AIR CANADA

Communiqués

Air Canada publie ses résultats du troisième trimestre de 2018

- BAIIALA de 1,265 G$ et bénéfice d'exploitation de 840 M$ pour le troisième trimestre
- Produits d'exploitation sans précédent de 5,415 G$ pour le troisième trimestre
- Montant record de 5,309 G$ pour les liquidités non soumises à restrictions
- Ratio de levier financier de 2,0

MONTRÉAL, le 31 oct. 2018 /CNW Telbec/ - Air Canada a annoncé aujourd'hui pour le troisième trimestre de 2018 un BAIIALA[1)] (bénéfice avant intérêts, impôts, dotation aux amortissements et aux pertes de valeur et location avions) de 1,265 G$, comparativement au BAIIALA de 1,360 G$ enregistré au troisième trimestre de 2017. Air Canada a déclaré un bénéfice d'exploitation de 840 M$, en regard d'un bénéfice d'exploitation de 976 M$ au troisième trimestre de l'exercice précédent. La Société a annoncé un bénéfice avant impôts ajusté[1)] de 793 M$ au troisième trimestre de 2018 contre un bénéfice avant impôts ajusté de 922 M$ au trimestre correspondant de l'exercice précédent. Pour le troisième trimestre de 2018, Air Canada affiche un bénéfice avant impôts selon les PCGR de 876 M$, en regard d'un bénéfice avant impôts de 965 M$ au troisième trimestre de 2017.

« Je me réjouis grandement de notre performance, autant en ce qui a trait aux produits unitaires qu'aux CESMO ajustées[1)] pour ce troisième trimestre, période toujours cruciale. Les produits d'exploitation trimestriels ont crû de 11 %, dépassant 5 G$ pour la première fois de notre histoire, alors que les PPSMO en glissement annuel se situaient parmi les plus élevés du secteur du transport aérien en Amérique du Nord. La solidité des produits d'exploitation et l'efficacité de la gestion des coûts ont permis d'atténuer sensiblement les enjeux qui ont parsemé le trimestre, en particulier la hausse considérable du cours du carburant. Encore une fois, la vitalité de notre marque et la compétence de notre personnel ont été notables tout au long du trimestre, a indiqué Calin Rovinescu, président et chef de la direction d'Air Canada.

« Nous nous attendons à ce que la progression des produits des activités ordinaires se maintienne au quatrième trimestre et pour l'exercice à venir. De fait, au vu de la tendance actuelle, nous prévoyons que notre performance au chapitre des PPSMO, autant sur le marché intérieur que dans l'ensemble du réseau, continuera de s'améliorer au dernier trimestre de 2018, a ajouté M. Rovinescu.

« Notre approche disciplinée et efficace en matière de gestion des coûts est venue appuyer nos produits d'exploitation sans précédent. En effet, les CESMO ajustées ont augmenté de 1,1 % en regard du troisième trimestre de l'exercice précédent, résultat bien en deçà de la fourchette de 2 % à 3 % que nous avions prévue pour la période à l'étude lors de l'annonce des résultats du deuxième trimestre en juillet dernier. Largement sous l'effet de la hausse des prix du carburant, les CESMO d'Air Canada ont augmenté de 9,8 % par rapport au troisième trimestre de 2017. La maîtrise des coûts demeure une priorité stratégique et nous avons déjà déterminé ou réalisé les deux tiers du programme de transformation des coûts de 250 M$ entamé au début de l'exercice. En outre, nous avons atteint le montant record de 5,3 G$ au titre des liquidités non soumises à restrictions et obtenu un ratio de levier financier[1)] de 2,0.

« Notre modèle d'entreprise crée une valeur substantielle. Nous disposons d'un vaste et solide réseau doté de trois plaques tournantes dynamiques d'envergure mondiale. Notre gamme de produits et de services est attrayante. En juillet, Air Canada a été nommée par Skytrax meilleur transporteur aérien en Amérique du Nord pour la deuxième année de suite et la septième fois en neuf ans. Skytrax a par ailleurs confirmé la cote quatre étoiles d'Air Canada, qui demeure donc le seul transporteur exploitant un réseau international en Amérique du Nord à mériter cette distinction.

« Je tiens à remercier nos 30 000 employés d'avoir travaillé sans relâche pour combler les besoins de nos clients au cours de cette période estivale qui a été source de défis mais aussi de satisfaction. Nous avons établi au mois d'août un nouveau record au chapitre du nombre de passagers transportés en une seule journée, soit plus de 178 000. Enfin, je remercie également nos clients de leur fidélité continue. Notre engagement indéfectible consiste à les mener à bon port en toute sécurité tout en continuant de leur offrir, et d'améliorer, un service primé de qualité supérieure, de conclure M. Rovinescu. »

Acquisition du programme de fidélisation Aéroplan d'Aimia

Le 21 août 2018, Air Canada, la Banque Toronto-Dominion, la Banque Canadienne Impériale de Commerce ainsi que Visa Canada (collectivement « le consortium »), et Aimia Inc. (« Aimia ») ont annoncé avoir conclu un accord de principe en vue

d'acquérir le programme de fidélisation Aéroplan d'Aimia. La transaction est assujettie à la signature en bonne et due forme des documents de transaction définitifs, à l'approbation des actionnaires d'Aimia et à certaines autres conditions, notamment le contrôle préalable, la réception des approbations réglementaires usuelles et la conclusion par le consortium d'ententes portant sur le réseau et le programme de fidélité visant les cartes de crédit en vue d'une participation future dans le nouveau programme de fidélisation d'Air Canada. La réalisation de la transaction est prévue d'ici la fin de 2018.

Points saillants relativement au compte de résultat pour le troisième trimestre

Au troisième trimestre de 2018, du fait du relèvement de 6,7 % de la capacité, les produits passages réseau ont atteint le montant record de 5,018 G$, en hausse de 504 M$ (+11,2 %) par rapport au troisième trimestre de 2017. L'accroissement des produits passages réseau est attribuable à l'amplification de 7,5 % du trafic et à l'amélioration de 3,4 % du rendement unitaire, malgré l'augmentation de 1,3 % de la longueur d'étape moyenne, qui a eu pour effet de réduire le rendement unitaire de 0,7 point de pourcentage à l'échelle du réseau. En données ajustées en fonction de la longueur d'étape, le rendement unitaire du réseau a crû de 4,1 % en glissement annuel. Les produits passages par siège-mille offert (« PPSMO ») ont augmenté de 4,2 % en regard du trimestre correspondant de 2017, soit une hausse de 4,9 % en données ajustées en fonction de la longueur d'étape.

En ce qui concerne la cabine Classe affaires, les produits passages réseau ont augmenté de 98 M$ (+13,0 %) en regard du troisième trimestre de 2017 du fait de l'amplification de 8,9 % du trafic et de l'accroissement de 3,7 % du rendement unitaire.

Au troisième trimestre de 2018, les charges d'exploitation se sont établies à 4,575 G$, en hausse de 671 M$ (+17 %) par rapport au trimestre correspondant de 2017, du fait surtout de la hausse des prix du carburant d'un exercice à l'autre et du relèvement de la capacité.

Les charges d'exploitation par siège-mille offert (« CESMO ») d'Air Canada ont augmenté de 9,8 % par rapport au troisième trimestre de 2017. Les CESMO ajustées[1)] de la Société ont crû de 1,1 % 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 27 juillet 2018. L'amélioration des CESMO ajustées par rapport aux attentes est essentiellement attribuable à la baisse des charges liées aux transporteurs régionaux par rapport aux prévisions, à l'incidence de la réduction des coûts liés au programme de transformation des coûts d'Air Canada ainsi qu'à la compression des autres charges d'exploitation. La baisse des charges liées aux transporteurs régionaux tient surtout au fait que certaines activités d'entretien moteur ont été imputées aux charges de maintenance immobilisées plutôt qu'aux charges d'exploitation au troisième trimestre de 2018, outre le calendrier des activités de maintenance visant le parc aérien d'Air Canada Express.

Air Canada a annoncé un bénéfice net ajusté[1)] de 561 M$ au troisième trimestre de 2018, soit un bénéfice net ajusté dilué par action de 2,03 $, contre un bénéfice net ajusté de 922 M$, soit un bénéfice net ajusté dilué par action de 3,33 $, au troisième trimestre de 2017. Au troisième trimestre de 2018, la Société a comptabilisé un bénéfice net selon les PCGR de 645 M$, soit un bénéfice net dilué par action de 2,34 $, en regard d'un bénéfice net de 1,723 G$ au troisième trimestre de 2017, soit un bénéfice net dilué par action de 6,22 $. Le bénéfice net du troisième trimestre de 2017 incluait un recouvrement d'impôt de 758 M$.

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

Au 30 septembre 2018, les liquidités non soumises à restrictions (trésorerie, placements à court terme et fonds disponibles aux termes des marges de crédit) avaient atteint 5,309 G$ (4,181 G$ au 31 décembre 2017), soit le niveau le plus élevé de toute l'histoire d'Air Canada.

Au 30 septembre 2018, la dette nette ajustée s'élevait à 5,620 G$, ce qui représente une diminution de 496 M$ par rapport au 31 décembre 2017. Au cours de la période de neuf mois close le 30 septembre 2018, la hausse du solde de la dette à long terme et des contrats de location-financement de 559 M$ et l'augmentation des soldes des contrats de location simple immobilisés de 63 M$ ont été plus que contrebalancées par l'accroissement des soldes de trésorerie et des placements à court terme de 1 118 M$. Au 30 septembre 2018, le ratio de levier financier d'Air Canada s'établissait à 2,0, comparativement à 2,1 au 31 décembre 2017.

Les flux de trésorerie nets liés aux activités d'exploitation se sont élevés à 371 M$ au troisième trimestre de 2018, en baisse de 122 M$ par rapport au troisième trimestre de 2017. Les flux de trésorerie disponibles[1)] se sont établis à 470 M$ au troisième trimestre de 2018, soit une hausse de 146 M$ par rapport au troisième trimestre de 2017. Les flux de trésorerie disponibles du troisième trimestre de 2018 tenaient compte du produit net de 293 M$ tiré de la vente de 25 appareils E190 d'Embraer.

Pour la période de 12 mois close le 30 septembre 2018, le rendement du capital investi[1)] s'est établi à 12,7 %, ce qui représente une nette augmentation par rapport au coût moyen pondéré du capital de 7,4 %.

Cibles de la Journée des investisseurs de 2017 et perspectives actuelles

À sa Journée des investisseurs de septembre 2017, Air Canada a communiqué ses prévisions concernant les mesures financières clés qui suivent :

- Marge BAIIALA annuelle (soit le BAIIALA exprimé en pourcentage des produits d'exploitation) de 17 % à 20 % en 2018, 2019 et 2020 :
  Comme il est indiqué dans le communiqué daté du 27 juillet 2018, Air Canada s'attend toujours à dégager une marge BAIIALA d'environ 16 % pour l'exercice 2018. Cette baisse de la marge BAIIALA prévue tient compte d'un prix du carburant aviation sensiblement plus élevé que le niveau prévu par Air Canada dans son communiqué du 19 septembre 2017 publié à l'occasion de la Journée des investisseurs. Compte tenu des mesures d'atténuation supplémentaires mises en application, notamment d'autres améliorations au chapitre de la fixation des prix et de la productivité, outre le programme de transformation des coûts de 250 M$ de la Société dont l'achèvement est prévu en 2019, Air Canada est convaincue que la marge BAIIALA et le rendement du capital investi reviendront à des niveaux normaux d'ici la clôture de l'exercice et qu'elle atteindra ces cibles de la Journée des investisseurs après 2018.
    - Comme il est mentionné plus haut, Air Canada prévoit toujours de dégager une marge BAIIALA de 17 % à 20 % en 2019 et en 2020.
- Rendement du capital investi annuel de 13 % à 16 % en 2018,2019 et 2020 :
  Comme il est indiqué dans le communiqué daté du 27 juillet 2018, Air Canada s'attend toujours à ce que son rendement du capital investi annuel atteigne environ 12 % en 2018. Cette baisse du rendement du capital investi annuel prévu tient compte du fait qu'Air Canada prévoit que le bénéfice net ajusté sera moindre que prévu.
    - Comme il est mentionné plus haut, Air Canada prévoit toujours d'atteindre un rendement du capital investi annuel de l'ordre de 13 % à 16 % en 2019 et 2020.
- Flux de trésorerie disponibles cumulatifs de l'ordre de 2,0 G$ à 3,0 G$ pour la période 2018-2020 :
    - Air Canada prévoit toujours d'atteindre cette cible.
- Ratio de levier financier d'au plus 1,2 d'ici la fin de 2020 (calculé d'après le ratio dette nette ajustée-BAIIALA des 12 derniers mois) :
    - Air Canada prévoit toujours d'atteindre cette cible.

Flux de trésorerie disponibles de l'exercice 2018

Air Canada prévoit désormais d'enregistrer des flux de trésorerie disponibles positifs de l'ordre de 500 M$ à 600 M$ en 2018, contrairement à la fourchette de 350 M$ à 500 M$ qu'elle prévoyait dans le communiqué daté du 27 juillet 2018, largement en raison du niveau plus élevé que prévu des flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation, notamment le fonds de roulement.

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

Pour le quatrième 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[MD] ni des éléments particuliers) augmentent de 1,5 % à 2,5 % par rapport au quatrième trimestre de 2017.

Pour l'exercice 2018, Air Canada prévoit désormais que les CESMO ajustées varieront dans une fourchette allant d'une hausse nulle à une hausse de 0,75 %, par rapport à l'exercice 2017, plutôt que dans une fourchette allant d'une baisse de 0,5 % à une hausse de 1,0 % tel qu'il était prévu dans le communiqué daté du 27 juillet 2018. 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 technologies, à l'amortissement accéléré et aux coûts de location au titre des contrats de cession-bail 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.

Prévisions supplémentaires

Pour l'exercice 2018 :

Dotation aux amortissements et aux pertes de valeur

Air Canada prévoit toujours que la dotation aux amortissements et aux pertes de valeur augmentera d'environ 125 M$ par rapport à l'exercice 2017.

Charges sociales

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

Charge de maintenance avions

Air Canada prévoit désormais que la charge de maintenance avions augmentera d'environ 95 M$ en regard de l'exercice 2017, contrairement à la hausse de 90 M$ prévue dans le communiqué de presse d'Air Canada daté du 27 juillet 2018.

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 quatrième trimestre et l'ensemble de 2018. Air Canada a également présumé que le dollar canadien se négocierait en moyenne à 1,30 $ CA pour 1,00 $ US au quatrième trimestre et à 1,29 $ CA pour 1,00 $ US pour l'ensemble de 2018, et que le cours du carburant aviation s'établirait en moyenne à 0,86 $ CA le litre pour le quatrième trimestre et à 0,81 $ CA le litre pour l'ensemble de 2018.

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

		Exercice 2018
Marge BAIIALA		Environ 16 %
Rendement du capital investi		Environ 12 %
Flux de trésorerie disponibles		De 500 M$ à 600 M$
	Quatrième trimestre de 2018 par rapport au quatrième trimestre de 2017	**Exercice 2018 par rapport à l'exercice 2017**
CESMO ajustées	Hausse de l'ordre de 1,5 % à 2,5 %	Fourchette allant d'une hausse nulle à une hausse de 0,75 %
Dotation aux amortissements et aux pertes de valeur		Hausse de 125 M$
Charges sociales		Hausse de 75 M$
Charge de maintenance avions		Hausse de 95 M$
Principales hypothèses	**Quatrième trimestre de 2018**	**Exercice 2018**
PIB - Canada	Croissance relativement modeste	Croissance relativement modeste
Montant en $ CA pour 1,00 $ US	1,30	1,29
Carburant aviation - en $ CA le litre	0,86	0,81

Les perspectives présentées dans le présent communiqué constituent des énoncés prospectifs au sens de la législation en valeurs mobilières applicable; elles partent de diverses hypothèses supplémentaires et sont exposées à plusieurs risques. On se reportera à cet égard à la « Mise en garde concernant les énoncés prospectifs » qui suit.

1) Mesures hors PCGR

Sont décrites ci-après certaines mesures hors PCGR qu'utilise Air Canada pour fournir aux lecteurs des renseignements supplémentaires sur sa performance financière et opérationnelle. Comme ces mesures ne sont pas conformes aux PCGR pour la présentation d'états financiers et qu'elles n'ont pas de sens normalisé, elles ne sauraient être comparées à des mesures similaires présentées par d'autres entités et ne doivent pas être considérées comme pouvant se substituer à des résultats établis selon les PCGR ou comme ayant préséance sur ceux-ci. Les lecteurs sont invités à se reporter à la rubrique intitulée « Mesures financières hors PCGR » du rapport de gestion du troisième trimestre de 2018 d'Air Canada pour un complément d'information sur les mesures hors PCGR et pour un rapprochement de ces mesures avec les PCGR du Canada.

- Air Canada utilise le bénéfice net ajusté (perte nette ajustée) et le résultat ajusté par action - dilué afin de mesurer le rendement financier global de ses activités sans égard aux effets après impôts du profit ou de la perte de change, du produit (coût) financier net 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, 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. Depuis le quatrième trimestre de 2017

inclusivement, le bénéfice net ajusté (perte nette ajustée) est calculé après impôts.

- 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, 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 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 ses appareils et ses autres actifs. Air Canada retranche les éléments particuliers du BAIIALA, 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} 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 voyagiste comparables n'engagent pas. En outre, ces coûts ne génèrent pas de SMO. Par conséquent, le fait d'exclure ces coûts des charges d'exploitation permet d'établir une comparaison plus pertinente d'une période à l'autre lorsque ces coûts peuvent varier.

- Le ratio de levier financier s'entend du ratio dette nette ajustée-BAIIALA des 12 derniers mois. Ce ratio est couramment utilisé dans 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 ajustée divisée par le BAIIALA (compte non tenu des éléments particuliers) des 12 derniers mois. Comme il est mentionné plus haut, Air Canada retranche les éléments particuliers des résultats relatifs au BAIIALA (qui sont utilisés pour déterminer le ratio de levier financier), car ces éléments 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.

- 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 résultat avant impôts ajusté, 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 attribuables aux actionnaires en glissement annuel, déduction faite de la trésorerie excédentaire qui n'est pas affectée aux activités commerciales de base, 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. 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 troisième trimestre de 2018 d'Air Canada et les notes complémentaires ainsi que son rapport de gestion du troisième 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 31 octobre 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 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. Les membres des médias et du public peuvent écouter cette téléconférence. Suivent les renseignements détaillés :

Composez le 416 340-2216 ou le 1 800 377-0758

Écoutez la webémission audio en direct au :**https://bell.media-server.com/m6/p/o6sdcc8n**

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 à venir. 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 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 conclusion réussie des transactions entre Air Canada et les autres membres du consortium et Aimia relativement à l'acquisition du programme Aéroplan d'Aimia, 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.*

POINTS SAILLANTS

Le tableau ci-dessous présente les points saillants de nature financière et opérationnelle d'Air Canada pour les périodes indiquées ci-après :

(en millions de dollars canadiens, sauf indication contraire)	**Troisièmes trimestres**			**Neuf premiers mois**		
	2018	**2017[1)]**	**Variation ($)**	**2018**	**2017[1)]**	**Variation ($)**
Mesures de performance financière						
Produits d'exploitation	5 415	4 880	535	13 819	12 432	1 387
Bénéfice d'exploitation	840	976	(136)	1 052	1 238	(186)
Bénéfice avant impôts sur le résultat	876	965	(89)	621	1 266	(645)
Bénéfice net	645	1 723	(1 078)	398	2 021	(1 623)
Résultat avant impôts ajusté[2)]	793	922	(129)	884	1 088	(204)
Bénéfice net ajusté[2)]	561	922	(361)	623	1 088	(465)

Marge d'exploitation (en %)	15,5	%	20,0	%	(4,5)	pt	7,6	%	10,0	%	(2,4)	pt
BAIIALA (compte non tenu des éléments particuliers)[2)]	1 265		1 360		(95)		2 308		2 407		(99)	
Marge BAIIALA (compte non tenu des éléments particuliers) (en %)[2)]	23,4	%	27,9	%	(4,5)	pt	16,7	%	19,4	%	(2,7)	pt
Liquidités non soumises à restrictions[3)]	5 309		4 509		800		5 309		4 509		800	
Flux de trésorerie nets liés aux activités d'exploitation	371		493		(122)		2 335		2 349		(14)	
Flux de trésorerie disponibles[2)]	470		324		146		650		1 099		(449)	
Dette nette ajustée[2)]	5 620		5 939		(319)		5 620		5 939		(319)	
Rendement du capital investi (en %)[2)]	12,7	%	16,3	%	(3,6)	pt	12,7	%	16,3	%	(3,6)	pt
Ratio de levier financier[2)]	2,0		2,1		(0,1)		2,0		2,1		(0,1)	
Résultat par action - dilué	2,34	$	6,22	$	(3,88)	$	1,44	$	7,29	$	(5,85)	$
Résultat ajusté par action - dilué[2)]	2,03	$	3,33	$	(1,30)	$	2,25	$	3,93	$	(1,68)	$
Statistiques d'exploitation[4)]					**Variation (%)**						**Variation (%)**	
Passagers-milles payants (« PMP ») (en millions)	28 465		26 472		7,5		71 559		65 741		8,9	
Sièges-milles offerts (« SMO ») (en millions)	33 137		31 050		6,7		85 268		79 301		7,5	
Coefficient d'occupation (en %)	85,9	%	85,3	%	0,6	pt	83,9	%	82,9	%	1,0	pt
Produits passages par PMP (« rendement unitaire ») (en cents)	17,6		17,1		3,4		17,4		17,0		2,1	
Produits passages par SMO (« PPSMO ») (en cents)	15,1		14,5		4,2		14,6		14,1		3,3	
Produits d'exploitation par SMO (en cents)	16,3		15,7		4,0		16,2		15,7		3,4	
Charges d'exploitation par SMO (« CESMO ») (en cents)	13,8		12,6		9,8		15,0		14,1		6,1	
CESMO ajustées (en cents)[2)]	9,4		9,3		1,1		10,4		10,4		0,2	
Effectif moyen en équivalents temps plein (« ETP ») (en milliers)[5)]	30,2		28,3		6,9		29,7		27,7		7,4	
Avions composant le parc en exploitation à la clôture de la période	409		392		4,3		409		392		4,3	
Utilisation moyenne du parc aérien (en heures par jour)	11,6		11,6		0,2		10,6		10,6		(0,2)	
Sièges routés (en milliers)	17 970		17 056		5,4		48 615		46 298		5,0	
Mouvements des appareils (en milliers)	159,5		155,7		2,4		441,2		431,2		2,3	
Longueur d'étape moyenne (en milles)[6)]	1 844		1 820		1,3		1 754		1 713		2,4	
Coût du litre de carburant (en cents)	83,0		59,4		39,7		79,2		61,1		29,6	
Consommation de carburant (en milliers de litres)	1 652 137		1 583 984		4,3		4 304 169		4 077 777		5,6	
Passagers payants transportés (en milliers)[7)]	14 806		13 993		5,8		38 995		36 812		5,9	

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 1er janvier 2018 et a retraité les chiffres de 2017. Le rendement du capital investi et le ratio de levier financier au 30 septembre 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 troisième trimestre de 2018 d'Air Canada pour un complément d'information à cet égard.

2) Le résultat avant impôts ajusté, le bénéfice net ajusté, le résultat ajusté par action - dilué, le BAIIALA (à savoir le bénéfice

avant intérêts, impôts, dotation aux amortissements et aux pertes de valeur et la location avions), la marge BAIIALA, le ratio de levier financier, les flux de trésorerie disponibles, le rendement du capital investi et les CESMO ajustées ne sont pas des mesures financières reconnues par les PCGR et la dette nette ajustée est une mesure complémentaire aux PCGR. Se reporter aux rubriques 6 et 14 du rapport de gestion du troisième trimestre de 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 troisième 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 30 septembre 2018, les liquidités non soumises à restrictions se composaient de trésorerie et de placements à court terme de 4 922 M$ et de facilités de crédit non utilisées de 387 M$. Au 30 septembre 2017, les liquidités non soumises à restrictions se composaient de trésorerie et de placements à court terme de 4 135 M$ et de facilités de crédit non utilisées de 374 M$.
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.

SOURCE Air Canada

Pour plus de 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

MEMBRE DU RÉSEAU STAR ALLIANCE