pertes par sinistres, les relations de travail et les coûts connexes, sa capacité de préserver et faire croître sa marque, 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, la dépendance envers les partenaires Star Alliance, les interruptions de services, l'évolution de la législation, de la réglementation ou de procédures judiciaires, les litiges actuels et éventuels avec des tiers, outre sa capacité de recruter et de conserver du personnel qualifié, ainsi que les facteurs dont il est fait mention dans le présent communiqué de presse et à la rubrique 17, « Facteurs de risque » du rapport de gestion de 2016 d'Air Canada daté du 17 février 2017. Les énoncés prospectifs contenus dans le présent communiqué représentent les attentes d'Air Canada en date du 16 février 2017 (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

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)	Quatrièmes trimestres			Exercices		
	2016	2015	Variation (\$)	2016	2015	Variation (\$)
Mesures de performance financière						
Produits d'exploitation	3 425	3 182	243	14 677	13 868	809
Bénéfice d'exploitation	18	158	(140)	1 345	1 496	(151)
Charges autres que d'exploitation	(196)	(274)	78	(468)	(1 188)	720
Bénéfice net (perte nette)	(179)	(116)	(63)	876	308	568
Bénéfice net ajusté ¹⁾	38	116	(78)	1 147	1 222	(75)
Marge d'exploitation (en %)	0,5 %	5,0 %	(4,5) pt	9,2 %	10,8 %	(1,6) pt
BAIIALA (compte non tenu des éléments particuliers) ¹⁾	455	456	(1)	2 768	2 542	226
Marge BAIIALA (compte non tenu des éléments particuliers) (en %) ¹⁾	13,3 %	14,3 %	(1,0) pt	18,9 %	18,3 %	0,6 pt
Liquidités non soumises à restrictions ²⁾	3 388	2 968	420	3 388	2 968	420
Flux de trésorerie nets liés aux activités d'exploitation	351	251	100	2 421	2 025	396
Flux de trésorerie disponibles ¹⁾	121	(363)	484	(149)	210	(359)
Dette nette ajustée ¹⁾	7 090	6 291	799	7 090	6 291	799
Rendement du capital investi (en %) ¹⁾	14,7 %	18,3 %	(3,6) pt	14,7 %	18,3 %	(3,6) pt
Ratio de levier financier ¹⁾	2,6	2,5	0,1	2,6	2,5	0,1
Résultat par action – dilué	(0,66) \$	(0,41) \$	(0,25) \$	3,10 \$	1,03 \$	2,07 \$
Résultat ajusté par action – dilué ¹⁾	0,14 \$	0,40 \$	(0,26) \$	4,06 \$	4,18 \$	(0,12) \$
Statistiques d'exploitation³⁾			Variation (%)			Variation (%)
Passagers-milles payants (en millions) (« PMP »)	17 643	15 301	15,3	76 481	67 545	13,2
Sièges-milles offerts (en millions) (« SMO »)	22 091	18 869	17,1	92 726	80 871	14,7
Coefficient d'occupation (en %)	79,9 %	81,1 %	(1,2) pt	82,5 %	83,5 %	(1,0) pt
Produits passages par PMP (« rendement unitaire ») (en cents)	16,9	18,2	(7,2)	16,8	18,0	(6,6)
Produits passages par SMO (« PPSMO ») (en cents)	13,5	14,7	(8,6)	13,9	15,1	(7,7)
Produits d'exploitation par SMO (en cents)	15,5	16,9	(8,1)	15,8	17,1	(7,7)
Charges d'exploitation par SMO (« CESMO ») (en cents)	15,4	16,0	(3,8)	14,4	15,3	(6,0)
CESMO ajustées (en cents) ¹⁾	11,4	12,2	(6,1)	10,9	11,3	(2,9)
Effectif moyen (en milliers d'ETP) ⁴⁾	26,2	25,1	4,4	26,1	24,9	4,9
Avions en service à la clôture de la période	381	370	3,0	381	370	3,0
Utilisation moyenne du parc aérien (en heures par jour)	9,5	9,4	1,4	10,2	10,0	1,6
Sièges répartis (en milliers)	13 873	12 623	9,9	57 135	52 359	9,1
Fréquences des appareils (en milliers)	137	136	0,3	566	567	(0,3)
Longueur d'étape moyenne (en milles) ⁵⁾	1 592	1 495	6,5	1 623	1 545	5,1
Coût économique du litre de carburant (en cents)	59,4	58,6	1,4	53,9	63,0	(14,5)
Consommation de carburant (en millions de litres)	1 160	1 035	12,1	4 837	4 478	8,0
Produits – passagers payants (en milliers) ⁶⁾	10 719	9 686	10,7	44 849	41 126	9,1

- 1) *Le bénéfice net ajusté, le BAIIALA (à savoir le bénéfice avant intérêts, impôts, dotation aux amortissements et aux pertes de valeur et la location d'appareils) (compte non tenu des éléments particuliers), la marge BAIIALA (compte non tenu des éléments particuliers), le ratio de levier financier, les flux de trésorerie disponibles, le rendement du capital investi et les CESCO 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 9 et 19 du rapport de gestion de 2016 d'Air Canada pour la description des mesures financières hors PCGR et mesures complémentaires aux PCGR d'Air Canada. Les éléments particuliers mentionnés dans le tableau ci-dessus sont exclus de tous les calculs du BAIIALA présentés par Air Canada. Se reporter aux rubriques 6 et 7 du rapport de gestion de 2016 d'Air Canada pour de plus amples renseignements sur les éléments particuliers.*
- 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 décembre 2016, les liquidités non soumises à restrictions se composaient de trésorerie et de placements à court terme de 2 979 M\$ et de facilités de crédit non utilisées de 409 M\$. Au 31 décembre 2015, les liquidités non soumises à restrictions se composaient de trésorerie et de placements à court terme de 2 672 M\$ et de facilités de crédit non utilisées de 296 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.*