AIR CANADA

Communiqués

Air Canada annonce des résultats records pour le troisième trimestre de 2016

- **BAIIALA inégalé de 1,248 G$, en hausse de 172 M$, ou 16,0 %, par rapport au BAIIALA record du troisième trimestre de l'exercice précédent**
- **Bénéfice d'exploitation sans précédent de 896 M$, amélioration de 81 M$, ou 9,9 %, en regard du bénéfice d'exploitation record du troisième trimestre de l'exercice précédent**
- **Croissance de 18,9 % du trafic réseau par rapport au trimestre correspondant de 2015**

MONTRÉAL, le 7 nov. 2016 /CNW Telbec/ - Air Canada a annoncé aujourd'hui un BAIIALA[1)] (bénéfice avant intérêts, impôts, dotation aux amortissements et aux pertes de valeur et location d'avions) de 1,248 G$ pour le troisième trimestre de 2016, soit le BAIIALA trimestriel le plus élevé de son histoire, contre le précédent record de 1,076 G$ atteint au trimestre correspondant de 2015. Air Canada a inscrit un bénéfice net ajusté[1)] record de 821 M$, soit un bénéfice net ajusté dilué de 2,93 $ par action, en regard d'un bénéfice net ajusté de 734 M$, soit un bénéfice net ajusté dilué de 2,50 $ par action, au troisième trimestre de 2015, une hausse de 87 M$ ou 11,9 %, par rapport au trimestre correspondant de 2015. Air Canada a annoncé un bénéfice d'exploitation selon les PCGR de 896 M$, un autre résultat sans précédent qui représente une amélioration de 81 M$ par rapport au même trimestre de 2015. La compagnie aérienne a par ailleurs déclaré un bénéfice net de 768 M$, soit un bénéfice net dilué de 2,74 $ par action pour le troisième trimestre de 2016, contre un bénéfice net de 437 M$, soit un bénéfice net dilué de 1,48 $ par action, pour le troisième trimestre de 2015.

« Je suis ravi d'annoncer pour le troisième trimestre des résultats sans précédent au chapitre du BAIIALA, des produits d'exploitation, du bénéfice d'exploitation ainsi que du bénéfice net ajusté, a indiqué Calin Rovinescu, président et chef de la direction. Alors que la situation économique mondiale demeurait à certains égards difficile, nous avons réussi à dépasser de 16 % le BAIIALA record du trimestre correspondant de l'exercice dernier, preuve indéniable du succès de la stratégie d'investissement dans notre parc aérien et de l'expansion rentable de notre réseau international. Ces résultats solides rendent compte de l'exécution fructueuse du plan stratégique d'Air Canada et des efforts considérables déployés par tout notre personnel.

« Au cours du trimestre, le trafic s'est accru de près de 19 % en regard du trimestre correspondant de l'exercice précédent, avec notamment une croissance de 27,9 % du volume du trafic de correspondance entre lignes internationales via le Canada. Les changements profonds que nous avons apportés au cours des dernières années nous procurent une structure de coûts et une flexibilité qui nous permettent de nous adapter à l'évolution de la concurrence sur le marché et d'assurer notre croissance rentable, comme en témoigne cet été le lancement de plus de 20 lignes internationales et transfrontalières.

« Nous continuons d'affecter la majeure partie des flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation au financement du renouvellement de notre parc aérien, au moyen d'aéronefs plus efficaces, et à la réduction de notre endettement, notamment à l'aide de la récente réalisation d'une opération de refinancement de 1,25 G$. Grâce à notre focalisation continue sur nos priorités stratégiques, nous demeurons en bonne voie d'atteindre les cibles financières essentielles établies à la Journée des investisseurs de 2015, soit la marge BAIIALA, le rendement du capital investi et le ratio de levier financier annuels, ainsi que la réduction significative des coûts unitaires. De surcroît, la formation des employés et l'investissement dans ceux-ci demeurent une priorité, contribuant ainsi à stimuler le degré d'engagement des effectifs et à améliorer l'expérience et les scores en matière de service à la clientèle. D'après une récente étude, la croissance de la valeur de la marque Air Canada est parmi les plus rapides au Canada et Air Canada est la seule compagnie aérienne dans le palmarès des meilleures marques du pays, de conclure M. Rovinescu. »

Points saillants relativement au compte de résultat - troisième trimestre

Au troisième trimestre de 2016, les produits passages réseau se sont chiffrés à 4,106 G$, chiffre sans précédent, en hausse de 390 M$ (+10,5 %) par rapport au troisième trimestre de 2015. La hausse de 18,9 % du trafic rend compte de l'amplification du trafic sur l'ensemble des cinq marchés géographiques où évolue Air Canada. Le recul de 7,0 % du rendement unitaire traduit surtout l'accroissement de 7,2 % de la longueur d'étape moyenne (qui a comprimé le rendement unitaire de 4,0 points de pourcentage pour l'ensemble du réseau) ainsi que le relèvement de la capacité à l'échelle de l'industrie et la concurrence accrue au chapitre de la tarification visant surtout certains services européens. Comme indiqué précédemment, la stratégie d'Air Canada en matière de croissance rentable et durable à l'échelle du réseau comporte l'accroissement des longueurs

d'étapes moyennes, la majoration du nombre de sièges sur les marchés des voyages d'agrément à longue distance moyennant une baisse de la tarification moyenne ainsi que la proportion accrue du trafic de correspondance entre lignes internationales, facteurs qui ont tous contribué, comme prévu, à la baisse du rendement unitaire.

Au troisième trimestre de 2016, les charges d'exploitation se sont établies à 3,555 G$, en hausse de 347 M$ (+11,0 %) par rapport au troisième trimestre de 2015, du fait du relèvement de 20,9 % de la capacité.

Les charges d'exploitation par siège-mille offert (« CESMO ») d'Air Canada ont reculé de 8,3 % par rapport au troisième trimestre de 2015. Les CESMO ajustées[1)] de la compagnie aérienne, 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, ont diminué de 5,9 % par rapport au troisième trimestre de 2015, ce qui cadre avec la baisse de 5,5 % à 6,5 % que projetait Air Canada dans son communiqué de presse du 29 juillet 2016.

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

Au 30 septembre 2016, les liquidités non soumises à restrictions (trésorerie, placements à court terme et fonds disponibles aux termes des marges de crédit) se chiffraient à 3,715 G$ (3,399 G$ au 30 septembre 2015).

Au 30 septembre 2016, le total de la dette à long terme et des contrats de location-financement (y compris la partie courante) s'est chiffré à 6,977 G$, en hausse de 583 M$ par rapport au 31 décembre 2015. Au cours des neuf premiers mois de 2016, les nouveaux emprunts de 1,308 G$, qui avaient tous trait au financement d'aéronefs, ont été en partie compensés par les remboursements de 461 M$ sur la dette et par l'incidence favorable, de 259 M$, de l'appréciation du dollar canadien au 30 septembre 2016 comparativement au 31 décembre 2015 à l'égard de la dette libellée en devises (principalement en dollars américains) d'Air Canada.

Au 30 septembre 2016, la dette nette ajustée s'élevait à 6,819 G$, ce qui représente une augmentation de 528 M$ par rapport au 31 décembre 2015, qui rend largement compte de la hausse de la dette à long terme et des soldes de contrats de location-financement évoquée plus haut. Le ratio dette nette ajustée-BAIIALA (« ratio de levier financier ») s'est établi à 2,5 au 30 septembre 2016, sans variation par rapport au 31 décembre 2015.

Au troisième trimestre de 2016, les flux de trésorerie nets liés aux activités d'exploitation ont totalisé 438 M$, en baisse de 14 M$ par rapport au trimestre correspondant de 2015. L'effet favorable sur la trésorerie de l'augmentation du résultat d'exploitation a été contrebalancé par les variations défavorables des éléments hors trésorerie du fonds de roulement de 209 M$. Les variations du fonds de roulement tenaient compte de l'augmentation des niveaux de réservations anticipées au 30 juin 2016, à l'orée du troisième trimestre de 2016, par rapport à la période correspondante de l'exercice précédent. Les flux de trésorerie disponibles[1)] se sont chiffrés à 315 M$ au troisième trimestre de 2016, en hausse de 429 M$, en regard du montant négatif de 114 M$ des flux de trésorerie disponibles au troisième trimestre de 2015. Cette amélioration est le fait du fléchissement des dépenses d'investissement en glissement annuel.

Pour la période de 12 mois close le 30 septembre 2016, le rendement du capital investi[1)] s'est établi à 15,5 %, ce qui concorde avec la cible de rendement du capital investi annuel d'Air Canada de 13 % à 16 % (analysée ci-après).

Perspectives actuelles

BAIIALA

Compte tenu du rendement du BAIIALA d'Air Canada au troisième trimestre de 2016, pour l'exercice 2016 au complet, Air Canada est en mesure de rétrécir la fourchette de ses prévisions et s'attend désormais à ce que le BAIIALA croisse de 6 % à 8 % par rapport au BAIIALA record de l'exercice 2015, contrairement à l'augmentation de 4 % à 8 % qu'elle prévoyait dans son communiqué de presse du 29 juillet 2016.

CESMO ajustées

Pour le quatrième trimestre de 2016, Air Canada s'attend à ce que les CESMO ajustées (qui ne tiennent pas compte de la charge de carburant ni des coûts liés à la portion terrestre des forfaits de Vacances Air Canada) baissent de 5,0 % à 6,0 % par rapport au quatrième trimestre de 2015.

Pour l'exercice 2016 au complet, Air Canada prévoit toujours que les CESMO ajustées baisseront de 2,75 % à 3,75 % en regard de l'exercice 2015. Si le cours du dollar canadien devait se négocier aux mêmes niveaux qu'en 2015, les CESMO ajustées pour l'exercice 2016 au complet afficheraient une baisse de 3,75 % à 4,75 % en regard de celles de 2015.

Cibles de la Journée des investisseurs

Air Canada confirme qu'elle est dans la bonne voie pour atteindre ou dépasser les cibles financières essentielles ci-après :

- Marge BAIIALA annuelle (soit le BAIIALA exprimé en pourcentage des produits d'exploitation) de 15 % à 18 % pour la période 2016-2018 (dans la foulée de l'atteinte d'une marge BAIIALA de 18,3 % pour les périodes de 12 mois closes le 31 décembre 2015, le 31 mars 2016 et le 30 juin 2016 et de 19,0 % pour la période de 12 mois close le 30 septembre 2016).
- Rendement du capital investi annuel de 13 % à 16 % pour la période 2016-2018 (dans la foulée de l'atteinte d'un rendement du capital investi annuel de 18,3 % pour la période de 12 mois close le 31 décembre 2015, de 17,4 % pour la période de 12 mois close le 31 mars 2016, de 16,2 % pour la période de 12 mois close le 30 juin 2016 et de 15,5 % pour la période de 12 mois close le 30 septembre 2016).
- Ratio de levier financier[1)] (ratio de la dette nette ajustée sur le BAIIALA des 12 derniers mois) n'excédant pas 2,2 d'ici 2018.

En outre, Air Canada entend toujours réduire les CESMO de 21 %, compte non tenu de l'incidence du change et des prix du carburant, d'ici la fin de 2018 en regard de 2012, et elle est dans la bonne voie pour y parvenir.

Prévisions supplémentaires

Pour l'exercice 2016 au complet :

- Air Canada prévoit désormais que la dotation aux amortissements et aux pertes de valeur augmentera de 160 M$ par rapport à l'exercice 2015, contrairement à celle de 150 M$ qu'elle projetait dans son communiqué de presse du 29 juillet 2016. Cette prévision modifiée tient compte de la dotation aux amortissements et aux pertes de valeur d'Air Canada pour le troisième trimestre de 2016, qui a été légèrement supérieure au niveau prévu antérieurement.
- Air Canada prévoit toujours que les charges sociales augmenteront de 20 M$ par rapport à l'exercice 2015.
- Air Canada prévoit désormais que la charge de maintenance avions augmentera de 120 M$ en regard de l'exercice 2015, contrairement à l'augmentation de 165 M$ qu'elle projetait dans son communiqué de presse du 29 juillet 2016. Cette prévision modifiée tient compte de la charge de maintenance avions d'Air Canada pour le troisième trimestre de 2016, qui a été inférieure au niveau prévu antérieurement, de l'incidence de certaines économies au chapitre de la maintenance désormais prévues au quatrième trimestre de 2016, ainsi que de l'incidence de certains coûts de maintenance qui devraient maintenant être immobilisés plutôt que passés en charges.

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

Principales hypothèses

Dans la préparation et la communication d'énoncés prospectifs, Air Canada a formulé certaines hypothèses. Dans le cadre de celles-ci, Air Canada part de l'hypothèse que la croissance du PIB du Canada sera modeste, voire relativement faible, pour la période 2016-2018. Air Canada présume également que se poursuivra la corrélation entre le cours du carburéacteur et la valeur du dollar canadien, l'augmentation ou la diminution du coût du carburant continuant d'être respectivement associée, dans une certaine mesure, à une augmentation ou à une diminution de la valeur du dollar canadien. Air Canada a également présumé que le dollar canadien se négocierait en moyenne à 1,33 $ CA pour 1,00 $ US au quatrième trimestre de 2016 et à 1,32 $ CA pour 1,00 $ US pour l'ensemble de 2016, et que le cours du carburéacteur (compte tenu des couvertures à l'égard du carburant) s'établirait en moyenne à 0,60 $ le litre pour le quatrième trimestre de 2016 et à 0,54 $ le litre pour l'ensemble de 2016.

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 2016 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 du change, du produit (coût) financier net du passif au titre des avantages du personnel, des ajustements à la valeur du marché à l'égard des dérivés et autres instruments financiers comptabilisés à la juste valeur ainsi que des éléments particuliers, car ces éléments risquent de fausser l'analyse de certaines tendances commerciales et de rendre moins pertinente l'analyse comparative avec les résultats d'autres compagnies aériennes. Par ailleurs, Air Canada se sert du bénéfice net ajusté pour établir 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 d'avions, étant donné que ces coûts peuvent varier sensiblement d'une compagnie aérienne à l'autre en raison de la façon dont chacune finance son matériel volant et ses autres actifs.

- Air Canada se sert des CESMO ajustées afin d'évaluer le rendement courant des activités de la compagnie aérienne et d'analyser l'évolution de ses coûts, à l'exclusion de l'incidence de la charge de carburant, des coûts liés à la portion terrestre des forfaits de Vacances Air Canada[MD] et des éléments particuliers, car ces coûts et charges risquent de fausser l'analyse de certaines tendances commerciales et de rendre moins pertinente toute analyse comparative en regard d'autres compagnies aériennes. La charge de carburant avions 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 carburéacteur et le taux de change entre le dollar canadien et le dollar américain. Qui plus est, Air Canada engage des coûts relativement à la portion terrestre des forfaits de Vacances Air Canada[MD] que certaines compagnies aériennes qui n'exercent pas d'activités de 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 dette nette ajustée-BAIIALA des 12 derniers mois (également appelé « ratio de levier financier » dans le présent communiqué de presse) est couramment utilisé dans l'industrie du transport aérien et Air Canada s'en sert afin d'évaluer le levier financier. Le ratio de levier financier correspond à la dette nette ajustée divisée par le BAIIALA des 12 derniers mois.

- Les flux de trésorerie disponibles sont couramment utilisés dans le secteur du transport aérien et Air Canada s'en sert comme indicateur de la vigueur financière et du rendement de ses activités dans la mesure où ils indiquent le montant de trésorerie que la compagnie aérienne est en mesure de dégager de ses activités, compte tenu des dépenses d'investissement. Les flux de trésorerie disponibles correspondent aux flux de trésorerie nets liés aux activités d'exploitation, moins les achats d'immobilisations corporelles et incorporelles et déduction faite du produit tiré d'opérations de cession-bail.

- Air Canada se sert du rendement du capital investi afin d'évaluer la rentabilité du capital qu'elle utilise. Le rendement se fonde sur le bénéfice net ajusté (perte nette ajustée), 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 l'actif total en glissement annuel (compte non tenu des actifs des régimes de retraite), déduction faite de la moyenne des passifs d'exploitation ne portant pas intérêt en glissement annuel, et la valeur des contrats de location simple immobilisés (calculée en multipliant par 7 les coûts de location d'avions annualisés).

Les états financiers consolidés résumés non audités intermédiaires du troisième trimestre de 2016 d'Air Canada et les notes complémentaires ainsi que son rapport de gestion du troisième trimestre de 2016 peuvent être consultés sur son site à **aircanada.com** et seront déposés sur SEDAR au **www.sedar.com**.

Pour un complément d'information sur les documents publics d'Air Canada, dont sa Notice annuelle datée du 24 mars 2016, 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 7 novembre 2016, à 9 h HE. Calin Rovinescu, président et chef de la direction, Michael Rousseau, vice-président général et chef des Affaires financières, ainsi que Benjamin Smith, président - Transporteurs de passagers, répondront aux questions des analystes. Après la période de questions des analystes, Michael Rousseau, vice-président général et chef des Affaires financières, etPierre Houle, directeur général et trésorier, répondront aux questions des porteurs d'obligations et des prêteurs de type B. Les membres des médias et du public peuvent écouter cette téléconférence. Suivent les renseignements détaillés :

Composez le 416-340-2216 ou le 1-866-225-0198

Écoutez la webémission audio en direct au :**http://bell.media-server.com/m/p/az5yox6f**

MISE EN GARDE CONCERNANT LES ÉNONCÉS PROSPECTIFS

Le présent communiqué de presse contient des énoncés prospectifs au sens de la législation en valeurs mobilières applicable. Ces énoncés découlent d'analyses et d'autres renseignements fondés sur la prévision de résultats à venir et l'estimation de montants qu'il est actuellement impossible de déterminer. Ils peuvent porter sur des observations concernant, entre autres, des résultats préliminaires, des prévisions, des stratégies, des attentes, des opérations projetées ou des actions futures. Ces énoncés prospectifs se reconnaissent à l'emploi de termes tels que « préliminaires », « prévoir », « croire », « pouvoir », « estimer », « projeter » et « planifier », employés au futur et au conditionnel, et d'autres termes semblables, ainsi qu'à l'évocation de certaines hypothèses.

Comme, de par leur nature, les énoncés prospectifs partent d'hypothèses, dont celles décrites dans le présent communiquéils 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, sa capacité de rembourser ses dettes, de réduire les charges d'exploitation et d'obtenir du financement, les taux de change, l'état du secteur, du marché, du crédit, de la conjoncture économique et du contexte géopolitique, les cours de l'énergie, la concurrence, la capacité d'Air Canada de mettre en œuvre efficacement ses initiatives stratégiques et sa dépendance à l'égard des technologies, les conflits armés, les attentats terroristes, les épidémies, les pertes par sinistres, les relations de travail, 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, l'évolution de la demande en fonction du caractère saisonnier du secteur, la dépendance envers des fournisseurs et des tiers, notamment les transporteurs régionaux, Aéroplan et les partenaires Star Alliance, l'évolution de la législation, de la réglementation ou de procédures judiciaires, les litiges actuels et éventuels avec des tiers, outre la capacité de recruter et de conserver du personnel qualifié, ainsi que les facteurs dont il est fait mention dans le présent communiqué de presse et aux rubriques « Facteurs de risque » du rapport de gestion de 2015 d'Air Canada daté du 17 février 2016 et du rapport de gestion du troisième trimestre d'Air Canada daté du 7 novembre 2016. Les énoncés prospectifs contenus 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		
	2016	2015	Variation ($)	2016	2015	Variation ($)
Mesures de performance financière						
Produits d'exploitation	4 451	4 023	428	11 252	10 686	566
Bénéfice d'exploitation	896	815	81	1 327	1 338	(11)
Charges autres que d'exploitation	(128)	(378)	250	(272)	(914)	642
Bénéfice net	768	437	331	1 055	424	631
Bénéfice net ajusté[1)]	821	734	87	1 109	1 106	3
Marge d'exploitation (en %)	20,1 %	20,3 %	(0,2) pt	11,8 %	12,5 %	(0,7) pt
BAIIALA[1)]	1 248	1 076	172	2 313	2 109	204
Marge BAIIALA (en %)[1)]	28,0 %	26,7 %	1,3 pt	20,6 %	19,7 %	0,9 pt
Liquidités non soumises à restrictions[2)]	3 715	3 399	316	3 715	3 399	316
Flux de trésorerie nets liés aux activités d'exploitation	438	452	(14)	2 063	1 774	289
Flux de trésorerie disponibles[1)]	315	(114)	429	(277)	573	(850)
Dette nette ajustée[1)]	6 819	5 423	1 396	6 819	5 423	1 396
Rendement du capital investi (en %)[1)]	15,5 %	18,0 %	(2,5) pt	15,5 %	18,0 %	(2,5) pt
Ratio de levier financier[1)]	2,5	2,2	0,3	2,5	2,2	0,3
Résultat par action - dilué	2,74 $	1,48 $	1,26 $	3,72 $	1,43 $	2,29 $
Résultat ajusté par action - dilué[1)]	2,93 $	2,50 $	0,43 $	3,92 $	3,77 $	0,15 $
Statistiques d'exploitation[3)]			**Variation (%)**			**Variation (%)**
Passagers-milles payants (en millions) (« PMP »)	24 328	20 462	18,9	58 838	52 244	12,6
Sièges-milles offerts (en millions) (« SMO »)	28 458	23 535	20,9	70 635	62 002	13,9
Coefficient d'occupation (en %)	85,5 %	86,9 %	(1,5) pt	83,3 %	84,3 %	(1,0) pt
Produits passages par PMP (« rendement unitaire ») (en cents)	16,6	17,8	(7,0)	16,8	18,0	(6,4)
Produits passages par SMO (« PPSMO ») (en cents)	14,2	15,5	(8,6)	14,0	15,2	(7,4)
Produits d'exploitation par SMO (en cents)	15,6	17,1	(8,5)	15,9	17,2	(7,6)

Charges d'exploitation par SMO (« CESMO ») (en cents)	12,5	13,6	(8,3)	14,1	15,1	(6,8)
CESMO ajustées (en cents)[1)]	9,4	10,0	(5,9)	10,8	11,0	(1,9)
Effectif moyen (en milliers d'ETP)[4)]	26,5	25,0	6,2	26,0	24,8	5,0
Avions en service à la clôture de la période	382	372	2,7	382	372	2,7
Utilisation moyenne du parc aérien (en heures par jour)	11,4	11,0	3,3	10,4	10,3	1,7
Sièges répartis (en milliers)	16 245	14 408	12,7	43 262	39 737	8,9
Fréquences des appareils (en milliers)	156	154	0,6	429	431	(0,5)
Longueur d'étape moyenne (en milles)[5)]	1 752	1 634	7,2	1 633	1 560	4,6
Coût économique du litre de carburant (en cents)	55,2	61,4	(10,2)	52,2	64,3	(18,9)
Consommation de carburant (en millions de litres)	1 458	1 290	13,0	3 677	3 443	6,8
Produits - passagers payants (en milliers)[6)]	13 327	11 723	13,7	34 130	31 439	8,6

1) *Le bénéfice net ajusté (perte nette ajustée), le BAIIALA, 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 2016 d'Air Canada 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, des placements à court terme et des fonds disponibles aux termes des facilités de crédit renouvelables d'Air Canada. Au 30 septembre 2016, les liquidités non soumises à restrictions se composaient de trésorerie et de placements à court terme de 3 434 M$ et de facilités de crédit non utilisées de 281 M$. Au 30 septembre 2015, les liquidités non soumises à restrictions se composaient de trésorerie et de placements à court terme de 3 116 M$ et de facilités de crédit non utilisées de 283 M$.*
3) *À l'exception de l'effectif moyen en ETP, les statistiques d'exploitation dans ce tableau tiennent compte des transporteurs tiers (comme Jazz Aviation S.E.C. (« Jazz »), Sky Regional Airlines Inc. (« Sky Regional »), Air Georgian Limited (« Air Georgian ») et Exploits Valley Air Services Ltd. (« EVAS »)) exerçant leurs activités aux termes de contrats d'achat de capacité avec Air Canada.*
4) *Rend compte des équivalents temps plein (« ETP ») à Air Canada, à l'exclusion des ETP chez des transporteurs tiers (comme Jazz, Sky Regional, Air Georgian et EVAS) exerçant leurs activités au titre de contrats d'achat de capacité avec Air Canada.*
5) *La longueur d'étape moyenne correspond au total de sièges-milles divisé par le total de sièges répartis.*
6) *Les passagers payants sont dénombrés en fonction des indicatifs de vol (non en fonction de l'itinéraire ou du segment de trajet), conformément à la définition établie par l'IATA.*

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