

## Communiqué

### **Air Canada annonce ses résultats pour le premier trimestre de 2020**

MONTREAL, le 4 mai 2020 – Air Canada a annoncé aujourd’hui pour le premier trimestre de 2020 un BAIIDA<sup>1)</sup> (bénéfice avant intérêts, impôts et dotation aux amortissements) de 71 M\$, comparativement au BAIIDA de 583 M\$ enregistré au premier trimestre de 2019. La Société a constaté une perte d’exploitation de 433 M\$, contre un bénéfice d’exploitation de 127 M\$ au premier trimestre de 2019. Au 31 mars 2020, les liquidités non soumises à restrictions s’élevaient à 6,523 G\$, contre 7,380 G\$ au 31 décembre 2019.

« Nos résultats du premier trimestre traduisent la gravité et la brutalité de l’impact qu’a eu la pandémie de COVID-19 sur Air Canada, dont les effets ont commencé à se faire sentir dans l’ensemble de l’industrie mondiale du transport aérien à la fin janvier, avec la suspension des services à destination de la Chine par nombre de transporteurs, dont Air Canada. L’incidence s’est nettement accentuée au mois de mars du fait des mesures de distanciation physique obligatoires, des restrictions de déplacements sans précédent imposées par les gouvernements au Canada et ailleurs dans le monde, ainsi que de la cessation de l’activité économique dans divers pays. Aussi important que le contrecoup financier puisse être, notre préoccupation première demeure la protection de la santé et de la sécurité de nos clients et de nos employés, que je tiens à remercier pour leur dévouement sans faille dans des conditions pratiquement intenable. Je pense également à toutes nos autres parties prenantes, en particulier dans l’industrie du voyage, que les effets de la pandémie n’ont pas épargnées. Soyez assurés que nous ne ménagerons aucun effort pour que notre Société traverse cette crise avec succès, a indiqué Calin Rovinescu, président et chef de la direction d’Air Canada.

« Après 27 trimestres consécutifs de croissance, le trimestre qui vient de terminer est le premier où la Société n’affiche pas un accroissement des produits d’exploitation en glissement annuel. Pourtant, jusqu’à l’éclosion abrupte et catastrophique de la COVID-19 en Europe et en Amérique du Nord au début de mars, les solides résultats dégagés en janvier et en février nous permettaient d’espérer que cette tendance se poursuivrait. Nous vivons la période la plus sombre de toute l’histoire de l’aviation commerciale.

« Au cours de la dernière décennie, l’esprit entrepreneurial, la résilience, l’innovation et la rigueur sont devenus les fondements d’Air Canada. Ces caractéristiques nous seront d’un grand secours durant cette crise. En effet, notre approche disciplinée en matière de répartition du capital à long terme nous permettait à la clôture de l’exercice 2019 d’afficher des liquidités non soumises à restrictions de 7,380 G\$. Nous disposons de plus d’un important bassin d’actifs non grevés au soutien d’éventuelles opérations de financement supplémentaires. Face à la gravité et à l’effet abrupt de la pandémie de COVID-19, nous avons pris sans délai nombre de mesures, notamment des retraits sur nos marges de crédit et la réalisation d’autres opérations de financement afin



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

d'accroître notre trésorerie, outre la réduction de notre capacité de plus de 90 % dans un horizon proche, la mise en place d'un important programme de compression des coûts ainsi que de réduction et de report des dépenses d'investissement, la mise en disponibilité temporaire de la majeure partie de nos effectifs syndiqués et cadres et des réductions de salaire touchant les cadres qui demeurent en fonction.

« Nous avons dressé un plan visant à gérer un ralentissement prolongé, car nous savons que la pandémie aura des répercussions importantes aussi bien sur la demande passagers que sur la trésorerie à court et à moyen terme. Qui plus est, bien que la durée de la pandémie et ses retombées demeurent inconnues, nous prévoyons actuellement qu'il faudra au moins trois ans pour revenir aux niveaux de 2019 en ce qui a trait aux revenus et à la capacité. Nous prévoyons que l'industrie du transport aérien dans son ensemble et notre société aérienne seront de taille bien moindre pendant un certain temps, ce qui donnera malheureusement lieu à des réductions importantes au chapitre du parc aérien et des effectifs. Quoiqu'il soit impossible de prédire l'évolution de la pandémie à l'échelle mondiale, pas plus que les changements que sera contraint d'apporter le secteur du transport aérien, nous veillerons avec détermination à ce qu'Air Canada sorte de la pandémie de COVID-19 aussi vigoureuse que possible en vue de tirer parti des occasions qui se présenteront inévitablement », a conclu M. Rovinescu.

Air Canada a pris ou prendra les mesures suivantes à l'égard de la pandémie de COVID-19 :

- Air Canada a réduit la capacité pour le deuxième trimestre de 2020 de 85 % à 90 % en regard du deuxième trimestre de 2019. La capacité pour le troisième trimestre de 2020 devrait être comprimée d'environ 75 % par rapport à celle du troisième trimestre de 2019. La Société continuera d'ajuster de manière dynamique la capacité et de prendre les mesures nécessaires pour tenir compte des alertes sanitaires, des restrictions de déplacements, des fermetures de frontières à l'échelle mondiale ainsi que de la demande passagers.
- En mars 2020, Air Canada a utilisé ses facilités de crédit renouvelables de 600 M\$ US et de 200 M\$, pour un produit net global de 1,027 G\$. Au 31 mars 2020, les liquidités non soumises à restrictions d'Air Canada se chiffraient à 6,523 G\$.
- En avril 2020, Air Canada a conclu un prêt à terme d'une durée de 364 jours d'un montant de 600 M\$ US garanti par des avions et des moteurs de rechange, pour un produit net de 829 M\$. Compte tenu de cette facilité et de l'évaluation estimative à la baisse des actifs en raison de la COVID-19, le bassin d'actifs non grevés d'Air Canada (compte non tenu de la valeur d'Aéroparc et de Vacances Air Canada) s'élève à environ 2,6 G\$. Dans le cadre des mesures qu'elle continue de prendre pour accroître ses niveaux de trésorerie, Air Canada envisage d'autres accords de financement.
- À la fin d'avril 2020, Air Canada a conclu un accord de financement relais de 788 M\$ visant 18 appareils A220 d'Airbus, financement qui peut être utilisé aux fins générales de l'entreprise. Air Canada devrait remplacer ce financement par des accords de financement garanti à long terme, conclus avec le même prêteur, vers la fin de 2020.
- Outre les économies attribuables à l'importante diminution de la capacité, ainsi qu'aux programmes de réduction des effectifs et autres mesures d'atténuation, Air Canada a mis sur pied un programme de compression des coûts ainsi que de réduction et de report des



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

MEMBRE DU RÉSEAU STAR ALLIANCE 

dépenses d'investissement à l'échelle de l'entreprise, qui se chiffre désormais à environ 1,050 G\$, en hausse par rapport à l'objectif initial de 500 M\$. Air Canada demeure à l'affût d'autres possibilités de préservation des liquidités.

- Air Canada accélérera le retrait de son parc de 79 appareils plus anciens, soit des 767 de Boeing, des A319 d'Airbus et des E190 d'Embraer, ces derniers étant mis hors service immédiatement. Cette mesure simplifiera le parc aérien global de la Société, réduira sa structure de coûts et diminuera son empreinte carbone.
- Air Canada a suspendu les achats d'actions dans le cadre de son offre publique de rachat d'actions dans le cours normal des activités au début du mois de mars 2020 et n'entend pas renouveler l'offre à son expiration.
- Pour aider à répondre aux besoins à l'échelle mondiale en matière de marchandises et d'équipements de protection individuelle au cours de la pandémie, Air Canada a exploité plus de 500 vols internationaux transportant exclusivement du fret depuis le 22 mars 2020 et elle entend assurer au plus 150 vols transportant exclusivement du fret par semaine au deuxième trimestre en ayant recours à des appareils 787 et 777 de Boeing, ainsi qu'à quatre appareils 777 de Boeing nouvellement convertis et quatre appareils A330 d'Airbus convertis, où l'espace de chargement de fret a été doublé grâce au retrait de sièges de la cabine passagers.
- Air Canada s'est prévalu de la Subvention salariale d'urgence du Canada (SSUC) pour la plupart de ses effectifs, ce qui lui a permis de rétablir au registre de paie des employés en poste au Canada précédemment mis en disponibilité pour la période allant du 15 mars au 6 juin 2020.
- Air Canada a annoncé des mesures d'incitation et d'accommodement spéciales pour les membres Aéroplan et Air Canada Altitude compte tenu de la COVID-19, notamment la suspension temporaire de l'expiration des milles Aéroplan, le maintien du statut atteint en fonction des milles Aéroplan accumulés, l'exemption de certains frais de modification ou de reversement de milles au compte, outre le lancement de nouvelles promotions permettant aux membres d'accumuler des milles dans le confort de leur foyer.
- Air Canada place la sécurité au cœur de toutes ses activités. C'est pourquoi elle incorpore constamment les nouveaux renseignements sur la COVID-19 dans ses politiques et procédures en matière de santé et de sécurité à l'intention des voyageurs et des employés, que ce soit en milieu de travail, dans les aéroports ou à bord des appareils. Ces procédures prévoient l'obligation pour les clients de porter des couvre-visages et des mesures de distanciation physique, outre l'équipement de protection individuelle rehaussé pour les agents d'aéroport et les équipages, l'incitation aux pratiques sécuritaires comme le lavage fréquent des mains et la collaboration avec le gouvernement canadien dans le dépistage de la COVID-19 chez tous les passagers avant l'embarquement afin de déterminer s'ils sont aptes à voyager. Pour un complément d'information sur les mesures et politiques de prévention, veuillez consulter : <https://www.aircanada.com/covid19updates>.
- Pour souligner son engagement à l'égard de la sécurité de la clientèle et du personnel, Air Canada lancera bientôt le programme Air Canada SoinPropre+, qui énonce toutes les mesures sanitaires et de sécurité mises en œuvre à chacune des étapes du voyage en avion.



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

MEMBRE DU RÉSEAU STAR ALLIANCE 

## **Récapitulatif du premier trimestre**

Air Canada a enregistré une perte nette de 1,049 G\$, soit une perte par action – résultat dilué de 4,00 \$, contre un bénéfice net de 345 M\$, soit un bénéfice par action – résultat dilué de 1,26 \$ au premier trimestre de 2019. Le résultat du premier trimestre de 2020 tenait compte d'une perte de change de 711 M\$ alors que celui du premier trimestre de 2019 comprenait un profit de change de 263 M\$. La société aérienne a affiché une perte nette ajustée<sup>1)</sup> de 392 M\$, soit une perte ajustée par action – résultat dilué de 1,49 \$ au premier trimestre de 2020, en regard d'un bénéfice net ajusté<sup>1)</sup> de 17 M\$, soit un bénéfice ajusté par action – résultat dilué de 0,06 \$, au premier trimestre de 2019.

La dette nette s'est établie à 4,170 G\$, en hausse de 1,329 G\$ par rapport au 31 décembre 2019, du fait des retraits de 600 M\$ US et de 200 M\$ sur les facilités de crédit renouvelables d'Air Canada, facteur en partie compensé par des remboursements de 509 M\$ sur la dette. L'incidence défavorable de la dépréciation du dollar canadien au 31 mars 2020 par rapport au 31 décembre 2019 a accru la dette libellée en devises (principalement en dollars américains) de 692 M\$. Au 31 mars 2020, le ratio de levier financier<sup>1)</sup> (ratio dette nette-BAIIDA des 12 derniers mois) s'est établi à 1,3, contre 0,8 au 31 décembre 2019.

Au premier trimestre de 2020, les flux de trésorerie nets affectés aux activités d'exploitation se sont établis à 20 M\$, en baisse de 3 131 M\$ par rapport à la période correspondante de 2019, du fait de la détérioration du résultat d'exploitation et de la contraction de la trésorerie tirée du fonds de roulement en raison de la baisse des produits perçus d'avance imputable aux graves et subites répercussions de la pandémie de COVID-19. Au premier trimestre de 2019, les entrées de trésorerie de 1 612 M\$ relatives à l'acquisition d'Aéroplan par Air Canada avaient eu une incidence favorable sur les flux de trésorerie nets provenant des activités d'exploitation. Au premier trimestre de 2020, les entrées nettes de trésorerie provenant des activités de financement se sont chiffrées à 387 M\$, en hausse de 689 M\$ en regard du premier trimestre de 2019.

Le produit tiré des emprunts de 1 027 M\$ au premier trimestre de 2020 rend compte des retraits de 600 M\$ US et de 200 M\$ sur les facilités de crédit renouvelables d'Air Canada en mars 2020. Les remboursements sur la dette se sont chiffrés à 509 M\$. Le montant négatif des flux de trésorerie disponibles<sup>1)</sup> a atteint 393 M\$, soit une détérioration de 972 M\$ par rapport au premier trimestre de 2019, en raison de la contraction des flux de trésorerie provenant des activités d'exploitation imputable aux graves et subites répercussions de la pandémie de COVID-19, facteur en partie contrebalancé par la baisse des dépenses d'investissement en glissement annuel.

## **Perspectives et principales hypothèses**

Comme indiqué plus haut, Air Canada s'attend à réduire la capacité pour le deuxième trimestre de 2020 de 85 % à 90 % en regard du deuxième trimestre de 2019. La capacité pour le troisième trimestre de 2020 devrait être comprimée d'environ 75 % en comparaison de celle du troisième trimestre de 2019. La société aérienne continuera d'ajuster de manière dynamique la capacité et de prendre les mesures nécessaires pour tenir compte des alertes sanitaires, des restrictions de déplacements, des fermetures de frontières à l'échelle mondiale ainsi que de la demande passagers.

Étant donné la pandémie de COVID-19 et les incertitudes importantes entourant les restrictions de voyage et la demande passagers, les inquiétudes au sujet des déplacements découlant de la pandémie ou de précautions comme la distanciation physique, ainsi que la conjoncture économique



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

MEMBRE DU RÉSEAU STAR ALLIANCE 

globale et la récente volatilité marquée des cours du carburant et des taux de change, Air Canada ne présente aucune hypothèse relative au PNB, aux cours du carburant ou aux taux de change. En outre, Air Canada retire toutes ses prévisions, y compris, tel qu'elle l'a antérieurement annoncé, toutes les prévisions relatives au premier trimestre de 2020 et à l'exercice 2020, ainsi qu'à l'exercice 2021 (notamment les prévisions visant les flux de trésorerie disponibles pour la période 2019-2021).

### **1) Mesures hors PCGR**

Sont décrites ci-après certaines mesures financières 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 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 (perte nette ajustée) et le bénéfice ajusté (perte ajustée) par action – résultat 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 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 règlements et modifications 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.
- Le BAIIA (à savoir le bénéfice avant intérêts, impôts et dotation aux amortissements) 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 et dotation aux amortissements, 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.
- 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



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

MEMBRE DU RÉSEAU STAR ALLIANCE 

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. Les flux de trésorerie disponibles pour 2019 ne tiennent pas compte non plus du produit exceptionnel tiré de l'acquisition d'Aéropian.

Les états financiers consolidés et les notes complémentaires du premier trimestre de 2020 d'Air Canada ainsi que son rapport de gestion du premier trimestre de 2020 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 30 mars 2020, veuillez consulter SEDAR au **www.sedar.com**.

### **Avis concernant la téléconférence du premier trimestre**

Air Canada invite les analystes à sa téléconférence trimestrielle qui se tiendra aujourd'hui, 4 mai 2020, 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 à terme de type B et des porteurs d'obligations d'Air Canada.

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

Composez le 416 340-2217 ou le 1 800 806-5484, mot de passe : 6758405#

Écoutez la webémission audio en direct au : <https://bell.media-server.com/mmc/p/vqnnjb45>

### **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 prévisions, des stratégies, des attentes, des opérations projetées ou des actions futures. Ces énoncés prospectifs se reconnaissent à l'emploi de termes comme « 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 ceux indiqués ci-après.*

*Air Canada, tout comme le reste de l'industrie mondiale du transport aérien, fait face à une chute prononcée et rapide du trafic et à une baisse correspondante de ses revenus en raison de la pandémie de coronavirus (« COVID-19 ») et des restrictions de déplacements imposées dans de nombreux pays, dont le Canada et les États-Unis. Les effets de la pandémie de COVID-19 ont commencé à se faire sentir sur le trafic et les ventes au début de mars 2020. Ces effets comprennent une détérioration spectaculaire des résultats et des flux de trésorerie provenant des activités d'exploitation. La demande de voyages pour le reste de 2020 demeure très*



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

MEMBRE DU RÉSEAU STAR ALLIANCE 

*difficile à déterminer étant donné les restrictions imposées par les gouvernements; ces restrictions et les inquiétudes au sujet des déplacements liées au virus de la COVID-19, outre les attentes des voyageurs à l'égard de la nécessité de certaines précautions comme la distanciation physique, compriment sensiblement la demande. Air Canada ne peut prévoir ni toutes les répercussions ni le moment où la situation s'améliorera. Air Canada suit de très près la situation et prendra les mesures qui s'imposent en fonction de l'évolution de la pandémie de COVID-19. Ces mesures dépendront de divers facteurs, dont l'évolution de l'épidémie, les mesures prises par le gouvernement et la réaction des passagers, dont aucun ne peut être prédit avec certitude.*

*D'autres facteurs peuvent faire en sorte que les résultats diffèrent sensiblement des résultats évoqués par ces énoncés prospectifs, notamment la capacité d'Air Canada de dégager ou de maintenir une rentabilité nette, la conjoncture économique et le contexte géopolitique, le calendrier et les modalités de la remise en service des appareils 737 MAX de Boeing de son parc aérien (notamment l'intégration de ceux qui font l'objet de commandes, de même que la gestion du parc aérien d'Air Canada et de ses activités jusqu'à la remise en service ou l'intégration des appareils), l'état du secteur et du marché et le contexte influant sur la demande, la concurrence, les cours de l'énergie, sa dépendance à l'égard des technologies, sa capacité de mettre en œuvre efficacement des initiatives stratégiques opportunes et d'autres initiatives importantes (notamment sa faculté de réduire les charges d'exploitation), les risques liés à la cybersécurité, les conflits armés, les attentats terroristes, les autres épidémies, sa dépendance envers les fournisseurs clés, les pertes par sinistre, l'évolution de la législation, de la réglementation ou de procédures judiciaires, sa capacité de lancer et d'exploiter avec succès son nouveau programme de fidélisation, les changements climatiques et les facteurs liés à l'environnement (dont les systèmes météorologiques et autres phénomènes naturels, et des facteurs d'origine humaine), les interruptions de services, sa dépendance envers les transporteurs régionaux et autres, sa capacité de préserver et de faire croître sa marque, les relations de travail et les coûts connexes, sa dépendance envers les partenaires Star Alliance et les coentreprises, les limites imposées aux termes de clauses restrictives, sa capacité de rembourser ses dettes et de conserver la liquidité, les litiges actuels et éventuels avec des tiers, les taux de change, les régimes de retraite, sa capacité de recruter et de conserver du personnel qualifié, 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](http://www.sedar.com), notamment à la rubrique 14, Facteurs de risque, du rapport de gestion du premier trimestre de 2020 d'Air Canada et à la rubrique 20, Facteurs de risque, du rapport de gestion de 2019 d'Air Canada. Par ailleurs, l'acquisition de Transat A.T. Inc. est assujettie à l'approbation des organismes de réglementation et à la satisfaction de certaines conditions usuelles, et rien ne garantit que l'acquisition sera réalisée, ou qu'elle le sera conformément aux modalités décrites dans le rapport de gestion de 2019 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

---

**Relations avec les investisseurs :** 514 422-7353

**Internet :** [aircanada.com](http://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 |           |                      |
|-----------------------------------------------------------------------------------|---------------------|-----------|----------------------|
|                                                                                   | 2020                | 2019      | Variation (\$)       |
| <b>Mesures de performance financière</b>                                          |                     |           |                      |
| Produits d'exploitation                                                           | 3 722               | 4 434     | (712)                |
| Bénéfice (perte) d'exploitation                                                   | (433)               | 127       | (560)                |
| Bénéfice (perte) avant impôts sur le résultat                                     | (1 276)             | 285       | (1 561)              |
| Bénéfice net (perte nette)                                                        | (1 049)             | 345       | (1 394)              |
| Résultat avant impôts ajusté <sup>1)</sup>                                        | (520)               | 24        | (544)                |
| Bénéfice net ajusté (perte nette ajustée) <sup>1)</sup>                           | (392)               | 17        | (409)                |
| Marge d'exploitation (en %)                                                       | (11,6) %            | 2,9 %     | (14,5) pt            |
| BAIIDA <sup>1)</sup>                                                              | 71                  | 583       | (512)                |
| Marge BAIIDA (en %) <sup>1)</sup>                                                 | 1,9 %               | 13,1 %    | (11,2) pt            |
| Liquidités non soumises à restrictions <sup>2)</sup>                              | 6 523               | 7 039     | (516)                |
| Flux de trésorerie nets provenant des (affectés aux) activités d'exploitation     | (20)                | 3 111     | (3 131)              |
| Flux de trésorerie disponibles <sup>1)</sup>                                      | (393)               | 579       | (972)                |
| Dettes nettes <sup>1)</sup>                                                       | 4 170               | 3 658     | 512                  |
| Rendement du capital investi (en %) <sup>1)</sup>                                 | 11,0 %              | 14,8 %    | (3,8) pt             |
| Ratio de levier financier <sup>1)</sup>                                           | 1,3                 | 1,1       | 0,2                  |
| Bénéfice (perte) par action – résultat dilué                                      | (4,00) \$           | 1,26 \$   | (5,26) \$            |
| Bénéfice ajusté (perte ajustée) par action – résultat dilué <sup>1)</sup>         | (1,49) \$           | 0,06 \$   | (1,55) \$            |
| <b>Statistiques d'exploitation<sup>3)</sup></b>                                   |                     |           | <b>Variation (%)</b> |
| Passagers-milles payants (« PMP ») (en millions)                                  | 17 507              | 21 293    | (17,8)               |
| Sièges-milles offerts (« SMO ») (en millions)                                     | 23 511              | 26 016    | (9,6)                |
| Coefficient d'occupation (en %)                                                   | 74,5 %              | 81,8 %    | (7,4) pt             |
| Produits passages par PMP (« rendement unitaire ») (en cents)                     | 18,2                | 17,8      | 2,3                  |
| Produits passages par SMO (« PPSMO ») (en cents)                                  | 13,6                | 14,6      | (6,9)                |
| Produits d'exploitation par SMO (en cents)                                        | 15,8                | 17,0      | (7,1)                |
| Charges d'exploitation par SMO (« CESMO ») (en cents)                             | 17,7                | 16,6      | 6,7                  |
| CESMO ajustées (en cents) <sup>1)</sup>                                           | 13,1                | 11,6      | 13,2                 |
| Effectif moyen en équivalents temps plein (« ETP ») (en milliers) <sup>4)</sup>   | 33,0                | 32,1      | 2,6                  |
| Avions composant le parc en exploitation à la clôture de la période <sup>5)</sup> | 406                 | 401       | 1,2                  |
| Utilisation moyenne du parc aérien (en heures par jour)                           | 9,1                 | 10,2      | (10,6)               |
| Sièges routés (en milliers)                                                       | 14 163              | 15 412    | (8,1)                |
| Mouvements des appareils (en milliers)                                            | 115,2               | 133,5     | (13,7)               |
| Longueur d'étape moyenne (en milles) <sup>6)</sup>                                | 1 660               | 1 688     | (1,7)                |
| Coût du litre de carburant (en cents)                                             | 69,2                | 75,5      | (8,4)                |
| Consommation de carburant (en milliers de litres)                                 | 1 208 119           | 1 320 765 | (8,5)                |
| Passagers payants transportés (en milliers) <sup>7)</sup>                         | 9 927               | 12 031    | (17,5)               |

- 1) *Le résultat avant impôts ajusté, le bénéfice net ajusté (la perte nette ajustée), le BAIIDA (à savoir le bénéfice avant intérêts, impôts et dotation aux amortissements), la marge BAIIDA, les flux de trésorerie disponibles, le rendement du capital investi, le ratio de levier financier, le bénéfice ajusté par action – résultat 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 2020 pour la description des mesures financières hors PCGR et mesures complémentaires aux PCGR d’Air Canada.*
- 2) *Les liquidités non soumises à restrictions s’entendent de la somme de la trésorerie, des équivalents de trésorerie et des placements à court et à long terme ainsi que des fonds disponibles aux termes des facilités de crédit renouvelables d’Air Canada. Au 31 mars 2020, les liquidités non soumises à restrictions se composaient de trésorerie, d’équivalents de trésorerie et de placements à court terme de 6 128 M\$ et de placements à long terme de 395 M\$. 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\$, de placements à long terme de 162 M\$ et de facilités de crédit non utilisées de 1 001 M\$.*
- 3) *À l’exception de l’effectif moyen en ETP, les statistiques d’exploitation dans le présent tableau tiennent compte des transporteurs tiers exerçant leurs activités aux termes de contrats d’achat de capacité avec Air Canada.*
- 4) *Rend compte des ETP à Air Canada et aux filiales de celle-ci, à l’exclusion des ETP chez des transporteurs tiers exerçant leurs activités au titre de contrats d’achat de capacité avec Air Canada.*
- 5) *Le nombre d’avions composant le parc aérien en exploitation d’Air Canada au 31 mars 2020 comprend les avions immobilisés au sol temporairement en raison de la pandémie de COVID-19, ainsi que 24 appareils 737 MAX de Boeing qui sont immobilisés au sol depuis 2019. Se reporter à la rubrique 5, Parc aérien, du rapport de gestion du premier trimestre de 2020 pour un complément d’information à cet égard.*
- 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 (et non en fonction du voyage/de l’itinéraire ou du segment de trajet), conformément à la définition établie par l’IATA.*