

Communiqué

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

- Bénéfice d'exploitation record de 1,004 G\$ et BAIIALA record de 1,388 G\$
- Produits d'exploitation record de 4,880 G\$ et liquidités non soumises à restrictions record de 4,509 G\$
- Ratio de levier financier de 2,1 au 30 septembre 2017

MONTRÉAL, le 25 octobre 2017 – Air Canada a annoncé aujourd'hui pour le troisième trimestre de 2017 un record au chapitre du BAIIALA¹⁾ (bénéfice avant intérêts, impôts, dotation aux amortissements et aux pertes de valeur et location avions), soit 1,388 G\$, comparativement au BAIIALA record de 1,248 G\$ enregistré au troisième trimestre de 2016, une hausse de 140 M\$. La compagnie aérienne a inscrit une marge BAIIALA sans précédent de 28,4 % pour le troisième trimestre. Air Canada a annoncé un bénéfice d'exploitation record selon les PCGR de 1,004 G\$ au troisième trimestre de 2017, en regard d'un bénéfice d'exploitation record de 896 M\$ au troisième trimestre de 2016.

Air Canada a annoncé pour le troisième trimestre de 2017 un bénéfice net ajusté¹⁾ sans précédent de 950 M\$, soit un bénéfice net ajusté dilué de 3,43 \$ par action, contre un bénéfice net ajusté de 821 M\$, soit un bénéfice net ajusté dilué de 2,93 \$ par action, au troisième trimestre de 2016. La compagnie aérienne a par ailleurs déclaré pour le troisième trimestre de 2017 un bénéfice net sans précédent de 1,786 G\$, soit un bénéfice net dilué de 6,44 \$ par action, contre un bénéfice net de 768 M\$, soit un bénéfice net dilué de 2,74 \$ par action, au trimestre correspondant de l'exercice précédent. Au troisième trimestre de 2017, Air Canada a comptabilisé un recouvrement d'impôt net de 793 M\$ dans son compte consolidé de résultat. Ce montant est exclu du bénéfice net ajusté que présente Air Canada pour la période.

« Je suis ravi d'annoncer qu'Air Canada a obtenu le meilleur rendement financier de toute son histoire pour un troisième trimestre, a indiqué M. Calin Rovinescu, président et chef de la direction. Ces résultats sans précédent attestent la réussite de l'initiative de transformation pluriannuelle de notre modèle d'entreprise. Ils font suite à notre Journée des investisseurs, qui a eu lieu le 19 septembre dernier, au cours de laquelle nous avons expliqué en détail nos réalisations, les occasions qui se profilent pour l'avenir, ainsi que nos cibles financières plus ambitieuses pour les trois prochaines années, lesquelles ont reçu un accueil favorable de la part du milieu des investisseurs.

« Durant le trimestre, le rendement d'Air Canada a été solide à l'échelle de toutes les mesures financières clés, notamment les marges et les flux de trésorerie disponibles, et nous avons continué de réduire notre levier financier, diminuant davantage le profil de risque de la compagnie aérienne.

« Traduisant la croissance continue d'Air Canada, les produits passages ont crû de 9,1 % durant le trimestre pour atteindre le chiffre record de 4,478 G\$, avec des gains solides dans la cabine Affaires. Le trafic s'est accru de 8,8 % tandis que le rendement unitaire a affiché une amélioration de 0,4 %. Cette croissance du rendement unitaire a été obtenue en dépit de l'accroissement de

3,9 % de la longueur d'étape moyenne par rapport au trimestre correspondant de l'exercice précédent, du fait du solide contexte de génération de revenus et de la gestion efficace des capacités. En données ajustées en fonction de la longueur d'étape, le rendement unitaire a progressé de 2,6 % en glissement annuel. Notre rendement en matière de coût a également été excellent durant le trimestre puisque les CESMO ajustées ont fléchi de 2,1 % en regard du trimestre correspondant de l'exercice précédent.

« Je tiens à remercier les 30 000 employés d'Air Canada de leur détermination sans faille à prendre soin de notre clientèle durant notre trimestre le plus chargé à ce jour, alors que nous avons accueilli un nombre record de 14 millions de passagers. Et ils l'ont fait avec attention et professionnalisme, durant un trimestre marqué par de graves perturbations dans plusieurs collectivités et aéroports de l'Ouest du Canada, du Sud des États-Unis, des Antilles, du Mexique et de l'Amérique centrale qui ont affecté aussi bien la clientèle que le personnel. Répondant à l'appel avec énergie, dévouement et compassion, l'équipe d'Air Canada a fait une différence dans la vie de beaucoup de gens, et c'est un moment de fierté pour tous, de conclure M. Rovinescu. »

Points saillants relativement au compte de résultat – troisième trimestre

Au troisième trimestre de 2017, du fait du relèvement de 9,1 % de la capacité, les produits passages réseau ont atteint le montant record de 4,478 G\$, en hausse de 372 M\$ (+9,1 %) par rapport au troisième trimestre de 2016. L'accroissement des produits passages réseau est attribuable à l'amplification de 8,8 % du trafic et, dans une moindre mesure, à l'amélioration de 0,4 % du rendement unitaire. L'augmentation de 3,9 % de la longueur d'étape moyenne a comprimé le rendement unitaire de 2,2 points de pourcentage à l'échelle du réseau. En données ajustées en fonction de la longueur d'étape, le rendement unitaire a crû de 2,6 % en glissement annuel.

En ce qui concerne la cabine Affaires, les produits passages réseau ont augmenté de 90 M\$ (+13,7 %) en regard du troisième trimestre de 2016 du fait de l'amplification de 8,3 % du trafic et de l'accroissement de 5,0 % du rendement unitaire.

Au troisième trimestre de 2017, les charges d'exploitation se sont établies à 3,876 G\$, en hausse de 321 M\$ (+9 %) par rapport au troisième trimestre de 2016, du fait surtout du relèvement de 9,1 % de la capacité et de la hausse des prix du carburant d'un exercice à l'autre.

Les charges d'exploitation par siège-mille offert (« CESMO ») ont fléchi de 0,1 % par rapport au troisième trimestre de 2016. Les CESMO ajustées¹⁾ de la compagnie aérienne ont reculé de 2,1 % par rapport au troisième trimestre de 2016, ce qui concorde avec la baisse de 1,5 % à 2,5 % que prévoyait Air Canada dans son communiqué de presse du 1^{er} août 2017.

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

Au 30 septembre 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 4,509 G\$ (3,388 G\$ au 31 décembre 2016).

Au 30 septembre 2017, le total de la dette à long terme et des contrats de location-financement (y compris la partie courante) s'est chiffré à 6,329 G\$, en baisse de 289 M\$ par rapport au 31 décembre 2016. Au cours des neuf premiers mois de 2017, les nouveaux emprunts de 733 M\$ ont été plus que compensés par les remboursements de 574 M\$ sur la dette et par l'incidence favorable, de 448 M\$, de l'appréciation du dollar canadien au 30 septembre 2017 comparativement au 31 décembre 2016 à l'égard de la dette libellée en devises (principalement en dollars américains) d'Air Canada.

Au 30 septembre 2017, la dette nette ajustée s'élevait à 5,939 G\$, en baisse de 1,151 G\$ par rapport au 31 décembre 2016, en raison de l'effet de l'accroissement des soldes de trésorerie et des placements à court terme. Au 30 septembre 2017, le ratio dette nette ajustée-BAIIALA¹⁾ s'est établi à 2,1, une amélioration par rapport à 2,6 au 31 décembre 2016.

Les flux de trésorerie nets liés aux activités d'exploitation ont atteint le montant sans précédent de 493 M\$ au troisième trimestre de 2017, en hausse de 55 M\$ par rapport au trimestre correspondant de 2016. Les flux de trésorerie disponibles se sont établis à 324 M\$ au troisième trimestre de 2017, un niveau record qui représente une hausse de 9 M\$ en regard du troisième trimestre de 2016, étant donné que l'incidence de la hausse des flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation par rapport au trimestre correspondant de 2016 a été en grande partie contrebalancée par la hausse des dépenses d'investissement nettes d'un exercice à l'autre.

Pour la période de 12 mois close le 30 septembre 2017, le rendement du capital investi¹⁾ s'est établi à 14,1 %, ce qui est conforme aux prévisions actuelles et qui est considérablement supérieur au coût moyen pondéré du capital de 8,4 % d'Air Canada.

Perspectives pour 2017

Les prévisions d'Air Canada pour 2017 s'établissent comme suit :

- **Marge BAIILA** : Air Canada s'attend toujours à dégager une marge BAIILA annuelle de 17 % à 19 % pour 2017.
- **Rendement du capital investi** : Compte tenu de la nouvelle méthode qu'emploie Air Canada pour calculer le rendement du capital investi (décrite à la rubrique *Mesures hors PCGR* du présent communiqué de presse), Air Canada s'attend désormais à dégager un rendement du capital investi annuel de l'ordre de 13,5 % à 14,5 % en 2017, contrairement au rendement du capital investi annuel de l'ordre de 11 % à 14 % qu'elle prévoyait dans son communiqué de presse du 1^{er} août 2017, lequel se fondait sur la méthode antérieure.
- **Flux de trésorerie disponibles** : Air Canada prévoit toujours enregistrer des flux de trésorerie disponibles positifs de l'ordre de 600 M\$ à 900 M\$ en 2017.

- **CESMO ajustées :**

Pour le quatrième trimestre de 2017, Air Canada s'attend 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 0,5 % à 1,5 % par rapport au quatrième trimestre de 2016.

Pour l'exercice 2017 au complet, Air Canada prévoit désormais que les CESMO ajustées baisseront de 3,0 % à 4,0 % en regard de l'exercice 2016, contrairement à la baisse de 3,0 % à 5,0 % qu'elle projetait dans son communiqué de presse du 1^{er} août 2017. Bien qu'Air Canada s'attende à une appréciation du dollar canadien en regard du dollar américain, cette incidence favorable devrait être atténuée 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).

- **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.
- **Charges sociales :** Air Canada prévoit toujours que les charges sociales augmenteront d'environ 50 M\$ par rapport à l'exercice 2016.
- **Charge de maintenance avions :** Air Canada prévoit désormais que la charge de maintenance avions augmentera d'environ 70 M\$ en regard de l'exercice 2016 par opposition à l'augmentation de 75 M\$ qu'elle prévoyait dans son communiqué de presse du 1^{er} août 2017. Cette diminution 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 1^{er} août 2017.

Perspectives pour 2017 – 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. Air Canada a également présumé que le dollar canadien se négocierait en moyenne à 1,24 \$ CA pour 1,00 \$ US au quatrième trimestre de 2017 et à 1,29 \$ 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 0,63 \$ CA le litre pour le quatrième trimestre de 2017 et à 0,61 \$ CA pour l'ensemble de 2017.

Le tableau qui suit présente un résumé des perspectives susmentionnées pour le quatrième trimestre de 2017 et de l'exercice 2017 au complet, ainsi que des principales hypothèses connexes :

	Quatrième trimestre de 2017 par rapport au quatrième trimestre de 2016	Exercice 2017 par rapport à l'exercice 2016
Marge BAIIALA		17 % – 19 %
Rendement du capital investi		13,5 % – 14,5 %
Flux de trésorerie disponibles		600 – 900 M\$
CESMO ajustées	Baisse de l'ordre de 0,5 % à 1,5%	Baisse de l'ordre de 3,0 % à 4,0 %
Dotations aux amortissements et aux pertes de valeur		Hausse de 145 M\$
Charges sociales		Hausse de 50 M\$
Charge de maintenance avions		Hausse de 70 M\$
Principales hypothèses	Quatrième trimestre de 2017	Exercice 2017
PIB – Canada	Croissance relativement modeste	Croissance relativement modeste
Montant en \$ CA pour 1,00 \$ US	1,24 \$	1,29 \$
Carburant aviation – en \$ CA le litre	0,63	0,61

Cibles de la Journée des investisseurs (2018 – 2020)

Outre les perspectives pour 2017 susmentionnées, énoncées dans son communiqué de presse de la Journée des investisseurs du 19 septembre 2017, Air Canada confirme ses prévisions concernant les principales mesures financières clés qui suivent :

- **Marge BAIIALA** : Marge BAIIALA annuelle (soit le BAIIALA exprimé en pourcentage des produits d'exploitation) de 17 % à 20 % pour la période 2018-2020.
- **Rendement du capital investi** : Rendement du capital investi annuel de 13 % à 16 % pour la période 2018-2020.
- **Flux de trésorerie disponibles** : Flux de trésorerie disponibles cumulatifs de l'ordre de 2 G\$ à 3 G\$ pour la période 2018-2020.
- **Ratio de levier financier**: Ratio de levier financier d'au plus 1,2 d'ici la fin de 2020 (calculé d'après le ratio dette nette ajustée-BAIIALA des 12 derniers mois).
 - Air Canada prévoit toujours que le ratio de levier financier sera d'au plus 2,2 d'ici la fin de 2018.

Perspectives pour la période 2018-2020 – Principales hypothèses : Dans le cadre de ses hypothèses, pour la période 2018 - 2020, Air Canada a présumé que la croissance du PIB du Canada serait modérée, que l'indice des prix à la consommation (IPC) s'accroîtrait d'environ 2 % et que la hausse annuelle du salaire moyen serait de 2 % durant la période au complet. Air Canada a également présumé que le dollar canadien se négocierait en moyenne à 1,32 \$ CA pour 1,00 \$ US et que le cours du carburant aviation s'établirait en moyenne à 0,62 \$ CA le litre pour 2018, à 0,65 \$ CA le litre pour 2019 et à 0,67 \$ CA le litre pour 2020.

Le tableau qui suit présente un résumé des cibles susmentionnées de la Journée des investisseurs de 2017 ainsi que des principales hypothèses connexes :

	Cible pour la période 2018 – 2020		
Marge BAIIALA annuelle	17 % – 20 %		
Rendement du capital investi annuel	13 % – 16 %		
Flux de trésorerie disponibles (cumul pour la période)	2,0 G\$ – 3,0 G\$		
Ratio de levier financier*	1,2 d'ici la fin de 2020		
Principales hypothèses	2018	2019	2020
PIB – Canada	Croissance modérée		
IPC du Canada	Environ 2 %		
Hausse annuelle du salaire moyen	2 %	2 %	2 %
Montant en \$ CA pour 1,00 \$ US	1,32	1,32	1,32
Carburant aviation – en \$ CA le litre	0,62	0,65	0,67

* Air Canada prévoit toujours obtenir un ratio de levier financier d'au plus 2,2 d'ici la fin de 2018.

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.

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 troisième 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 après impôts du profit ou de la perte de 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. Le bénéfice net ajusté ne tient pas compte du recouvrement d'impôt comptabilisé au troisième trimestre de 2017 car celui-ci découle d'un actif d'impôt différé non récurrent qui n'avait pas été comptabilisé jusqu'à présent.

- Air Canada se sert du résultat avant impôts ajusté pour mesurer le rendement financier avant impôts global de ses activités sans égard aux effets du profit ou de la perte de 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. Air Canada se sert du résultat avant impôts ajusté afin de déterminer 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 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 de levier financier s'entend du ratio dette nette ajustée-BAIIALA des 12 derniers mois. Ce ratio 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.

- 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 ajusté (ou la perte ajustée, selon le cas) avant impôts, 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 la dette à long terme en glissement annuel, la moyenne des obligations découlant des contrats de location-financement en glissement annuel, la moyenne des capitaux propres en glissement annuel et la valeur des contrats de location simple immobilisés (calculée en multipliant par 7 les coûts de location avions annualisés). Air Canada calculait auparavant le capital investi en fonction de l'actif diminué des passifs d'exploitation. À la suite de l'accroissement important de son capital investi et de la valeur comptable de ses capitaux propres, Air Canada a décidé d'adopter plutôt une méthode de calcul du rendement du capital investi basée sur la valeur comptable, comme il est décrit ci-dessus.

Les états financiers consolidés intermédiaires résumés non audités du troisième trimestre de 2017 d'Air Canada et les notes complémentaires ainsi que son rapport de gestion du troisième 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 25 octobre 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 416-340-2218 ou le 1-800-478-9326

Écoutez la webémission audio en direct au : <http://bell.media-server.com/m/p/ezrw6sg9>

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 Canada Inc., la transition du programme d'Aéropian vers le nouveau programme de fidélisation et le lancement fructueux de ce dernier, 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 troisième trimestre de 2017 d'Air Canada daté du 25 octobre 2017. Les énoncés prospectifs contenus dans le présent communiqué représentent les attentes d'Air Canada en date du présent communiqué de presse (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 -

INFORMATION

Relations avec les investisseurs : 514-422-7353

Site Internet : aircanada.com

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)	Troisièmes trimestres			Neuf premiers mois		
	2017	2016	Variation (\$)	2017	2016	Variation (\$)
Mesures de performance financière						
Produits d'exploitation	4 880	4 451	429	12 432	11 252	1 180
Bénéfice d'exploitation	1 004	896	108	1 231	1 327	(96)
Produits (charges) autres que d'exploitation	(11)	(128)	117	28	(272)	300
Bénéfice net	1 786	768	1 018	2 049	1 055	994
Bénéfice net ajusté ¹⁾	950	821	129	1 081	1 109	(28)
Marge d'exploitation (en %)	20,6 %	20,1 %	0,5 pt	9,9 %	11,8 %	(1,9) pt
BIIIALA (compte non tenu des éléments particuliers) ¹⁾	1 388	1 248	140	2 400	2 313	87
Marge BIIIALA (compte non tenu des éléments particuliers) (en %) ¹⁾	28,4 %	28,0 %	0,4 pt	19,3 %	20,6 %	(1,3) pt
Liquidités non soumises à restrictions ²⁾	4 509	3 715	794	4 509	3 715	794
Flux de trésorerie nets liés aux activités d'exploitation	493	438	55	2 349	2 070	279
Flux de trésorerie disponibles ¹⁾	324	315	9	1 099	(270)	1 369
Dettes nettes ajustées ¹⁾	5 939	6 819	(880)	5 939	6 819	(880)
Rendement du capital investi (en %) ¹⁾	14,1 %	18,7 %	(4,6) pt	14,1 %	18,7 %	(4,6) pt
Ratio de levier financier ¹⁾	2,1	2,5	(0,4)	2,1	2,5	(0,4)
Résultat par action – dilué	6,44 \$	2,74 \$	3,70 \$	7,39 \$	3,72 \$	3,67 \$
Résultat ajusté par action – dilué ¹⁾	3,43 \$	2,93 \$	0,50 \$	3,90 \$	3,92 \$	(0,02) \$
Statistiques d'exploitation³⁾			Variation (%)			Variation (%)
Passagers-milles payants (« PMP ») (en millions)	26 472	24 328	8,8	65 741	58 838	11,7
Sièges-milles offerts (« SMO ») (en millions)	31 050	28 458	9,1	79 301	70 635	12,3
Coefficient d'occupation (en %)	85,3%	85,5 %	(0,2) pt	82,9 %	83,3 %	(0,4) pt
Produits passages par PMP (« rendement unitaire ») (en cents)	16,6	16,6	0,4	16,6	16,8	(1,7)
Produits passages par SMO (« PPSMO ») (en cents)	14,2	14,2	0,1	13,7	14,0	(2,2)
Produits d'exploitation par SMO (en cents)	15,7	15,6	0,5	15,7	15,9	(1,6)
Charges d'exploitation par SMO (« CESMO ») (en cents)	12,5	12,5	(0,1)	14,1	14,1	0,5
CESMO ajustées (en cents) ¹⁾	9,2	9,4	(2,1)	10,4	10,8	(3,6)
Effectif moyen en équivalents temps plein (« ETP ») (en milliers) ⁴⁾	28,3	26,5	6,5	27,7	26,0	6,3
Avions en service à la clôture de la période	392	382	2,6	392	382	2,6
Utilisation moyenne du parc aérien (en heures par jour)	11,6	11,4	1,4	10,6	10,4	1,6
Sièges répartis (en milliers)	17 056	16 245	5,0	46 298	43 262	7,0
Fréquences des appareils (en milliers)	155,7	155,5	0,1	431,2	428,9	0,5
Longueur d'étape moyenne (en milles) ⁵⁾	1 820	1 752	3,9	1 713	1 633	4,9
Coût du litre de carburant (en cents)	59,4	55,2	7,5	61,1	52,2	17,0
Consommation de carburant (en milliers de litres)	1 583 984	1 457 725	8,7	4 077 777	3 676 755	10,9
Passagers payants transportés (en milliers) ⁶⁾	13 993	13 327	5,0	36 812	34 130	7,9

- 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 location avions), 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 troisième 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 troisième 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 septembre 2017, les liquidités non soumises à restrictions se composaient de trésorerie et de placements à court terme de 4 135 M\$ et de facilités de crédit non utilisées de 374 M\$. Au 30 septembre 2016, les liquidités non soumises à restrictions se composaient de trésorerie et de placements à court terme de 3 434 M\$ et de facilités de crédit non utilisées de 281 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.*