

Communiqué

Air Canada annonce ses résultats du premier trimestre de 2017

MONTRÉAL, le 5 mai 2017 – Air Canada a annoncé aujourd’hui pour le premier trimestre de 2017 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 342 M\$, comparativement au BAIIALA de 460 M\$ enregistré au premier trimestre de 2016. La compagnie aérienne a inscrit une marge BAIIALA de 9,4 % pour le premier trimestre, soit une amélioration par rapport à la marge que prévoyait Air Canada dans son communiqué de presse du 17 février 2017. L’amélioration de la marge BAIIALA par rapport aux prévisions tient principalement à un contexte de génération de produits au premier trimestre plus vigoureux que prévu, à des charges de maintenance avions inférieures aux prévisions, largement en raison du report d’activités de maintenance, et aux prix du carburant aviation plus bas que prévu. Air Canada a annoncé une perte d’exploitation selon les PCGR de 54 M\$ au premier trimestre de 2017, en regard d’un bénéfice d’exploitation de 154 M\$ au premier trimestre de 2016.

Air Canada a inscrit au premier trimestre de 2017 une perte nette ajustée¹⁾ de 87 M\$, soit une perte nette ajustée diluée de 0,32 \$ par action, contre un bénéfice net ajusté de 85 M\$, soit un bénéfice net ajusté dilué de 0,30 \$ par action, au premier trimestre de 2016. La compagnie aérienne a par ailleurs déclaré pour le premier trimestre de 2017 une perte nette de 37 M\$, soit une perte nette diluée de 0,14 \$ par action, contre un bénéfice net de 101 M\$, soit un bénéfice net dilué de 0,35 \$ par action, au premier trimestre de 2016.

Les éléments particuliers susmentionnés sont exclus des calculs du BAIIALA présentés par Air Canada. Au premier trimestre de 2017, un élément particulier, décrit plus en détail ci-après, a accru les charges d’exploitation de 30 M\$.

« Alors que le premier trimestre est d’ordinaire l’un de nos plus faibles, je me réjouis de constater que le trafic réseau a augmenté de 14 % et que les produits ont crû de 8,9 % d’un exercice à l’autre, tandis que les CESMO ajustées¹⁾ ont fléchi de 6 %, rendant compte des progrès continus accomplis dans la mise en œuvre de notre plan stratégique à long terme. Même si la charge de carburant s’est amplifiée d’environ 48 % en glissement annuel, notre performance au chapitre de la marge BAIIALA pour le trimestre s’est améliorée en regard de la prévision formulée dans notre communiqué du 17 février 2017, a indiqué Calin Rovinescu, président et chef de la direction.

« Nos perspectives pour l’exercice sont favorables au vu des améliorations que nous constatons sur les marchés intérieur, transfrontalier et transatlantique, avec une stabilisation du marché transpacifique durant le second semestre. Nous demeurons en outre sur la bonne voie pour atteindre nos principales cibles financières et prévoyons toujours dégager des flux de trésorerie disponibles¹⁾ de l’ordre de 200 M\$ à 500 M\$ en 2017.

« Cette année représente le troisième exercice de notre initiative visant à relever sensiblement la capacité tandis que nous mettons en œuvre notre stratégie d’expansion internationale au moyen de la mise sur pied de notre nouvelle flotte de gros-porteurs et du déploiement fructueux de Rouge, qui se poursuit, en vue de livrer concurrence efficacement sur les marchés d’agrément. Au premier trimestre, nous avons effectué un important investissement en inaugurant notre service

quotidien assuré au moyen d'appareils 787 Dreamliner de Boeing entre Montréal et Shanghai, soit notre première ligne directe reliant cette ville à l'Asie. Cette semaine, nous avons annoncé l'instauration de nos premiers vols directs vers l'Amérique du Sud au départ de Montréal grâce au lancement du service sur Lima assuré par Rouge, ainsi que l'accroissement des services transpacifiques avec le service reliant Vancouver et Melbourne, ces deux services débutant l'hiver prochain. Les autres nouveaux services internationaux et transfrontaliers annoncés durant le trimestre comprennent Montréal–Tel Aviv, Montréal et Toronto–Reykjavik, en Islande, ainsi que Vancouver–Boston.

« L'amplification de la capacité, stimulée par l'agrandissement de la flotte de gros-porteurs, commencera à ralentir en 2018 alors que la focalisation se déplacera vers le programme de remplacement de la flotte principale d'appareils monocouloirs avec l'intégration d'appareils 737 MAX de Boeing plus tard cette année, puis celle d'appareils C-Series de Bombardier à la fin de 2019.

« Notre équipe de 30 000 a travaillé énergiquement à la transformation de notre culture afin qu'Air Canada devienne un champion mondial. Je tiens à remercier notre clientèle sans cesse croissante de sa loyauté, ainsi que nos effectifs de leur excellence et de leur dévouement. Au nom de la direction, je tiens également à souligner la fierté que nous ressentons à l'égard du fait qu'Air Canada a été classée parmi les employeurs les plus attrayants du Canada et qu'elle a été désignée l'un des employeurs les plus favorables à la diversité pour la deuxième année de suite ainsi que l'un des meilleurs employeurs montréalais pour la quatrième année d'affilée, de conclure M. Rovinescu. »

Points saillants relativement au compte de résultat – premier trimestre

Au premier trimestre de 2017, les produits passages réseau ont atteint le chiffre record de 3,095 G\$, en hausse de 231 M\$ (+8,1 %) par rapport au premier trimestre de 2016. L'amplification de 14,0 % du trafic traduit les augmentations constatées sur l'ensemble des cinq marchés géographiques d'Air Canada. Conformément 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 5,1 % en raison principalement de l'accroissement de la longueur d'étape moyenne (qui a comprimé le rendement unitaire de 3,6 points de pourcentage pour l'ensemble du réseau). L'intensification de la concurrence sur le marché transpacifique, la majoration du nombre de sièges sur les marchés des voyages d'agrément à longue distance, la proportion accrue du trafic de correspondance entre lignes internationales et l'incidence défavorable du change ont également contribué à la contraction du rendement unitaire.

Au premier trimestre de 2017, les charges d'exploitation se sont établies à 3,696 G\$, en hausse de 507 M\$ (+16 %) par rapport au premier trimestre de 2016, du fait du relèvement de 15,4 % de la capacité. Au premier trimestre de 2017, un élément particulier a accru de 30 M\$ les charges d'exploitation, du fait de la provision au titre de l'amende imposée à nouveau par la Commission européenne relativement aux enquêtes sur le fret, amende que nous devons payer mais que nous contestons.

Les charges d'exploitation par siège-mille offert (« CESMO ») ont crû de 0,4 % par rapport au premier trimestre de 2016. Les CESMO ajustées de la compagnie aérienne ont reculé de 6,0 % par rapport au premier trimestre de 2016, ce qui constitue une amélioration par rapport à la baisse de 3,25 % à 4,75 % que prévoyait Air Canada dans son communiqué de presse du 17 février 2017, surtout attribuable à la diminution de la charge de maintenance avions par rapport aux prévisions et aux autres réductions des charges d'exploitation. La charge de maintenance avions inférieure aux prévisions est attribuable au report de certaines activités de maintenance plus tard au cours de l'exercice et à la baisse des provisions liées à la maintenance relativement à l'expiration des contrats de location pour les prolongations de contrats de location visant les appareils monocouloirs.

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

Au 31 mars 2017, les liquidités non soumises à restrictions (trésorerie, placements à court terme et fonds disponibles aux termes des marges de crédit) se chiffraient à 4,073 G\$ (3,388 G\$ au 31 décembre 2016).

Au 31 mars 2017, le total de la dette à long terme et des contrats de location-financement (y compris la partie courante) s'est chiffré à 6,784 G\$, en hausse de 166 M\$ par rapport au 31 décembre 2016. Au premier trimestre de 2017, les nouveaux emprunts de 371 M\$ ont été en partie compensés par les remboursements de 152 M\$ sur la dette et par l'incidence favorable, de 54 M\$, de l'appréciation du dollar canadien au 31 mars 2017 comparativement au 31 décembre 2016 à l'égard de la dette libellée en devises (principalement en dollars américains) d'Air Canada.

Au 31 mars 2017, la dette nette ajustée s'élevait à 6,702 G\$, ce qui représente une diminution de 388 M\$ par rapport au 31 décembre 2016, qui rend compte de l'effet de l'accroissement des soldes de trésorerie et des placements à court terme compensé en partie par l'incidence 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. Au 31 mars 2017, le ratio dette nette ajustée-BAIIALA¹ s'est établi à 2,5 alors qu'il était de 2,6 au 31 décembre 2016.

Les flux de trésorerie nets liés aux activités d'exploitation se sont établis à 1,027 G\$ au premier trimestre de 2017, en hausse de 53 M\$ par rapport au premier trimestre de 2016. Les flux de trésorerie disponibles se sont établis à 470 M\$ au premier trimestre de 2017, une amélioration de 612 M\$ en regard du premier trimestre de 2016 du fait de la baisse des dépenses d'investissement nettes d'un exercice à l'autre (achat d'immobilisations corporelles et incorporelles de 926 M\$ déduction faite du produit de la cession-bail d'avions de 369 M\$) et de l'incidence de la hausse des flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation par rapport au trimestre correspondant de 2016.

Pour la période de 12 mois close le 31 mars 2017, le rendement du capital investi¹ s'est établi à 12,9 %, soit une hausse prononcée par rapport au coût moyen pondéré du capital de 7,8 % d'Air Canada.

Perspectives actuelles

Marge BAIILA

Air Canada s'attend toujours à atteindre son objectif en ce qui a trait à la marge BAIILA pour l'exercice 2017 au complet, soit une fourchette de l'ordre de 15 % à 18 %.

CESMO ajustées

Pour le deuxième trimestre de 2017, Air Canada s'attend désormais 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 particuliers) baissent de 1,5 % à 2,5 % par rapport au deuxième trimestre de 2016.

Pour l'exercice 2017 au complet, Air Canada prévoit désormais que les CESMO ajustées baisseront de 3,0 % à 5,0 % en regard de l'exercice 2016, contrairement à la baisse de 4,0 % à 6,0 % qu'elle prévoyait dans son communiqué de presse du 17 février 2017. Cette modification tient largement à l'incidence défavorable de la dépréciation du dollar canadien en regard du dollar américain par rapport à l'hypothèse retenue dans le communiqué du 17 février 2017.

Cibles de la Journée des investisseurs

- Marge BAIILA annuelle (soit le BAIILA exprimé en pourcentage des produits d'exploitation) de 15 % à 18 % en 2017 et 2018 :
 - Air Canada s'attend toujours à atteindre cette cible en 2017 et 2018.
- Rendement du capital investi annuel de 13 % à 16 % en 2017 et 2018 :
 - Conformément au communiqué de presse du 17 février 2017, Air Canada prévoit que son rendement du capital investi annuel se situera entre 9 % et 12 % en 2017 et 2018 en raison de la baisse du bénéfice net ajusté par rapport aux prévisions.
- Ratio de levier financier (ratio de la dette nette ajustée sur le BAIILA 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 toujours enregistrer des flux de trésorerie disponibles positifs, de l'ordre de 200 M\$ à 500 M\$.
- Air Canada prévoit toujours que la dotation aux amortissements et aux pertes de valeur augmentera d'environ 145 M\$ par rapport à l'exercice 2016.
- Air Canada prévoit désormais que les charges sociales augmenteront d'environ 50 M\$ par rapport à l'exercice 2016, contrairement à l'augmentation de 40 M\$ qu'elle prévoyait dans son communiqué de presse du 17 février 2017. Cette modification est imputable surtout à l'incidence de la baisse des taux d'actualisation sur le coût des services rendus au cours de l'exercice des régimes de retraite à prestations définies par rapport aux prévisions antérieures.

- Air Canada prévoit désormais que la charge de maintenance avions augmentera d'environ 110 M\$ en regard de l'exercice 2016 par opposition à l'augmentation de 100 M\$ qu'elle prévoyait dans son communiqué de presse du 17 février 2017. Cette modification tient largement à l'incidence défavorable de la dépréciation du dollar canadien en regard du dollar américain par rapport à l'hypothèse retenue dans le communiqué du 17 février 2017.

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 a également présumé que le dollar canadien se négocierait en moyenne à 1,34 \$ CA pour 1,00 \$ US au deuxième trimestre de 2017 et pour l'ensemble de 2017, et que le cours du carburant aviation (compte tenu des couvertures à l'égard du carburant) s'établirait en moyenne à 0,65 \$ CA le litre pour le deuxième trimestre de 2017 et 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 du premier trimestre 2017 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, du profit à la cession-bail d'actifs, de la perte au règlement de dettes 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 aviation n'est pas comprise dans les charges d'exploitation, car elle fluctue largement sous l'effet de facteurs multiples, dont la conjoncture internationale, les événements géopolitiques, les coûts de raffinage du carburant aviation et le taux de change entre le dollar canadien et le dollar américain. Qui plus est, Air Canada engage des coûts relativement à la portion terrestre des forfaits de Vacances Air Canada^{MD} que certaines 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-BAILALA 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 BAILALA (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 BAILALA (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 résumés non audités intermédiaires du premier trimestre de 2017 d'Air Canada et les notes complémentaires ainsi que son rapport de gestion du premier trimestre

de 2017 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 2017, 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 5 mai 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 416-340-2219 ou le 1-800-377-0758

Écoutez la webémission audio en direct au : <http://bell.media-server.com/m/p/4b8se38w>

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 Aimia Inc, 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 et à la rubrique 12 du rapport de gestion du premier trimestre de 2017 d'Air Canada daté du 5 mai 2017. Les énoncés prospectifs

contenus dans le présent communiqué représentent les attentes d'Air Canada en date du 4 mai 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)	Premiers trimestres		
	2017	2016	Variation (\$)
Mesures de performance financière			
Produits d'exploitation	3 642	3 343	299
Bénéfice (perte) d'exploitation	(54)	154	(208)
Produits (charges) autres que d'exploitation	17	(53)	70
Bénéfice net (perte nette)	(37)	101	(138)
Bénéfice net ajusté (perte nette ajustée) ¹⁾	(87)	85	(172)
Marge d'exploitation (en %)	(1,5) %	4,6 %	(6,1) pts
BAILALA (compte non tenu des éléments particuliers) ¹⁾	342	460	(118)
Marge BAILALA (compte non tenu des éléments particuliers) (en %) ¹⁾	9,4 %	13,8 %	(4,4) pts
Liquidités non soumises à restrictions ²⁾	4 073	3 229	844
Flux de trésorerie nets liés aux activités d'exploitation	1 027	974	53
Flux de trésorerie disponibles ¹⁾	470	(142)	612
Dettes nettes ajustées ¹⁾	6 702	6 308	394
Rendement du capital investi (en %) ¹⁾	12,9 %	17,4 %	(4,5) pts
Ratio de levier financier	2,5	2,5	-
Résultat par action – de base	(0,14) \$	0,36 \$	(0,50) \$
Résultat par action – dilué	(0,14) \$	0,35 \$	(0,49) \$
Résultat ajusté par action – dilué ¹⁾	(0,32) \$	0,30 \$	(0,62) \$
Statistiques d'exploitation³⁾			Variation (%)
Passagers-milles payants (« PMP ») (en millions)	18 341	16 092	14,0
Sièges-milles offerts (« SMO ») (en millions)	22 894	19 833	15,4
Coefficient d'occupation (en %)	80,1 %	81,1 %	(1,0) pt
Produits passages par PMP (« rendement unitaire ») (en cents)	16,5	17,4	(5,1)
Produits passages par SMO (« PPSMO ») (en cents)	13,2	14,1	(6,3)
Produits d'exploitation par SMO (en cents)	15,9	16,9	(5,6)
Charges d'exploitation par SMO (« CESMO ») (en cents)	16,1	16,1	0,4
CESMO ajustées (en cents) ¹⁾	11,6	12,3	(6,0)
Effectif moyen en équivalents temps plein (« ETP ») (en milliers) ⁴⁾	26,9	25,4	5,7
Avions en service à la clôture de la période	384	374	2,7
Utilisation moyenne du parc aérien (en heures par jour)	9,9	9,8	0,8
Sièges répartis (en milliers)	14 280	13 177	8,4
Fréquences des appareils (en milliers)	134,3	133,5	0,5
Longueur d'étape moyenne (en milles) ⁵⁾	1 603	1 505	6,5
Coût du litre de carburant (en cents)	63,2	48,1	31,4
Consommation de carburant (en milliers de litres)	1 193 732	1 061 600	12,4
Passagers payants transportés (en milliers) ⁶⁾	10 924	9 957	9,7

- 1) *Le bénéfice net ajusté (perte nette ajustée), le BAIIALA (à savoir le bénéfice avant intérêts, impôts, dotation aux amortissements et aux pertes de valeur et la location d'appareils), la marge BAIIALA, le ratio de levier financier, 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 premier trimestre de 2017 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 des calculs du BAIIALA présentés par Air Canada. Se reporter à la rubrique 4 du rapport de gestion du premier trimestre de 2017 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 mars 2017, les liquidités non soumises à restrictions se composaient de trésorerie et de placements à court terme de 3 624 M\$ et de facilités de crédit non utilisées de 449 M\$. 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\$.*
- 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 offerts 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.*