

Communiqué

Air Canada annonce des résultats record pour le deuxième trimestre de 2017

- Bénéfice d'exploitation de 281 M\$ et BAIIALA record de 670 M\$
- Produits d'exploitation sans précédent de 3,910 G\$ et liquidités non soumises à restrictions de 4,493 G\$

MONTRÉAL, le 1^{er} août 2017 – Air Canada a annoncé aujourd'hui pour le deuxième trimestre de 2017 un record au chapitre du BAIIALA¹⁾ (bénéfice avant intérêts, impôts, dotation aux amortissements et aux pertes de valeur et location d'avions), soit 670 M\$, comparativement au BAIIALA record de 605 M\$ enregistré au deuxième trimestre de 2016, une hausse de 65 M\$ qui cadre avec la prévision qu'avait formulée Air Canada dans son communiqué de presse du 6 juillet 2017. La compagnie aérienne a inscrit une marge BAIIALA de 17,1 % pour le deuxième trimestre. Air Canada a annoncé un bénéfice d'exploitation selon les PCGR de 281 M\$ au deuxième trimestre de 2017, en regard d'un bénéfice d'exploitation de 277 M\$ au deuxième trimestre de 2016.

Air Canada a inscrit au deuxième trimestre de 2017 un bénéfice net ajusté¹⁾ de 215 M\$, soit un bénéfice net ajusté dilué de 0,78 \$ par action, contre un bénéfice net ajusté de 203 M\$, soit un bénéfice net ajusté dilué de 0,72 \$ par action, au deuxième trimestre de 2016. La compagnie aérienne a par ailleurs déclaré pour le deuxième trimestre de 2017 un bénéfice net sans précédent de 300 M\$, soit un bénéfice net dilué de 1,08 \$ par action, contre un bénéfice net de 186 M\$, soit un bénéfice net dilué de 0,66 \$ par action, au deuxième trimestre de 2016.

« Je suis ravi d'annoncer que, au deuxième trimestre, nous avons obtenu des résultats record au chapitre des produits d'exploitation et du BAIIALA, et disposons désormais de niveaux de trésorerie sans précédent. Ces résultats financiers dépassent ceux de l'exercice précédent ainsi que les estimations concertées des analystes en ce qui concerne le BAIIALA. Nous avons de plus bonifié nos prévisions à l'égard des mesures financières clés, notamment une majoration significative des flux de trésorerie disponibles projetés pour 2017, a indiqué Calin Rovinescu, président et chef de la direction.

« En outre, notre rendement relativement aux coûts unitaires a été excellent. Quant aux produits unitaires, après ajustement en fonction de la longueur d'étape, ils ont crû de 1,6 % par rapport au trimestre correspondant de l'exercice précédent. Il s'agit là d'inducteurs importants de l'accroissement de la marge, attribuables à la mise en œuvre fructueuse de notre plan d'affaires.

« Avec le lancement de 16 lignes internationales et transfrontalières supplémentaires rien qu'au cours de ce trimestre, nous continuons d'accroître les flux de passagers en correspondance entre lignes internationales via le Canada. Le 29 juin, nous avons accueilli près de 167 000 clients,



Le seul transporteur exploitant
un réseau international quatre
étoiles en Amérique du Nord

record que nous prévoyons battre au cours du prochain week-end prolongé en août. La demande demeure forte dans un contexte de stabilité des prix, notamment celui du carburant, à l'orée de ce qui est d'ordinaire notre trimestre le plus important compte tenu de la demande et des habitudes de voyage de nos clients nord-américains. En 2018, le relèvement de la capacité, stimulé par l'agrandissement de la flotte de gros-porteurs, commencera à ralentir alors que la focalisation se déplacera vers le programme de remplacement de la flotte d'appareils monocouloirs de la ligne principale, qui devrait réduire davantage nos coûts unitaires et améliorer les marges d'exploitation.

« Je tiens à remercier notre clientèle sans cesse croissante qui accorde de plus en plus sa préférence à Air Canada pour la commodité, la valeur et le confort qu'offre la compagnie aérienne. Nos réalisations sont un hommage à notre équipe de 30 000 employés, dont le dévouement et le professionnalisme ont permis à Air Canada d'être désignée meilleur transporteur aérien en Amérique du Nord dans le cadre d'un sondage visant près de 20 millions de passagers aériens mené par Skytrax, référence mondiale en matière d'excellence dans le secteur. Également au cours du trimestre, Air Canada a été lauréate du prix Airline Strategy Award de cette année décerné par Flight Airline Business, grâce à la réussite de sa revitalisation financière, qui lui a permis d'investir significativement, entre autres, dans l'amélioration de l'expérience client et dans des initiatives environnementales. Ces reconnaissances, qui s'ajoutent à d'autres désignant Air Canada l'un des employeurs les plus favorables à la diversité et l'un des lieux de travail les plus engagés en Amérique du Nord, attestent les efforts remarquables que déploie notre équipe à mesure qu'Air Canada devient un champion mondial, de conclure M. Rovinescu. »

Points saillants relativement au compte de résultat – deuxième trimestre

Au deuxième trimestre de 2017, du fait du relèvement de 13,5 % de la capacité, les produits passages réseau ont atteint le montant record de 3,517 G\$, en hausse de 374 M\$ (+11,9 %) par rapport au deuxième trimestre de 2016. L'accroissement des produits passages réseau est attribuable à l'amplification de 13,6 % du trafic. Le rendement a progressé sur tous les marchés, à l'exception du marché transpacifique. L'augmentation de 5,0 % de la longueur d'étape moyenne a comprimé le rendement unitaire de 2,8 points de pourcentage à l'échelle du réseau. Sur une base ajustée en fonction de la longueur d'étape, le rendement unitaire a crû de 1,4 % en glissement annuel, en regard d'un recul de 1,4 % du rendement unitaire, non ajusté, enregistré pour l'ensemble du réseau.

En ce qui concerne la cabine Affaires, les produits passages réseau ont augmenté de 90 M\$ (+14,6 %) en regard du deuxième trimestre de 2016 du fait de l'amplification de 11,2 % du trafic et de l'accroissement de 3,0 % du rendement unitaire.

Au deuxième trimestre de 2017, les charges d'exploitation se sont établies à 3,629 G\$, en hausse de 448 M\$ (+14 %) par rapport au deuxième trimestre de 2016, du fait surtout du relèvement de 13,5 % de la capacité et de la hausse du carburant d'un exercice à l'autre.



Le seul transporteur exploitant
un réseau international quatre
étoiles en Amérique du Nord

MEMBRE DU RÉSEAU STAR ALLIANCE 

Les charges d'exploitation par siège-mille offert (« CESMO ») ont crû de 0,5 % par rapport au deuxième trimestre de 2016. Les CESMO ajustées de la compagnie aérienne ont reculé de 3,5 % par rapport au deuxième trimestre de 2016, ce qui constitue une amélioration par rapport à la baisse de 1,5 % à 2,5 % que prévoyait Air Canada dans son communiqué de presse du 5 mai 2017. Cette amélioration s'explique en grande partie par la charge de maintenance avions, qui a été inférieure aux prévisions en raison principalement du report de certaines activités de maintenance plus tard au cours de l'exercice 2017 ainsi que de la baisse des provisions liées à la maintenance relativement à l'expiration des contrats de location du fait de modalités plus favorables à l'égard des prolongations de contrats de location visant les gros-porteurs.



**Le seul transporteur exploitant
un réseau international quatre
étoiles en Amérique du Nord**

MEMBRE DU RÉSEAU STAR ALLIANCE 

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

Au 30 juin 2017, les liquidités non soumises à restrictions (trésorerie, placements à court terme et fonds disponibles aux termes des marges de crédit) se chiffraient à un montant record de 4,493 G\$ (3,388 G\$ au 31 décembre 2016).

Au 30 juin 2017, le total de la dette à long terme et des contrats de location-financement (y compris la partie courante) s'est chiffré à 6,765 G\$, en hausse de 147 M\$ par rapport au 31 décembre 2016. Au premier semestre de 2017, les nouveaux emprunts de 733 M\$ ont été largement compensés par les remboursements de 371 M\$ sur la dette et par l'incidence favorable, de 212 M\$, de l'appréciation du dollar canadien au 30 juin 2017 comparativement au 31 décembre 2016 à l'égard de la dette libellée en devises (principalement en dollars américains) d'Air Canada.

Au 30 juin 2017, la dette nette ajustée s'élevait à 6,393 G\$, ce qui représente une diminution de 697 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'augmentation des soldes de contrats de location simple immobilisés ainsi que l'incidence de la hausse de la dette à long terme et des soldes de contrats de location-financement. Au 30 juin 2017, le ratio dette nette ajustée-BAILALA¹ s'est établi à 2,4, une amélioration par rapport à 2,6 au 31 décembre 2016.

Les flux de trésorerie nets liés aux activités d'exploitation se sont établis à 829 M\$ au deuxième trimestre de 2017, en hausse de 171 M\$ par rapport au deuxième trimestre de 2016. Les flux de trésorerie disponibles se sont établis à 305 M\$ au deuxième trimestre de 2017, une augmentation de 748 M\$ en regard du deuxième trimestre de 2016 du fait de la baisse des dépenses d'investissement nettes d'un exercice à l'autre et de l'incidence de la hausse des flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation par rapport au deuxième trimestre de 2016.

Pour la période de 12 mois close le 30 juin 2017, le rendement du capital investi¹ s'est établi à 12,3 %, soit une hausse prononcée par rapport au coût moyen pondéré du capital de 7,6 % d'Air Canada.

Cibles de la Journée des investisseurs de 2015 et perspectives pour 2017

Lors de sa Journée des investisseurs de juin 2015, Air Canada avait fourni des prévisions concernant les mesures financières clés :

- Marge BAILALA annuelle (soit le BAILALA exprimé en pourcentage des produits d'exploitation) de 15 % à 18 % en 2017 et 2018 :

Air Canada s'attend désormais à dégager une marge BAILALA annuelle de 17 % à 19 % pour l'exercice au complet 2017 et 2018, contrairement à la marge BAILALA annuelle de 15 % à 18 % qu'elle prévoyait dans son communiqué de presse du 5 mai 2017. Cette augmentation de la marge BAILALA prévisionnelle traduit les solides résultats d'Air Canada au deuxième trimestre de 2017 au chapitre du BAILALA et rend compte des attentes de la Société à l'égard de la progression du chiffre d'affaires au second semestre de 2017, ainsi que de l'appréciation du dollar canadien en regard du dollar américain et de la baisse du prix du litre de carburant par rapport aux projections formulées dans son communiqué de presse du 5 mai 2017.



Le seul transporteur exploitant
un réseau international quatre
étoiles en Amérique du Nord

MEMBRE DU RÉSEAU STAR ALLIANCE 

- Rendement du capital investi annuel de 13 % à 16 % en 2017 et 2018 :
Air Canada prévoit désormais que son rendement du capital investi annuel se situera entre 11 % et 14 % en 2017 et 2018, contrairement à la fourchette de l'ordre de 9 % à 12 % qu'elle projetait dans son communiqué de presse du 5 mai 2017. Le rendement du capital investi annuel prévisionnel est majoré, car Air Canada s'attend désormais à un résultat net ajusté supérieur aux prévisions antérieures.
- Ratio de levier financier (ratio de la dette nette ajustée sur le BAIIALA des 12 derniers mois) n'excédant pas 2,2 d'ici la fin de 2018 :
Air Canada s'attend toujours à atteindre cette cible d'ici la fin de 2018.

Mise à jour concernant l'objectif de réduction des CESMO

Air Canada a terminé l'examen approfondi des projets soutenant son objectif de réduire de 21 % les CESMO (compte non tenu de l'incidence du change et des prix du carburant) d'ici la fin de 2018 en regard de 2012. Ces projets comportaient notamment l'ajout d'appareils 787 de Boeing et d'appareils 777 de Boeing à haute densité, le lancement d'Air Canada Rouge, ainsi que plusieurs autres initiatives visant le parc aérien ou des mesures stratégiques. Ces projets contribuent comme prévu à l'atteinte de l'objectif de réduction des CESMO. Cependant, du fait en grande partie du relèvement de la capacité inférieur aux prévisions et des augmentations non prévues des coûts liés à l'investissement de la compagnie aérienne dans des initiatives axées sur l'amélioration des services offerts aux clients, la réduction globale des CESMO durant la période visée est d'environ 17 % par rapport au niveau de 2012 (compte non tenu de l'incidence du change et des prix du carburant). Étant donné que l'apport de ces projets à la réduction des CESMO est maintenant bien circonscrit et qu'Air Canada met désormais l'accent sur l'amélioration des marges BAIIALA (dont les CESMO sont une composante parmi plusieurs autres), cette mesure de la réduction prévisionnelle des CESMO est retirée et sera intégrée aux objectifs d'Air Canada en matière de BAIIALA, notamment ceux indiqués dans le présent communiqué de presse.

Prévisions supplémentaires

Flux de trésorerie disponibles

Air Canada prévoit désormais enregistrer des flux de trésorerie disponibles positifs de l'ordre de 600 M\$ à 900 M\$ en 2017, contrairement aux flux de trésorerie disponibles positifs de 200 M\$ à 500 M\$ qu'elle prévoyait dans son communiqué de presse du 5 mai 2017. Cet accroissement des flux de trésorerie disponibles prévisionnels rend compte des solides résultats d'exploitation qu'a dégagés Air Canada au deuxième trimestre de 2017 ainsi que de ses attentes à l'égard d'un contexte propice à une génération accrue de produits au second semestre de 2017, outre l'appréciation du dollar canadien par rapport au dollar américain et la baisse du carburant, en regard des hypothèses qu'elle avait formulées dans son communiqué de presse du 5 mai 2017.

CESMO ajustées

Pour le troisième 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 troisième trimestre de 2016.



Le seul transporteur exploitant
un réseau international quatre
étoiles en Amérique du Nord

Pour l'exercice 2017 au complet, Air Canada prévoit toujours que les CESMO ajustées baisseront de 3,0 % à 5,0 % en regard de l'exercice 2016. Air Canada s'attend à une appréciation du dollar canadien en regard du dollar américain. Cette incidence favorable devrait être toutefois atténuée par une amplification de la capacité inférieure aux prévisions antérieures, ainsi que par l'augmentation de certains coûts, notamment l'incidence de la hausse du cours de l'action de la Société sur la rémunération à base d'actions (imputée aux salaires et charges sociales), la hausse des frais de vente et de distribution attribuable aux initiatives en matière de tarification concurrentielle ainsi que l'augmentation des frais liés aux passagers touchés par une irrégularité.

Dotation aux amortissements et aux pertes de valeur

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.

Avantages du personnel

Air Canada prévoit toujours que les charges sociales augmenteront d'environ 50 M\$ par rapport à l'exercice 2016.

Maintenance avions

Air Canada prévoit désormais que la charge de maintenance avions augmentera d'environ 75 M\$ en regard de l'exercice 2016 par opposition à l'augmentation de 110 M\$ qu'elle prévoyait dans son communiqué de presse du 5 mai 2017. Cette amélioration de la charge de maintenance avions prévisionnelle tient largement à l'appréciation du dollar canadien en regard du dollar américain par rapport à l'hypothèse retenue dans le communiqué du 5 mai 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 1,29 \$ CA pour 1,00 \$ US au troisième trimestre de 2017 et à 1,31 \$ CA 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 0,59 \$ CA le litre pour le troisième trimestre de 2017 et à 0,61 \$ CA 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



Le seul transporteur exploitant
un réseau international quatre
étoiles en Amérique du Nord

invités à se reporter à la rubrique intitulée « Mesures financières hors PCGR » du rapport de gestion du deuxième 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-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 BAIIALA (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 BAIIALA (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.



Le seul transporteur exploitant
un réseau international quatre
étoiles en Amérique du Nord

MEMBRE DU RÉSEAU STAR ALLIANCE 

- 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 intermédiaires résumés non audités du deuxième trimestre de 2017 d'Air Canada et les notes complémentaires ainsi que son rapport de gestion du deuxième 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 1^{er} août 2017, 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 1-800-377-0758

Écoutez la webémission audio en direct au : <http://bell.media-server.com/m/p/3ftwa4rd>

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



Le seul transporteur exploitant
un réseau international quatre
étoiles en Amérique du Nord

MEMBRE DU RÉSEAU STAR ALLIANCE 

« 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 de 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 deuxième trimestre de 2017 d'Air Canada daté du 1^{er} août 2017. Les énoncés prospectifs contenus dans le présent communiqué représentent les attentes d'Air Canada en date du 31 juillet 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 :

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



Le seul transporteur exploitant
un réseau international quatre
étoiles en Amérique du Nord

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		
	2017	2016	Variation (\$)	2017	2016	Variation (\$)
Mesures de performance financière						
Produits d'exploitation	3 910	3 458	452	7 552	6 801	751
Bénéfice d'exploitation	281	277	4	227	431	(204)
Produits (charges) autres que d'exploitation	22	(91)	113	39	(144)	183
Bénéfice net	300	186	114	263	287	(24)
Bénéfice net ajusté ¹⁾	215	203	12	128	288	(160)
Marge d'exploitation (en %)	7,2 %	8,0 %	(0,8) pt	3,0 %	6,3 %	(3,3) pt
BIIIALA (compte non tenu des éléments particuliers) ¹⁾	670	605	65	1 012	1 065	(53)
Marge BIIIALA (compte non tenu des éléments particuliers) (en %) ¹⁾	17,1 %	17,5 %	(0,4) pt	13,4 %	15,7 %	(2,3) pt
Liquidités non soumises à restrictions ²⁾	4 493	3 449	1 044	4 493	3 449	1 044
Flux de trésorerie nets liés aux activités d'exploitation	829	658	171	1 856	1 632	224
Flux de trésorerie disponibles ¹⁾	305	(443)	748	775	(585)	1 360
Dettes nettes ajustées ¹⁾	6 393	6 840	(447)	6 393	6 840	(447)
Rendement du capital investi (en %) ¹⁾	12,3 %	16,2 %	(3,9) pt	12,3 %	16,2 %	(3,9) pt
Ratio de levier financier ¹⁾	2,4	2,6	(0,2)	2,4	2,6	(0,2)
Résultat par action – dilué	1,08 \$	0,66 \$	0,42 \$	0,95 \$	1,01 \$	(0,06) \$
Résultat ajusté par action – dilué ¹⁾	0,78 \$	0,72 \$	0,06 \$	0,46 \$	1,01 \$	(0,55) \$
Statistiques d'exploitation³⁾			Variation (%)			Variation (%)
Passagers-milles payants (« PMP ») (en millions)	20 928	18 418	13,6	39 269	34 510	13,8
Sièges-milles offerts (« SMO ») (en millions)	25 357	22 344	13,5	48 251	42 177	14,4
Coefficient d'occupation (en %)	82,5 %	82,4 %	0,1 pt	81,4 %	81,8 %	(0,4) pt
Produits passages par PMP (« rendement unitaire ») (en cents)	16,5	16,7	(1,4)	16,5	17,0	(3,2)
Produits passages par SMO (« PPSMO ») (en cents)	13,6	13,8	(1,2)	13,4	13,9	(3,7)
Produits d'exploitation par SMO (en cents)	15,4	15,5	(0,4)	15,7	16,1	(2,9)
Charges d'exploitation par SMO (« CESMO ») (en cents)	14,3	14,2	0,5	15,2	15,1	0,5
CESMO ajustées (en cents) ¹⁾	10,8	11,2	(3,5)	11,2	11,7	(4,7)
Effectif moyen en équivalents temps plein (« ETP ») (en milliers) ⁴⁾	27,8	26,1	6,6	27,3	25,8	6,2
Avions en service à la clôture de la période	393	380	3,4	393	380	3,4
Utilisation moyenne du parc aérien (en heures par jour)	10,3	10,1	2,8	10,1	9,9	1,8
Sièges répartis (en milliers)	14 962	13 840	8,1	29 242	27 017	8,2
Fréquences des appareils (en milliers)	141,2	139,9	1,0	275,5	273,4	0,8
Longueur d'étape moyenne (en milles) ⁵⁾	1 695	1 614	5,0	1 650	1 561	5,7
Coût du litre de carburant (en cents)	61,3	52,2	17,4	62,2	50,2	23,8
Consommation de carburant (en milliers de litres)	1 300 061	1 157 371	12,3	2 493 793	2 219 031	12,4
Passagers payants transportés (en milliers) ⁶⁾	11 895	10 846	9,7	22 819	20 803	9,7

- 1) *Le bénéfice net ajusté, le résultat ajusté par action - dilué, 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 deuxième 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 deuxième 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 30 juin 2017, les liquidités non soumises à restrictions se composaient de trésorerie et de placements à court terme de 4 054 M\$ et de facilités de crédit non utilisées de 439 M\$. 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\$.*
- 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 transportés 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.*