

Communiqué

Air Canada publie ses résultats pour le premier trimestre de 2018

- BAIIALA de 397 M\$ et perte d'exploitation de 14 M\$ pour le premier trimestre
- Produits d'exploitation sans précédent de 4,071 G\$ pour le premier trimestre
- Montant record de 4,883 G\$ pour les liquidités non soumises à restrictions
- Ratio de levier financier de 2,0

MONTRÉAL, le 30 avril 2018 – Air Canada a annoncé aujourd'hui pour le premier trimestre de 2018 un BAIIALA¹⁾ (bénéfice avant intérêts, impôts, dotation aux amortissements et aux pertes de valeur et location avions) de 397 M\$, comparativement au BAIIALA de 366 M\$ enregistré au premier trimestre de 2017. Air Canada a annoncé une perte d'exploitation de 14 M\$ en regard d'une perte d'exploitation de 30 M\$ au premier trimestre de 2017. La société aérienne a annoncé une perte avant impôts ajustée¹⁾ de 72 M\$ au premier trimestre de 2018 contre une perte avant impôts ajustée de 63 M\$ au trimestre correspondant de l'exercice précédent. Pour le premier trimestre de 2018, Air Canada affiche une perte avant impôts selon les PCGR de 184 M\$, qui comprend une perte de change de 112 M\$, en regard d'une perte avant impôts de 13 M\$, qui comprenait un profit de change de 70 M\$, au premier trimestre de 2017.

Les éléments particuliers sont exclus des calculs du BAIIALA présentés par Air Canada. Il y a lieu de se reporter à la description ci-après de l'élément particulier comptabilisé au premier trimestre de 2017.

« Nous nous réjouissons de nos résultats vigoureux pour le premier trimestre, période d'ordinaire la plus difficile de l'exercice pour les transporteurs aériens au Canada. Outre les résultats trimestriels et annuels sans précédent annoncés pour les périodes antérieures, notre performance au cours de ce trimestre plus ardu confirme notre progression vers une bonne stabilité des résultats et une rentabilité durable, a indiqué Calin Rovinescu, président et chef de la direction.

« Les produits passages ont atteint le niveau inégalé de 3,5 G\$ au premier trimestre, l'amplification de 11,4 % du trafic dépassant le relèvement de 8,6 % de la capacité. Étant donné la maîtrise des coûts que nous avons su acquérir, nous avons dépassé les prévisions au premier trimestre en ce qui concerne les CESMO ajustées et l'efficacité globale sur le plan des coûts. Les liquidités non soumises à restrictions ont atteint un record, soit 4,9 G\$, alors que le ratio de levier financier¹⁾ s'est établi à 2,0, facteurs qui réduisent d'autant notre profil de risque et rapprochent notre notation de la catégorie investissement. La demande demeure solide et le volume de réservations anticipées est conforme à nos attentes. Nous restons bien placés pour livrer concurrence efficacement et nous adapter à diverses variables, que ce soit au moyen du lancement de nouveaux produits et de nouvelles offres tarifaires, d'initiatives de réduction de coûts ou encore d'autres mesures à notre disposition.



« Je remercie nos employés d'avoir travaillé avec ardeur pour prendre soin de nos clients et les mener à destination en toute sécurité au cours du trimestre, en particulier durant les périodes de conditions météorologiques extrêmes, notamment la récente tempête de verglas à notre plaque tournante mondiale de Toronto. Leur détermination sans faille à répondre aux besoins de nos clients, élément crucial de notre transformation continue, se reflète dans tous les aspects de notre exploitation, qu'il s'agisse de la satisfaction sans cesse croissante de la clientèle attestée dans les sondages ou des améliorations en matière de coûts, qui nous ont permis d'afficher des coûts unitaires ajustés en deçà de nos propres projections. Enfin, je suis heureux que nos clients soient de plus en plus nombreux à reconnaître ces progrès et je tiens à les remercier de leur fidélité envers Air Canada, de conclure M. Rovinescu. »

Points saillants relativement au compte de résultat – premier trimestre de 2018

Au premier trimestre de 2018, du fait du relèvement de 8,6 % de la capacité, les produits passages réseau ont atteint le montant record de 3,489 G\$, en hausse de 369 M\$ (+11,8 %) par rapport au premier trimestre de 2017. L'accroissement des produits passages réseau est attribuable à l'amplification de 11,4 % du trafic et à l'amélioration de 0,4 % du rendement unitaire. L'augmentation de 3,9 % de la longueur d'étape moyenne a eu pour effet de réduire 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 Classe affaires, les produits passages réseau ont augmenté de 88 M\$ (+13,8 %) en regard du premier trimestre de 2017 du fait de l'amplification de 9,1 % du trafic et de l'accroissement de 4,3 % du rendement unitaire.

Au premier trimestre de 2018, les charges d'exploitation se sont établies à 4,085 G\$, en hausse de 413 M\$ (+11 %) par rapport au trimestre correspondant de 2017, du fait surtout du relèvement 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 ») d'Air Canada ont augmenté de 2,4 % par rapport au premier trimestre de 2017. Les CESMO ajustées¹⁾ de la société aérienne ont crû de 0,4 % par rapport au trimestre correspondant de l'exercice précédent, soit une amélioration par rapport à la fourchette de l'ordre de 2,0 % à 3,0 % que prévoyait Air Canada dans son communiqué de presse du 16 février 2018. Cette amélioration tient essentiellement aux prolongations de contrats de location avions négociées plus tôt que prévu, facteur qui a comprimé la provision liée à la maintenance au premier trimestre de 2018, ainsi qu'au calendrier de certaines activités de maintenance prévues antérieurement pour le premier trimestre de 2018 (dont la majorité ont été déplacées au deuxième trimestre de 2018), outre l'incidence des initiatives liées au programme de transformation des coûts de 250 M\$ d'Air Canada.

Air Canada a comptabilisé une perte nette ajustée¹⁾ de 52 M\$ au premier trimestre de 2018, soit une perte nette ajustée diluée par action de 0,19 \$, contre une perte nette ajustée de 63 M\$, soit une perte nette ajustée diluée par action de 0,23 \$, au premier trimestre de 2017. Au premier trimestre de 2018, la société aérienne a comptabilisé une perte nette selon les PCGR de 170 M\$, soit une perte nette diluée par action de 0,62 \$, en regard d'une perte nette de 13 M\$ au premier trimestre de 2017, soit une perte nette diluée par action de 0,05 \$. Au premier trimestre de 2018, Air Canada a inscrit des pertes de change de 112 M\$ comparativement à des profits de change de 70 M\$ au premier trimestre de 2017.



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

MEMBRE DU RÉSEAU STAR ALLIANCE 

Élément particulier

Au premier trimestre de 2017, Air Canada a comptabilisé une provision de 30 M\$ au titre de l'amende imposée à nouveau par suite d'une décision de la Commission européenne relative aux enquêtes sur le fret. Air Canada a acquitté l'amende au deuxième trimestre de 2017, en attendant l'issue de son appel de la décision.

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

Au 31 mars 2018, les liquidités non soumises à restrictions (trésorerie, placements à court terme et fonds disponibles aux termes des marges de crédit) avaient atteint 4,883 G\$ (4,181 G\$ au 31 décembre 2017), soit le niveau le plus élevé de toute l'histoire d'Air Canada.

Au 31 mars 2018, la dette nette ajustée s'élevait à 6,063 G\$, ce qui représente une diminution de 53 M\$ par rapport au 31 décembre 2017. Au premier trimestre de 2018, l'accroissement des soldes de trésorerie et des placements à court terme de 692 M\$ a plus que compensé la hausse des soldes de la dette à long terme et des contrats de location-financement de 618 M\$. Au 31 mars 2018, le ratio de levier financier¹⁾ d'Air Canada s'est établi à 2,0, en regard de 2,1 au 31 décembre 2017.

Les flux de trésorerie nets liés aux activités d'exploitation ont atteint le chiffre record de 1,111 G\$, en hausse de 84 M\$ par rapport au premier trimestre de 2017. Les flux de trésorerie disponibles¹⁾ se sont établis à 193 M\$ au premier trimestre de 2018, en baisse de 277 M\$ par rapport au premier trimestre de 2017, du fait principalement de l'encaissement par Air Canada du produit tiré de la cession-bail d'appareils au premier trimestre de 2017.

Pour la période de 12 mois close le 31 mars 2018, le rendement du capital investi¹⁾ s'est établi à 15,0 %, ce qui représente une nette augmentation par rapport au coût moyen pondéré du capital de 7,7 %. Air Canada a actualisé sa méthode de calcul du rendement du capital investi, comme il est expliqué à la rubrique ci-après, *Mesures hors PCGR*.

Perspectives actuelles

En plus de réaffirmer les cibles au chapitre de la marge BAIIALA, du rendement du capital investi, des flux de trésorerie disponibles et du ratio de levier financier évoquées dans son communiqué de presse du 19 septembre 2017 à l'occasion de la Journée des investisseurs, Air Canada présente les prévisions qui suivent.

Flux de trésorerie disponibles de l'exercice 2018

Air Canada prévoit toujours enregistrer des flux de trésorerie disponibles positifs, de l'ordre de 250 M\$ à 500 M\$ en 2018. Air Canada ne prévoit réaliser aucune opération de cession-bail en 2018.

CESMO ajustées du deuxième trimestre de 2018 et de l'exercice 2018

Pour le deuxième trimestre de 2018, 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) augmentent de 0,5 % à 1,5 % par rapport au deuxième trimestre de 2017.



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

MEMBRE DU RÉSEAU STAR ALLIANCE 

Pour l'exercice 2018, Air Canada prévoit désormais que les CESMO ajustées varieront selon une fourchette allant d'une baisse de 0,5 % à une hausse de 1,0 %, par rapport à l'exercice 2017, contrairement à une fourchette allant d'une baisse de 0,5 % à une hausse de 1,5 % comme elle le prévoyait dans son communiqué de presse du 16 février 2018. La fourchette améliorée tient compte de l'efficacité initiale de notre programme de transformation des coûts de 250 M\$. Une portion d'environ 0,75 point de pourcentage de cette fourchette est imputable à des coûts non récurrents liés aux initiatives visant la valorisation de la marque et les nouveaux uniformes, à des investissements en service à la clientèle et en technologie, à l'amortissement accéléré pour les appareils E190 d'Embraer, ainsi qu'à des coûts de démarrage pour 2018 d'environ 10 M\$ relativement au nouveau programme de fidélisation d'Air Canada dont le lancement est prévu pour 2020.

Dotation aux amortissements et aux pertes de valeur de l'exercice 2018

Air Canada prévoit toujours que la dotation aux amortissements et aux pertes de valeur augmentera d'environ 150 M\$ par rapport à l'exercice 2017.

Charges sociales de l'exercice 2018

Air Canada prévoit toujours que les charges sociales augmenteront d'environ 75 M\$ par rapport à l'exercice 2017.

Charge de maintenance avions de l'exercice 2018

Air Canada prévoit désormais que la charge de maintenance avions augmentera d'environ 90 M\$ en regard de l'exercice 2017, et non pas de 140 M\$ comme elle le prévoyait dans son communiqué de presse du 16 février 2018. L'amélioration est attribuable en grande partie au fait qu'Air Canada s'attend à devancer la prolongation de certains contrats de location pour le reste de 2018, outre l'incidence prévue des initiatives de réduction des coûts.

Perspectives pour 2018 – 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 relativement modeste pour le deuxième trimestre et l'ensemble de 2018. Air Canada a également présumé que le dollar canadien se négocierait en moyenne à 1,27 \$ CA pour 1,00 \$ US au deuxième trimestre et à 1,26 \$ CA pour 1,00 \$ US pour l'ensemble de 2018, et que le cours du carburant aviation s'établirait en moyenne à 0,77 \$ CA le litre pour le deuxième trimestre et à 0,75 \$ CA le litre pour l'ensemble de 2018.



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

MEMBRE DU RÉSEAU STAR ALLIANCE 

Le tableau qui suit présente un résumé des perspectives susmentionnées pour le deuxième trimestre et l'exercice 2018, ainsi que des principales hypothèses connexes :

	Deuxième trimestre de 2018 par rapport au deuxième trimestre de 2017	Exercice 2018 par rapport à l'exercice 2017
Flux de trésorerie disponibles		250 M\$ – 500 M\$
CESMO ajustées	Hausse de l'ordre de 0,5 % à 1,5 %	Fourchette allant d'une baisse de 0,5 % à une hausse de 1,0 %
Dotation aux amortissements et aux pertes de valeur		Hausse de 150 M\$
Charges sociales		Hausse de 75 M\$
Charge de maintenance avions		Hausse de 90 M\$
Principales hypothèses	Deuxième trimestre de 2018	Exercice 2018
PIB – Canada	Croissance relativement modeste	Croissance relativement modeste
Montant en \$ CA pour 1,00 \$ US	1,27 \$	1,26 \$
Carburant aviation – en \$ CA le litre	0,77 \$	0,75 \$

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.

IFRS 15 - Produits des activités ordinaires tirés de contrats conclus avec des clients

Air Canada a adopté la norme comptable IFRS 15, *Produits des activités ordinaires tirés de contrats conclus avec des clients* (qui remplace IAS 18, *Produits des activités ordinaires*, et les interprétations qui s'y rattachent), avec prise d'effet le 1^{er} janvier 2018 et a retraité les chiffres de 2017. Les principaux changements sont résumés ci-après :

- Certains frais et suppléments liés aux passages et au fret ont été reclassés des produits autres aux produits passages et produits fret dans le compte consolidé de résultat d'Air Canada afin de mieux rendre compte de la nature et du regroupement des éléments de produits des activités ordinaires similaires. Ce reclassement n'a pas d'incidence sur le total des produits d'exploitation.
- Les coûts supplémentaires engagés pour obtenir des produits passages, comme les frais de cartes de crédit et les frais liés au système de distribution mondial, sont inscrits à l'actif au moment de la vente et passés en charges au moment de la comptabilisation des produits passages. Avant l'application d'IFRS 15, ces coûts étaient passés en charges au moment où le billet d'avion était vendu.



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

MEMBRE DU RÉSEAU STAR ALLIANCE 

Il y a lieu de se reporter à la note 2 afférente aux états financiers consolidés résumés non audités intermédiaires d'Air Canada du premier trimestre de 2018 pour un complément d'information.

1) Mesures hors PCGR

Sont décrites ci-après certaines mesures hors PCGR qu'utilise Air Canada pour fournir aux lecteurs des renseignements supplémentaires sur sa performance financière et opérationnelle. Comme ces mesures ne sont pas conformes aux PCGR pour la présentation d'états financiers et qu'elles n'ont pas de sens normalisé, elles ne sauraient être comparées à des mesures similaires présentées par d'autres entités et ne doivent pas être considérées comme pouvant se substituer à des résultats établis selon les PCGR ou comme ayant préséance sur ceux-ci. Les lecteurs sont invités à se reporter à la rubrique intitulée « Mesures financières hors PCGR » du rapport de gestion de 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 dilué par action 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 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, du profit ou de la perte aux modifications et règlements 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 sociétés aériennes. À compter du quatrième trimestre de 2017 inclusivement, le bénéfice net ajusté (perte nette ajustée) est calculé après impôts et tient compte de l'incidence fiscale des ajustements inclus dans le calcul du bénéfice net ajusté (de la perte nette ajustée).
- 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 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, du profit ou de la perte aux modifications et règlements 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 société 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 moins pertinente toute analyse comparative en regard d'autres sociétés aériennes.



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

MEMBRE DU RÉSEAU STAR ALLIANCE 

- Air Canada se sert des CESMO ajustées afin d'évaluer le rendement courant des activités de la société 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 sociétés 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 sociétés 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-BAILALA 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 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 moins pertinente toute analyse comparative en regard d'autres sociétés aériennes.
- 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 société 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 (cette valeur étant calculée en multipliant par 7 les coûts de location avions annualisés). Air Canada calcule le capital investi en fonction d'une méthode de calcul du rendement du capital investi basée sur la valeur comptable, comme il est décrit ci-dessus. À la suite de l'augmentation du total de sa



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

- trésorerie, de ses équivalents de trésorerie et de ses placements à court terme, Air Canada a décidé de changer de méthode afin de retrancher de la valeur comptable moyenne des capitaux propres attribuables aux actionnaires en glissement annuel la trésorerie excédentaire qui n'est pas nécessaire à l'exercice de ses activités commerciales de base. Air Canada a utilisé la moyenne des produits passages perçus d'avance en glissement annuel comme mesure de remplacement à l'égard de la trésorerie minimum requise au titre des activités commerciales de base courantes. Ce changement devrait faire en sorte que le capital investi rende compte plus fidèlement du fonds de roulement. Il y a lieu de se reporter à la définition du résultat avant impôts ajusté plus haut en vue de savoir pourquoi Air Canada recourt à cette mesure pour évaluer le rendement financier avant impôts global de ses activités.

Les états financiers consolidés non audités intermédiaires du premier trimestre de 2018 d'Air Canada et les notes complémentaires ainsi que son rapport de gestion du premier trimestre de 2018 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 19 mars 2018, 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 30 avril 2018, 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, M. Rousseau et Pierre Houle, directeur général et trésorier, répondront aux questions des porteurs d'obligations et des prêteurs de type B d'Air Canada. 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/3rec5bid>

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, l'état du secteur, du marché, du crédit, de la



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

MEMBRE DU RÉSEAU STAR ALLIANCE 

conjoncture économique et du contexte géopolitique, les cours de l'énergie, les taux de change, la concurrence, sa dépendance à l'égard des technologies, les risques liés à la cybersécurité, sa capacité de rembourser ses dettes et d'obtenir du financement, sa capacité de mettre en œuvre efficacement des initiatives stratégiques opportunes ou de réduire les charges d'exploitation, les conflits armés, les attentats terroristes, les épidémies, les frais d'utilisation d'aéroport et frais connexes, le niveau élevé de coûts fixes, la liquidité, sa dépendance envers les fournisseurs clés, notamment les transporteurs régionaux et Aimia Canada Inc., la transition du programme Aéroplan 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 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 dossier d'information publique d'Air Canada qui peut être consulté à l'adresse www.sedar.com, notamment à la rubrique 18, Facteurs de risque, du rapport de gestion de 2017 d'Air Canada. Les énoncés prospectifs contenus ou intégrés par renvoi dans le présent communiqué représentent les attentes d'Air Canada en date du présent communiqué (ou à la date à laquelle ils sont censés avoir été formulés) et ils peuvent changer par la suite. Toutefois, Air Canada n'a ni l'intention ni l'obligation d'actualiser ou de réviser ces énoncés à la lumière de nouveaux éléments d'information ou d'événements futurs ou pour quelque autre motif, sauf si elle y est tenue par la réglementation en valeurs mobilières applicable.

- 30 -

RENSEIGNEMENTS

Relations avec les investisseurs : (514) 422-7353

Internet : aircanada.ca



**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)	Premiers trimestres		
	2018	2017 ¹⁾	Variation (\$)
Mesures de performance financière			
Produits d'exploitation	4 071	3 642	429
Perte d'exploitation	(14)	(30)	16
Perte avant impôts sur le résultat	(184)	(13)	(171)
Perte nette	(170)	(13)	(157)
Résultat avant impôts ajusté ²⁾	(72)	(63)	(9)
Perte nette ajustée ²⁾	(52)	(63)	11
Marge d'exploitation (en %)	(0,3) %	(0,8) %	0,5 pt
BIIIALA (compte non tenu des éléments particuliers) ²⁾	397	366	31
Marge BIIIALA (compte non tenu des éléments particuliers) (en %) ²⁾	9,8 %	10,0 %	(0,2) pt
Liquidités non soumises à restrictions ³⁾	4 883	4 073	810
Flux de trésorerie nets liés aux activités d'exploitation	1 111	1 027	84
Flux de trésorerie disponibles ²⁾	193	470	(277)
Dette nette ajustée ²⁾	6 063	6 702	(639)
Rendement du capital investi (en %) ²⁾	15,0 %	16,7 %	(1,7) pt
Ratio de levier financier ²⁾	2,0	2,5	(0,5)
Résultat par action – dilué	(0,62) \$	(0,05) \$	(0,57) \$
Résultat ajusté par action – dilué ²⁾	(0,19) \$	(0,23) \$	0,04 \$
Statistiques d'exploitation⁴⁾			Variation (%)
Passagers-milles payants (« PMP ») (en millions)	20 440	18 341	11,4
Sièges-milles offerts (« SMO ») (en millions)	24 862	22 894	8,6
Coefficient d'occupation (en %)	82,2 %	80,1 %	2,1 pts
Produits passages par PMP (« rendement unitaire ») (en cents)	17,1	17,0	0,4
Produits passages par SMO (« PPSMO ») (en cents)	14,0	13,6	3,0
Produits d'exploitation par SMO (en cents)	16,4	15,9	2,9
Charges d'exploitation par SMO (« CESMO ») (en cents)	16,4	16,0	2,4
CESMO ajustées (en cents) ²⁾	11,5	11,5	0,4
Effectif moyen en équivalents temps plein (« ETP ») (en milliers) ⁵⁾	28,9	26,9	7,4
Avions en service à la clôture de la période	406	384	5,7
Utilisation moyenne du parc aérien (en heures par jour)	10,0	9,9	1,2
Sièges routés (en milliers)	14 932	14 280	4,6
Fréquences des appareils (en milliers)	136,5	134,3	1,6
Longueur d'étape moyenne (en milles) ⁶⁾	1 665	1 603	3,9
Coût du litre de carburant (en cents)	73,3	63,2	16,0
Consommation de carburant (en milliers de litres)	1 281 838	1 193 732	7,4
Passagers payants transportés (en milliers) ⁷⁾	11 654	10 924	6,7

- 1) *Air Canada a adopté la norme comptable IFRS 15, Produits des activités ordinaires tirés de contrats conclus avec des clients, avec prise d'effet le 1^{er} janvier 2018 et a retraité les chiffres de 2017. Le rendement du capital investi et le ratio de levier financier au 31 mars 2017 n'ont pas été retraités au titre de l'adoption de cette nouvelle norme comptable. Se reporter à la rubrique 9, Méthodes comptables, du rapport de gestion du premier trimestre de 2018 d'Air Canada pour un complément d'information à cet égard.*
- 2) *Le résultat avant impôts ajusté, la perte nette ajustée, 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 avions), la marge BAIIALA, le ratio de levier financier, les flux de trésorerie disponibles, le rendement du capital investi et les CFSMO 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 2018 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 2018 d'Air Canada pour de plus amples renseignements sur les éléments particuliers.*
- 3) *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 2018, les liquidités non soumises à restrictions se composaient de trésorerie et de placements à court terme de 4 496 M\$ et de facilités de crédit non utilisées de 387 M\$. 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\$.*
- 4) *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.*
- 5) *Rend compte des 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.*
- 6) *La longueur d'étape moyenne correspond au total de sièges-milles offerts divisé par le total de sièges routés.*
- 7) *Les passagers payants sont dénombrés en fonction des indicatifs de vol (non en fonction du voyage/de l'itinéraire ou du segment de trajet), conformément à la définition établie par l'IATA.*