

Communiqué

Air Canada annonce ses résultats pour le premier trimestre

- Bénéfice d'exploitation de 127 M\$ et BAIIA de 583 M\$
- Produits d'exploitation sans précédent pour un premier trimestre de 4,453 G\$
- Ratio de levier financier de 1,2
- Liquidités non soumises à restrictions record de 6,877 G\$

MONTRÉAL, le 6 mai 2019 – Air Canada a annoncé aujourd'hui pour le premier trimestre de 2019 un BAIIA¹⁾ (bénéfice avant intérêts, impôts et dotation aux amortissements et aux pertes de valeur) de 583 M\$, comparativement au BAIIA de 504 M\$ enregistré au premier trimestre de 2018. Elle a constaté un bénéfice d'exploitation de 127 M\$ pour le premier trimestre de 2019, contre 86 M\$ au premier trimestre de 2018. Le bénéfice avant impôts ajusté¹⁾ s'est chiffré à 24 M\$ au premier trimestre de 2019, en regard d'une perte avant impôts ajustée de 32 M\$ au premier trimestre de 2018. La société aérienne a inscrit un bénéfice net selon les PCGR de 345 M\$ au premier trimestre de 2019, par rapport à une perte nette de 203 M\$ au premier trimestre de 2018.

« Je suis heureux d'annoncer les excellents résultats d'Air Canada au premier trimestre, malgré les défis que nous avons dû relever durant la période. Pour ce trimestre, nous avons établi un record au chapitre du bénéfice d'exploitation, qui a atteint 4,453 G\$, et à l'égard des liquidités, qui se sont chiffrées à 6,877 G\$, en regard d'un accroissement de 5,0 % du rendement unitaire à l'échelle du réseau par rapport au premier trimestre de l'exercice précédent. Ont contribué à ces réalisations deux initiatives stratégiques essentielles mises en œuvre en début du trimestre, génératrices de résultats supérieurs aux prévisions : l'acquisition du programme de fidélisation Aéroplan et la conclusion d'un nouveau contrat d'achat de capacité avec Chorus Aviation portant sur les services de transport aérien assurés par Jazz. Nous nous réjouissons par ailleurs des forts taux de réservations à l'approche du pic saisonnier de l'été, a indiqué Calin Rovinescu, président et chef de la direction d'Air Canada.

« Dans la foulée des records établis aux trimestres antérieurs, ces résultats du premier trimestre viennent confirmer notre capacité d'exercer nos activités de manière durablement rentable, malgré les variations du cours du carburant, les fluctuations du change, ou d'autres difficultés imprévues. En ce qui concerne nos mesures de maîtrise des coûts, nous avons désormais réalisé ou déterminé des économies de 242 M\$, soit 97 % de notre programme biennal de transformation des coûts précédemment annoncé de 250 M\$ qui prendra fin le 31 décembre 2019. Nous avons également continué d'abaisser notre ratio de levier financier durant le trimestre, qui s'est amélioré pour s'établir à 1,2. Notre souplesse financière accrue a été soulignée au cours du trimestre par le relèvement de la notation de nos titres de créance attribuée par Standard & Poor's, un seul échelon nous séparant désormais de notre objectif, soit une cote de qualité supérieure. Fitch a également augmenté récemment la notation de nos titres de créance.



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

« L'interdiction de vol des appareils 737 MAX de Boeing décidée par Transports Canada et d'autres organismes de réglementation a entraîné le retrait inattendu de 24 avions de notre parc aérien au cours des 18 derniers jours du trimestre, facteur qui a eu des répercussions sur les coûts et le chiffre d'affaires. Notre équipe a sans délai mis en œuvre plusieurs mesures d'atténuation importantes, notamment la conclusion de nouveaux contrats de location et la prolongation de contrats en vigueur, le recours à d'autres transporteurs afin d'exploiter certaines liaisons et le regroupement des vols et des fréquences, mesures qui nous ont permis de préserver environ 98 % de notre service aérien à compter de la date de l'interdiction de vol jusqu'au 30 avril. Notre efficacité à faire face à ces imprévus a mis en valeur la souplesse de notre modèle de gestion, la polyvalence de notre parc aérien et le dynamisme de notre équipe. Ces attributs confirment une fois de plus l'évolution de la culture d'entreprise d'Air Canada, dans laquelle prévalent l'agilité décisionnelle et la focalisation sur le service à la clientèle, a ajouté M. Rovinescu.

« Je félicite nos employés pour leur adaptabilité et leur détermination à satisfaire les besoins des passagers. Durant une période difficile, ils n'ont ménagé aucun effort pour que la priorité soit toujours accordée au client. Je désire aussi exprimer ma gratitude envers notre clientèle toujours fidèle, qui continue de choisir Air Canada, de conclure M. Rovinescu. »

Points saillants relativement au compte de résultat – premier trimestre de 2019

Air Canada a commencé à consolider les résultats financiers d'Aéropian le 10 janvier 2019, soit la date d'acquisition. Air Canada a adopté la norme comptable IFRS 16, Contrats de location, avec prise d'effet le 1^{er} janvier 2019 et a retraité les chiffres de 2018 (notamment aux fins de comparaison d'une période à l'autre).

Du fait du relèvement de 4,6 % de la capacité, les produits passages réseau ont atteint 3,816 G\$, un montant record pour un premier trimestre, en hausse de 327 M\$ (+9,4 %) par rapport au trimestre correspondant de 2018. L'accroissement des produits passages réseau est attribuable à la hausse de 5,0 % du rendement unitaire et à l'amplification de 4,2 % du trafic. L'amélioration du rendement unitaire est attribuable à une forte demande et tenait compte du rendement supplémentaire qu'a enregistré Air Canada attribuable aux produits liés aux échanges d'Aéropian comptabilisés après l'acquisition de cette dernière le 10 janvier 2019.

En ce qui concerne la cabine Classe affaires, les produits passages réseau ont augmenté de 90 M\$ (+12,4 %) en regard du premier trimestre de 2018, grâce à l'amplification de 8,0 % du trafic et à l'accroissement de 4,1 % du rendement unitaire.

Au premier trimestre de 2019, les charges d'exploitation se sont établies à 4,326 G\$, en hausse de 341 M\$ (+9 %) par rapport au premier trimestre de 2018.

Les charges d'exploitation par siège-mille offert (« CESMO ») d'Air Canada ont augmenté de 3,7 % par rapport au premier trimestre de 2018. Les CESMO ajustées¹⁾ de la société aérienne ont crû de 3,2 % par rapport au premier trimestre de 2018. Étant donné que l'entreprise de fidélisation Aéropian n'était pas consolidée dans les résultats financiers d'Air Canada en 2018, aux fins d'une comparaison plus pertinente de la rentabilité des activités courantes de la société aérienne, les CESMO ajustées d'Air Canada pour le premier trimestre de 2019 ne tiennent pas compte des charges d'exploitation d'Aéropian.



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

MEMBRE DU RÉSEAU STAR ALLIANCE 

Air Canada a comptabilisé un bénéfice net ajusté¹⁾ de 17 M\$ au premier trimestre de 2019, soit un bénéfice net ajusté dilué de 0,06 \$ par action, contre une perte nette ajustée de 26 M\$, soit une perte nette ajustée diluée de 0,10 \$ par action, au premier trimestre de 2018. Au premier trimestre de 2019, la société aérienne a enregistré un bénéfice net selon les PCGR de 345 M\$, soit un bénéfice net dilué par action de 1,26 \$, en regard d'une perte nette de 203 M\$, soit une perte nette diluée par action de 0,74 \$, pour le premier trimestre de 2018. Au premier trimestre de 2019, Air Canada a comptabilisé un profit de change de 263 M\$, contre une perte de change de 197 M\$ au premier trimestre de 2018.

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

Au 31 mars 2019, les liquidités non soumises à restrictions (trésorerie, équivalents de trésorerie, placements à court terme et facilités de crédit non utilisées) avaient atteint le chiffre record de 6,877 G\$ (4,883 G\$ au 31 mars 2018) et tenaient compte du produit net de 1,115 G\$ découlant d'une série de transactions réalisées avec plusieurs institutions financières relativement à l'acquisition par Air Canada du programme de fidélisation Aéroplan et à la conclusion d'ententes commerciales connexes. Au premier trimestre de 2019, les achats d'immobilisations corporelles et incorporelles se sont chiffrés à 920 M\$ et comprenaient un appareil 787-9 de Boeing et six appareils 737 MAX 8 de Boeing. Air Canada a réglé le prix d'achat de ces avions en trésorerie.

Au 31 mars 2019, la dette nette se chiffrait à 3,820 G\$, en baisse de 1,394 G\$ par rapport au 31 décembre 2018, du fait de l'accroissement des soldes de trésorerie, d'équivalents de trésorerie et de placements à court terme de 1,169 G\$ et, dans une mesure moindre, de la baisse de la dette à long terme et des obligations locatives de 225 M\$. Au 31 mars 2019, le ratio de levier financier d'Air Canada s'établissait à 1,2, comparativement à 1,6 au 31 décembre 2018.

Les flux de trésorerie nets liés aux activités d'exploitation se sont établis à 3,111 G\$, en hausse de 1,820 G\$ en regard du premier trimestre de 2018. Les entrées de trésorerie liées aux activités d'exploitation relativement à l'acquisition d'Aéroplan se sont chiffrées à 1,612 G\$. L'effet positif sur les flux de trésorerie nets de la progression du bénéfice d'exploitation d'un exercice à l'autre, conjugué à l'amélioration de la trésorerie tirée du fonds de roulement de 127 M\$, a également contribué à la forte progression des flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation. Compte non tenu du produit exceptionnel tiré de l'acquisition d'Aéroplan, les flux de trésorerie disponibles¹⁾ se sont établis à 579 M\$, en hausse de 261 M\$ par rapport au premier trimestre de 2018 en raison de l'accroissement des flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation et, dans une mesure moindre, de la baisse des dépenses d'investissement en glissement annuel.

Pour la période de 12 mois close le 31 mars 2019, le rendement du capital investi¹⁾ s'est établi à 14,5 %, résultat qui est considérablement supérieur au coût moyen pondéré du capital de 7,5 % d'Air Canada.

Perspectives

Dans son communiqué du 15 mars 2019, Air Canada annonçait qu'elle suspendait les prévisions financières qu'elle avait fournies les 15 et 28 février 2019 à l'égard de l'exercice 2019 en raison de l'interdiction de vol des appareils 737 MAX de Boeing jusqu'à nouvel ordre et de la décision de Boeing de suspendre les livraisons d'appareils MAX aux transporteurs clients.



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

MEMBRE DU RÉSEAU STAR ALLIANCE 

Les prévisions financières pour les exercices 2020 et 2021 à l'égard de la marge BAIIA annuelle (à savoir le bénéfice avant intérêts, impôts, dotation aux amortissements et aux pertes de valeur, exprimé en pourcentage des produits d'exploitation), du rendement du capital investi annuel, ainsi que des flux de trésorerie disponibles cumulés pour la période 2019-2021, demeurent en vigueur.

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 de 2019 et pour l'ensemble de 2019. Air Canada prévoit également que le dollar canadien se négociera en moyenne à 1,34 \$ CA pour 1,00 \$ US au deuxième trimestre et pour l'ensemble de 2019, et que le cours du carburant aviation s'établira en moyenne à 0,85 \$ CA le litre pour le deuxième trimestre de 2019 et à 0,84 \$ CA le litre pour l'ensemble de 2019. Les perspectives fournies dans le présent communiqué constituent des énoncés prospectifs au sens de la législation en valeurs mobilières applicable; elles sont fondées sur diverses hypothèses (y compris celles fournies ci-dessus) 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 premier trimestre de 2019 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 (la 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 au titre des avantages du personnel, du profit ou de la perte sur les instruments financiers comptabilisés à la juste valeur, du profit ou de la perte à la cession-bail d'actifs, du profit ou de la perte aux modifications et règlements de dettes, du profit ou de la perte à la cession d'actifs ainsi que des éléments particuliers, car ces éléments peuvent fausser l'analyse de certaines tendances commerciales et rendre toute analyse comparative en regard d'autres sociétés aériennes moins pertinente.
- 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, du profit ou de la perte sur les instruments financiers comptabilisés à la juste valeur, du profit ou de la perte à la cession-bail d'actifs, du profit ou de la perte aux modifications et règlements de dettes, du profit ou de la perte à la cession d'actifs ainsi que des éléments particuliers, car ces éléments peuvent fausser l'analyse de certaines tendances commerciales et rendre toute analyse comparative en regard d'autres sociétés aériennes moins pertinente. Air Canada se sert du résultat avant impôts ajusté avant les intérêts afin de déterminer le rendement du capital investi.



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

MEMBRE DU RÉSEAU STAR ALLIANCE 

- Le BAIIA 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, étant donné que ces coûts peuvent varier sensiblement d'une société aérienne à l'autre en raison de la façon dont chacune finance ses appareils et ses autres actifs. Air Canada retranche les éléments particuliers du BAIIA, car ces éléments peuvent fausser l'analyse de certaines tendances commerciales et rendre toute analyse comparative en regard d'autres sociétés aériennes moins pertinente.
- Air Canada se sert des CESMO ajustées afin de mesurer le rendement courant des activités de la Société et d'analyser l'évolution de ses coûts, à l'exclusion de l'incidence de la charge de carburant aviation, des coûts liés à la portion terrestre des forfaits de Vacances Air Canada^{MD}, des charges d'exploitation d'Aéroplan et des éléments particuliers, car ces éléments peuvent fausser l'analyse de certaines tendances commerciales et rendre toute analyse comparative en regard d'autres sociétés aériennes moins pertinente. 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. À la suite de la réalisation de l'acquisition d'Aéroplan le 10 janvier 2019, Air Canada a commencé à consolider les résultats d'Aéroplan. Afin de permettre une comparaison plus pertinente de la rentabilité des activités courantes de la société aérienne, les CESMO ajustées d'Air Canada pour le premier trimestre de 2019 ne tiennent pas compte des charges d'exploitation d'Aéroplan.
- Le ratio de levier financier s'entend du ratio dette nette-BAIIA des 12 derniers mois. Ce ratio est couramment utilisé dans le secteur du transport aérien et Air Canada s'en sert pour évaluer le levier financier. Le ratio de levier financier correspond à la dette nette divisée par le BAIIA (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 BAIIA (qui sont utilisés pour déterminer le ratio de levier financier), car ces éléments peuvent fausser l'analyse de certaines tendances commerciales et rendre toute analyse comparative en regard d'autres sociétés 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 exprimant le montant de trésorerie que la Société 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 acquisitions d'immobilisations corporelles et incorporelles et déduction faite du produit tiré d'opérations de cession-bail. Parallèlement à la clôture de l'acquisition d'Aéroplan, Air Canada a reçu des paiements de Banque TD, de CIBC, de Visa et d'Amex totalisant 1,212 G\$. En outre, Banque TD et CIBC ont remis au total 400 M\$ à Air Canada en versements anticipés s'appliquant aux paiements mensuels futurs des milles



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

MEMBRE DU RÉSEAU STAR ALLIANCE 

Aéroplan. Air Canada n'a pas tenu compte de ce produit exceptionnel dans le calcul de ses flux de trésorerie disponibles.

- Air Canada se sert du rendement du capital investi afin d'évaluer la rentabilité du capital qu'elle utilise. Le rendement du capital investi se fonde sur le résultat avant impôts ajusté, compte non tenu des charges d'intérêts. Le capital investi comprend la moyenne de la dette à long terme en glissement annuel, la moyenne des obligations locatives en glissement annuel et la moyenne des capitaux propres attribuables aux actionnaires en glissement annuel, déduction faite de la trésorerie excédentaire. Air Canada définit la trésorerie excédentaire comme la trésorerie qui n'est pas nécessaire à l'exercice des activités commerciales de base. Les produits passages perçus d'avance et la partie courante des produits différés d'Aéroplan et autres produits différés servent de valeurs de substitution aux fins des besoins de trésorerie. 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. 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 du premier trimestre de 2019 d'Air Canada et les notes complémentaires ainsi que son rapport de gestion du premier trimestre de 2019 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 25 mars 2019, veuillez consulter SEDAR au **www.sedar.com**.

Avis concernant la téléconférence du premier trimestre et séance d'information visant la comptabilisation du programme de fidélisation

Air Canada invite les analystes à sa téléconférence trimestrielle qui se tiendra aujourd'hui, le 6 mai 2019, à 8 h 30 HE. Calin Rovinescu, président et chef de la direction, Michael Rousseau, chef de la direction adjoint et chef des Affaires financières, ainsi que Lucie Guillemette, vice-présidente générale et chef des Affaires commerciales, répondront aux questions des analystes. Après la période de questions des analystes, Michael Rousseau et Pierre Houle, directeur général et trésorier, répondront aux questions des prêteurs de type B et des porteurs d'obligations d'Air Canada.

Immédiatement après la téléconférence du premier trimestre, Chris Isford, vice-président et contrôleur, et Kathleen Murphy, directrice – Relations avec les investisseurs et Information financière de l'entreprise, demeureront en ligne afin d'analyser les méthodes comptables liées à l'acquisition par Air Canada du programme de fidélisation Aéroplan et de répondre aux questions des analystes. Une présentation est disponible à l'adresse **aircanada.com**

Les membres des médias et du public peuvent écouter cette téléconférence. Suivent les renseignements détaillés :

Composez le 416 340-2219 ou le 1 800 377-0758

Écoutez la webémission audio en direct au : **<https://edge.media-server.com/m6/p/uih7jhkr>**



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

MEMBRE DU RÉSEAU STAR ALLIANCE 

MISE EN GARDE CONCERNANT LES ÉNONCÉS PROSPECTIFS

Le présent communiqué 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, par définition, 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 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 mettre en œuvre efficacement des initiatives stratégiques opportunes (notamment la remise en service des appareils 737 MAX de Boeing de notre parc aérien et la mise en ligne de ceux faisant l'objet de commandes) ou de réduire les charges d'exploitation, sa capacité d'intégrer et d'exploiter de manière fructueuse l'entreprise de fidélisation Aéroplan à la suite de son acquisition de la part d'Aimia Inc. et de lancer avec succès son nouveau programme de fidélisation, sa capacité de préserver et de faire croître sa marque, les frais d'utilisation d'aéroport et frais connexes, le niveau élevé de coûts fixes, sa dépendance envers les fournisseurs clés, notamment les transporteurs régionaux, les relations de travail et les coûts connexes, sa dépendance envers les partenaires Star Alliance et les coentreprises, les interruptions de services, les facteurs liés à l'environnement (dont les systèmes météorologiques et autres phénomènes naturels, et des facteurs d'origine humaine), sa capacité de rembourser ses dettes et de préserver ses liquidités, les questions de retraite, les limites imposées aux termes de clauses restrictives, les litiges actuels et éventuels avec des tiers, sa capacité de recruter et de conserver du personnel qualifié, les conflits armés, les attentats terroristes, les pertes par sinistres, l'évolution de la législation, de la réglementation ou de procédures judiciaires, les épidémies, les questions d'assurance et les coûts qui y sont associés, 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 14, Facteurs de risque, du rapport de gestion du premier trimestre de 2019 d'Air Canada et à la rubrique 18, Facteurs de risque, du rapport de gestion de 2018 d'Air Canada. Les énoncés prospectifs contenus ou intégrés par renvoi dans le présent communiqué représentent les attentes d'Air Canada en date de ce 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 :

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)	Premiers trimestres		
	2019 ¹⁾	2018 ²⁾	Variation (\$)
Mesures de performance financière			
Produits d'exploitation	4 453	4 071	382
Bénéfice d'exploitation	127	86	41
Bénéfice (perte) avant impôts sur le résultat	285	(229)	514
Bénéfice net (perte nette)	345	(203)	548
Résultat avant impôts ajusté ³⁾	24	(32)	56
Bénéfice net ajusté (perte nette ajustée) ³⁾	17	(26)	43
Marge d'exploitation (en %)	2,9 %	2,1 %	0,8 pt
BAIIA ³⁾	583	504	79
Marge BAIIA (en %) ³⁾	13,1 %	12,4 %	0,7 pt
Liquidités non soumises à restrictions ⁴⁾	6 877	4 883	1 994
Flux de trésorerie nets liés aux activités d'exploitation	3 111	1 291	1 820
Flux de trésorerie disponibles ³⁾	579	318	261
Dettes nettes ²⁾	3 820	5 551	(1 731)
Rendement du capital investi (en %) ³⁾	14,5 %	NM	NM
Ratio de levier financier ³⁾	1,2	NM	NM
Résultat par action – dilué	1,26 \$	(0,74) \$	2,00 \$
Résultat ajusté par action – dilué ³⁾	0,06 \$	(0,10) \$	0,16 \$
Statistiques d'exploitation⁵⁾			Variation (%)
Passagers-milles payants (« PMP ») (en millions)	21 293	20 440	4,2
Sièges-milles offerts (« SMO ») (en millions)	26 016	24 862	4,6
Coefficient d'occupation (en %)	81,8 %	82,2 %	(0,4) pt
Produits passages par PMP (« rendement unitaire ») (en cents)	17,9	17,1	5,0
Produits passages par SMO (« PPSMO ») (en cents)	14,7	14,0	4,5
Produits d'exploitation par SMO (en cents)	17,1	16,4	4,5
Charges d'exploitation par SMO (« CESMO ») (en cents)	16,6	16,0	3,7
CESMO ajustées (en cents) ³⁾	11,5	11,1	3,2
Effectif moyen en équivalents temps plein (« ETP ») (en milliers) ⁶⁾	32,1	28,9	11,3
Avions composant le parc en exploitation à la clôture de la période	401	406	(1,2)
Utilisation moyenne du parc aérien (en heures par jour)	10,2	10,0	1,1
Sièges routés (en milliers)	15 412	14 932	3,2
Mouvements des appareils (en milliers)	133,5	136,5	(2,2)
Longueur d'étape moyenne (en milles) ⁷⁾	1 688	1 665	1,4
Coût du litre de carburant (en cents)	75,5	73,3	3,0
Consommation de carburant (en milliers de litres)	1 320 765	1 281 838	3,0
Passagers payants transportés (en milliers) ⁸⁾	12 031	11 654	3,2

- 1) *Air Canada a commencé à consolider les résultats financiers d'Aéropian inc. (« Aéropian ») le 10 janvier 2019, soit la date d'acquisition. Se reporter à la rubrique 9, Méthodes comptables, et à la rubrique 10, Jugements et estimations comptables critiques, du rapport de gestion du premier trimestre de 2019 d'Air Canada pour un complément d'information.*
- 2) *Air Canada a adopté la norme comptable IFRS 16, Contrats de location, avec prise d'effet le 1^{er} janvier 2019 et a retraité les chiffres de 2018. Le rendement du capital investi et le ratio de levier financier au 31 mars 2018 ne sont pas significatifs, car les données financières des 12 derniers mois utilisées pour calculer ces deux montants et ceux de 2017 n'ont pas été retraitées à l'adoption de la norme IFRS 16, Contrats de location.*
- 3) *Le résultat avant impôts ajusté, le bénéfice net ajusté (la perte nette ajustée), le BAIIA (à savoir le bénéfice avant intérêts, impôts et dotation aux amortissements et aux pertes de valeur), la marge BAIIA, les flux de trésorerie disponibles, le rendement du capital investi, le ratio de levier financier, le résultat ajusté par action - dilué et les CESMO ajustées ne sont pas des mesures financières reconnues par les PCGR et la dette nette est une mesure complémentaire aux PCGR. Se reporter à la rubrique 16 du rapport de gestion du premier trimestre de 2019 d'Air Canada pour la description des mesures financières hors PCGR et mesures complémentaires aux PCGR d'Air Canada.*
- 4) *Les liquidités non soumises à restrictions s'entendent de la somme de la trésorerie, des équivalents de trésorerie et des placements à court terme ainsi que des fonds disponibles aux termes des facilités de crédit renouvelables d'Air Canada. Au 31 mars 2019, les liquidités non soumises à restrictions se composaient de trésorerie, d'équivalents de trésorerie et de placements à court terme de 5 876 M\$ et de facilités de crédit non utilisées de 1 001 M\$. Au 31 mars 2018, les liquidités non soumises à restrictions se composaient de trésorerie, d'équivalents de trésorerie et de placements à court terme de 4 496 M\$ et de facilités de crédit non utilisées de 387 M\$.*
- 5) *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.*
- 6) *Rend compte des ETP à Air Canada et aux filiales de celle-ci, 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.*
- 7) *La longueur d'étape moyenne correspond au total de sièges-milles offerts divisé par le total de sièges routés.*
- 8) *Les passagers payants sont dénombrés en fonction des indicatifs de vol (et non en fonction du voyage/de l'itinéraire ou du segment de trajet), conformément à la définition établie par l'IATA.*