AIR CANADA

Communiqué

Air Canada publie ses résultats pour le troisième trimestre de 2019

- Produits d'exploitation sans précédent pour un troisième trimestre de 5,553 G$
- Bénéfice d'exploitation de 956 M$
- BAIIA de 1,472 G$, en hausse de 9 % par rapport au troisième trimestre de l'exercice précédent
- Liquidités non soumises à restrictions record de 7,355 G$ et ratio de levier financier de 0,8

MONTRÉAL, le 29 octobre 2019 – Air Canada a annoncé aujourd'hui pour le troisième trimestre de 2019 un BAIIA[1)] (bénéfice avant intérêts, impôts et dotation aux amortissements et aux pertes de valeur) de 1,472 G$, comparativement au BAIIA de 1,351 G$ enregistré au troisième trimestre de 2018, soit une hausse de 121 M$ (+9 %). La Société a constaté un bénéfice d'exploitation de 956 M$ pour le troisième trimestre de 2019, contre 923 M$ au troisième trimestre de 2018.

« Je suis heureux d'annoncer que le troisième trimestre a été excellent pour Air Canada, avec des produits d'exploitation sans précédent de près de 5,6 G$ et des liquidités record d'environ 7,4 G$. Impressionnants en soi, ces résultats sont d'autant plus remarquables qu'ils ont été atteints malgré les graves perturbations visant nos activités et notre structure de coûts qu'a entraînées l'interdiction de vol des appareils 737 MAX de Boeing. Notre performance sans précédent atteste l'inventivité, la compétence et le dévouement de l'ensemble de l'équipe d'Air Canada. Je tiens à la féliciter et à la remercier des efforts sans relâche déployés pour prendre soin de notre clientèle depuis que les appareils 737 MAX sont interdits de vol, a indiqué Calin Rovinescu, président et chef de la direction d'Air Canada.

« Au cours du trimestre, notre société aérienne a obtenu d'excellents résultats à l'égard des mesures financières clés. Ainsi, le BAIIA s'est établi à 1,472 G$, en hausse de 9 % par rapport à l'exercice précédent, et les produits d'exploitation comme les rendements unitaires ont affiché une progression. Notre ratio de levier financier[1)] s'est établi à 0,8 à la clôture du trimestre, en baisse de 50 % depuis le 31 décembre 2018. Cette amélioration considérable de notre bilan avait été soulignée plus tôt cette année, et de nouveau au troisième trimestre, par les principales agences de notation du crédit, qui ont relevé nos notations pour les placer à un seul échelon de notre objectif, soit une cote de qualité supérieure.

« Grâce à des efforts considérables et un travail d'équipe soutenu, nous avons su gérer l'enjeu extrêmement épineux qu'est l'immobilisation au sol des appareils 737 MAX de Boeing depuis bientôt huit mois, notamment en modifiant il y a peu notre horaire afin de retirer ces appareils jusqu'au 14 février 2020 et en procédant à la location avec équipage de deux appareils A330 d'Airbus afin de nous assurer une capacité suffisante pour la période hivernale. En revanche, le retrait de 36 appareils 737 MAX normalement prévus durant notre saison de pointe estivale a eu

des répercussions défavorables sur nos finances, notre réseau, notre gamme de produits et nos ressources humaines, et l'immobilisation au sol de ces appareils nous empêche de réaliser notre plein potentiel, d'ajouter M. Rovinescu.

« Je demeure néanmoins convaincu que, si les organismes de réglementation lèvent l'interdiction de vol à court terme, notre programme de transformation en cours retrouvera sans tarder sa précédente vitesse de croisière. C'est pourquoi nous avons décidé pour l'heure de ne pas modifier les objectifs financiers à long terme présentés à la dernière Journée des investisseurs. Ma confiance en l'avenir est fondée dans une large mesure sur le professionnalisme dont a fait montre notre personnel durant cette période d'interdiction de vol, outre la loyauté indéfectible de notre clientèle. Je tiens donc à remercier nos employés, pour leur engagement à l'égard d'Air Canada, aussi bien que nos clients, pour leur soutien.

« Par ailleurs, nous nous réjouissons vivement du fait que, durant le troisième trimestre, les actionnaires de Transat A.T. aient approuvé à près de 95 % la convention d'acquisition définitive conclue avec Air Canada. Cette majorité décisive souligne les nombreux avantages pour l'ensemble des parties prenantes de ce projet de fusion, lequel demeure assujetti à l'approbation des organismes de réglementation et à la satisfaction des conditions d'usage, a conclu M. Rovinescu. »

Points saillants relativement au compte de résultat – troisième trimestre

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

Les produits passages de l'ensemble du réseau ont atteint 5,164 G$, un montant record pour un troisième trimestre, en hausse de 146 M$ (+2,9 %) par rapport au trimestre correspondant de 2018. L'accroissement des produits passages réseau est attribuable à la hausse de 4,8 % du rendement unitaire, en partie contrebalancée par le recul de 1,8 % du trafic. Le rendement unitaire pour l'ensemble du réseau a progressé au troisième trimestre de 2019 en raison de la contraction de 2,1 % de la capacité imputable à l'interdiction de vol visant les appareils 737 MAX de Boeing, ainsi que de l'amélioration globale du contexte tarifaire, surtout en Amérique du Nord. Les accroissements du rendement unitaire rendaient également compte des produits supplémentaires découlant d'échanges contre billets-primes Aéroplan et d'autres produits à la suite de l'acquisition d'Aéroplan le 10 janvier 2019.

Au troisième trimestre de 2019, les charges d'exploitation se sont établies à 4,597 G$, en hausse de 105 M$ (+2 %) en regard du troisième trimestre de 2018. Les charges d'exploitation par siège-mille offert (« CESMO ») d'Air Canada ont augmenté de 4,5 % par rapport au troisième trimestre de 2018. Les CESMO ajustées[1)] de la Société ont crû de 9,3 % en regard du troisième trimestre de 2018. Ces augmentations rendent compte en grande partie de l'incidence de l'interdiction de vol visant les appareils 737 MAX de Boeing, qui a donné lieu à un recul de 2,1 % des SMO pour l'ensemble du réseau au lieu de la croissance prévue d'environ 3 % et occasionné une hausse des coûts liés aux appareils de remplacement, et du maintien des charges d'exploitation courantes, notamment la dotation aux amortissements et les charges salariales liées aux pilotes, qui continuaient d'être engagées à l'égard des appareils 737 MAX de Boeing malgré leur immobilisation au sol. Étant donné que l'entreprise de fidélisation Aéroplan n'était pas consolidée

dans les résultats financiers d'Air Canada en 2018, aux fins d'une comparaison plus pertinente de la rentabilité des activités courantes de la Société, les CESMO ajustées de cette dernière pour le troisième trimestre et les neuf premiers mois de 2019 ne tiennent pas compte des charges d'exploitation d'Aéroplan.

Le BAIIA d'Air Canada a atteint 1,472 G$ au troisième trimestre de 2019, soit une progression de 9 % par rapport au troisième trimestre de 2018, une amélioration par rapport à la hausse d'environ 5 % que projetait Air Canada dans son communiqué du 30 juillet 2019. Ce BAIIA supérieur aux prévisions est attribuable essentiellement au prix du litre de carburant, qui a été inférieur aux hypothèses formulées par Air Canada.

Le bénéfice net s'est établi à 636 M$ au troisième trimestre de 2019, soit un bénéfice net dilué par action de 2,35 $, contre un bénéfice net de 702 M$, soit un bénéfice net dilué par action de 2,55 $, au troisième trimestre de 2018. Les résultats du troisième trimestre de 2019 tenaient compte d'un profit de change de 27 M$ alors que ceux du troisième trimestre de 2018 comprenaient un profit de change de 145 M$. Air Canada a inscrit un bénéfice net ajusté[1)] de 613 M$, soit un bénéfice net ajusté par action – résultat dilué de 2,27 $, au troisième trimestre de 2019, en regard d'un bénéfice net ajusté de 580 M$, soit un bénéfice net ajusté par action – résultat dilué de 2,10 $ au troisième trimestre de 2018.

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

Au 30 septembre 2019, les liquidités non soumises à restrictions (trésorerie, équivalents de trésorerie et placements à court et à long terme et facilités de crédit non utilisées) avaient atteint le chiffre record de 7,355 G$ (5,309 G$ au 30 septembre 2018).

Au 30 septembre 2019, la dette nette se chiffrait à 2,999 G$, en baisse de 2,215 G$ par rapport au 31 décembre 2018, du fait de l'accroissement de 1,654 G$ des soldes de trésorerie, d'équivalents de trésorerie et de placements à court et à long terme ainsi que de la baisse de 561 M$ de la dette à long terme et des obligations locatives. Au 30 septembre 2019, le ratio de levier financier d'Air Canada s'établissait à 0,8, comparativement à 1,6 au 31 décembre 2018.

Les flux de trésorerie nets liés aux activités d'exploitation se sont établis à 834 M$, en hausse de 284 M$ en regard du troisième trimestre de 2018. Au troisième trimestre de 2019, les flux de trésorerie disponibles[1)] se sont établis à 533 M$, en baisse de 64 M$ par rapport au troisième trimestre de 2018. Au troisième trimestre de 2018, Air Canada avait encaissé un produit de 293 M$ tiré de la cession-bail de 25 appareils E190 d'Embraer, alors qu'elle n'a encaissé aucun produit analogue au troisième trimestre de 2019. Au troisième trimestre de 2019, l'accroissement des flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation par rapport au troisième trimestre de 2018 a été en partie annulé par l'augmentation de 55 M$ des dépenses d'investissement. La trésorerie excédentaire s'établissait à 2,683 G$ au 30 septembre 2019. Se reporter à la rubrique 6.1, *Liquidité*, du rapport de gestion du troisième trimestre de 2019 d'Air Canada pour un complément d'information sur la trésorerie excédentaire.

Pour la période de 12 mois close le 30 septembre 2019, le rendement du capital investi[1)] s'est établi à 15,5 %, résultat qui est considérablement supérieur au coût moyen pondéré du capital de 7,2 % d'Air Canada.

Offre publique de rachat dans le cours normal des activités

Au troisième trimestre de 2019, Air Canada a racheté au total, aux fins d'annulation, 2 111 800 actions à un prix moyen de 43,15 $ l'action pour une contrepartie totale de 91 M$ (6 426 287 actions à un prix moyen de 38,87 $ l'action pour une contrepartie totale de 250 M$ pour les neuf premiers mois de 2019). Au 30 septembre 2019, un total de 20 533 751 actions demeurent susceptibles de rachat dans le cadre de l'offre publique de rachat d'Air Canada, qui prend fin le 30 mai 2020.

Perspectives pour l'exercice 2019 et cibles pour 2020-2021 de la Journée des investisseurs

Comme il est indiqué dans le communiqué du 16 octobre 2019, Air Canada a retiré de son horaire les vols assurés par les appareils 737 MAX de Boeing jusqu'au 14 février 2020. La décision définitive quant à la remise en service des appareils 737 MAX de Boeing se fondera sur l'évaluation en matière de sécurité que fera Air Canada lorsque les autorités gouvernementales auront levé l'avis de sécurité et que les organismes de réglementation auront donné leur aval.

Les dépenses d'investissement projetées, qui sont analysées à la rubrique 6.6 du rapport de gestion du troisième trimestre de 2019 d'Air Canada, tiennent compte du fait qu'il est tenu pour acquis que les 12 appareils 737 MAX de Boeing restants dont la livraison était prévue pour 2019 seront désormais livrés en 2020. Air Canada s'attend toujours à ce que les 14 appareils 737 MAX de Boeing dont la livraison est prévue pour 2020 soient bel et bien livrés durant cet exercice.

Pour l'exercice 2019, les prévisions d'Air Canada s'établissent comme suit :

- Marge BAIIA (à savoir le bénéfice avant intérêts, impôts, dotation aux amortissements et aux pertes de valeur, exprimé en pourcentage des produits d'exploitation) d'environ 19,0 %.

- Rendement du capital investi dans une fourchette de 15,5 % à 16,0 %.

- Flux de trésorerie disponibles se situant dans une fourchette de 1,3 G$ à 1,5 G$.

  Plusieurs facteurs ont eu un effet positif sur les flux de trésorerie disponibles en 2019, notamment le report, de 2019 à 2020, de la livraison de 12 appareils 737 MAX de Boeing, la baisse des dépenses d'investissement dans de nombreux secteurs différents (la plupart en raison du calendrier connexe), un rendement plus solide du fonds de roulement, l'incidence de la prolongation des contrats de location d'appareils qui reporte les obligations de maintenance à l'expiration des contrats, ainsi que l'incidence favorable de la hausse du solde de trésorerie et de placements sur la charge d'intérêts nette.

- Ratio de levier financier (qui correspond à la dette nette divisée par le BAIIA des 12 derniers mois) d'au plus 1,0 au 31 décembre 2019.

Les prévisions financières pour les exercices 2020 et 2021 présentées dans le communiqué du 28 février 2019 d'Air Canada à l'égard de la marge BAIIA annuelle, du rendement du capital investi annuel, ainsi que des flux de trésorerie disponibles cumulés pour la période 2019-2021, demeurent en vigueur.

Principales hypothèses

Dans la préparation et la communication d'énoncés prospectifs, Air Canada a formulé certaines hypothèses (notamment en ce qui a trait aux prévisions relatives à la marge BAIIA, au rendement du capital investi et aux flux de trésorerie susmentionnées en ce qui concerne les exercices 2020 et 2021).

Dans le cadre de ses prévisions pour 2019, Air Canada part des hypothèses suivantes :

- la croissance du PIB du Canada sera relativement modeste pour le quatrième trimestre et pour l'exercice;
- le dollar canadien se négociera en moyenne à 1,33 $ CA pour 1,00 $ US au quatrième trimestre et pour l'exercice;
- le cours du carburant aviation s'établira en moyenne à 0,77 $ CA le litre pour le quatrième trimestre et l'exercice.

Les hypothèses d'Air Canada en ce qui concerne la période de 2020-2021 sont présentées dans le communiqué du 28 février 2019 d'Air Canada. Dans ses prévisions pour 2020 et 2021, Air Canada tient également pour acquis que les appareils 737 MAX de Boeing seront remis en service au premier trimestre de 2020.

Il est trop tôt pour évaluer quelle serait l'incidence de l'acquisition de Transat A.T. par Air Canada. Par conséquent, les prévisions d'Air Canada n'en tiennent pas compte.

Les perspectives fournies dans le présent communiqué constituent des énoncés prospectifs au sens de la législation en valeurs mobilières applicable; elles sont fondées sur diverses hypothèses (y compris celles fournies ci-dessus) et sont exposées à plusieurs risques. On se reportera à cet égard à la « Mise en garde concernant les énoncés prospectifs » qui suit.

1) Mesures hors PCGR

Sont décrites ci-après certaines mesures hors PCGR qu'utilise Air Canada pour fournir aux lecteurs des renseignements supplémentaires sur sa performance financière et opérationnelle. Comme ces mesures ne sont pas conformes aux PCGR pour la présentation d'états financiers et qu'elles n'ont pas de sens normalisé, elles ne sauraient être comparées à des mesures similaires présentées par d'autres entités et ne doivent pas être considérées comme pouvant se substituer à des résultats établis selon les PCGR ou comme ayant préséance sur ceux-ci. Les lecteurs sont invités à se reporter à la rubrique intitulée « Mesures financières hors PCGR » du rapport de gestion du troisième trimestre de 2019 d'Air Canada pour un complément d'information sur les mesures hors PCGR et pour un rapprochement de ces mesures avec les PCGR du Canada.

- Air Canada utilise le bénéfice net ajusté (la perte nette ajustée) et le 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.

- 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 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. Air Canada se sert du résultat avant impôts ajusté avant les intérêts afin de déterminer le rendement du capital investi.

- Le BAIIA (à savoir le bénéfice avant intérêts, impôts et dotation aux amortissements et aux pertes de valeur) est une mesure couramment employée dans le secteur du transport aérien et Air Canada s'en sert afin d'avoir un aperçu des résultats d'exploitation avant intérêts, impôts, dotation aux amortissements et aux pertes de valeur, étant donné que ces coûts peuvent varier sensiblement d'une société aérienne à l'autre en raison de la façon dont chacune finance ses appareils et ses autres actifs. Air Canada retranche les éléments particuliers du BAIIA, car ces éléments peuvent fausser l'analyse de certaines tendances commerciales et rendre toute analyse comparative en regard d'autres sociétés aériennes moins pertinente.

- Air Canada se sert des CESMO ajustées afin de mesurer le rendement courant des activités de la Société et d'analyser l'évolution de ses coûts, à l'exclusion de l'incidence de la charge de carburant aviation, des coûts liés à la portion terrestre des forfaits de Vacances Air Canada[MD], des charges d'exploitation d'Aéroplan et des éléments particuliers, car ces éléments peuvent fausser l'analyse de certaines tendances commerciales et rendre toute analyse comparative en regard d'autres sociétés aériennes moins pertinente.

  Dans le calcul des CESMO ajustées, la charge de carburant aviation est exclue des 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 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 fait d'exclure des charges d'exploitation la charge de carburant aviation, les coûts liés à la portion terrestre des forfaits de Vacances Air Canada et les éléments particuliers rend possible de manière générale une analyse plus juste du rendement des charges d'exploitation d'Air Canada ainsi qu'une comparaison plus pertinente avec les charges d'autres sociétés aériennes.

  À la suite de la réalisation de l'acquisition d'Aéroplan le 10 janvier 2019, Air Canada a commencé à consolider les résultats d'Aéroplan. Étant donné que l'entreprise de fidélisation

Aéroplan n'était pas consolidée dans les résultats financiers d'Air Canada en 2018, aux fins d'une comparaison plus pertinente de la rentabilité des activités courantes de la Société, les CESMO ajustées d'Air Canada pour 2019 ne tiennent pas compte des charges d'exploitation d'Aéroplan.

- Le ratio de levier financier s'entend du ratio dette nette-BAIIA des 12 derniers mois. Ce ratio est couramment utilisé dans le secteur du transport aérien et Air Canada s'en sert pour évaluer le levier financier. Le ratio de levier financier correspond à la dette nette divisée par le BAIIA (compte non tenu des éléments particuliers) des 12 derniers mois. Comme il est mentionné plus haut, Air Canada retranche les éléments particuliers des résultats relatifs au BAIIA (qui sont utilisés pour déterminer le ratio de levier financier), car ces éléments peuvent fausser l'analyse de certaines tendances commerciales et rendre toute analyse comparative en regard d'autres sociétés aériennes moins pertinente.

- Les flux de trésorerie disponibles sont couramment utilisés dans le secteur du transport aérien et Air Canada s'en sert comme indicateur de la vigueur financière et du rendement de ses activités exprimant le montant de trésorerie que la Société est en mesure de dégager de ses activités, compte tenu des dépenses d'investissement. Les flux de trésorerie disponibles correspondent aux flux de trésorerie nets liés aux activités d'exploitation, moins les acquisitions d'immobilisations corporelles et incorporelles et déduction faite du produit tiré d'opérations de cession-bail. Les flux de trésorerie disponibles pour 2019 ne tiennent pas compte non plus du produit exceptionnel tiré de l'acquisition d'Aéroplan.

- Air Canada se sert du rendement du capital investi afin d'évaluer la rentabilité du capital qu'elle utilise pour générer des rendements. Le rendement du capital investi se fonde sur le résultat avant impôts ajusté, compte non tenu des charges d'intérêts. Le capital investi comprend la moyenne de la dette à long terme en glissement annuel, la moyenne des obligations locatives en glissement annuel et la moyenne des capitaux propres attribuables aux actionnaires en glissement annuel, déduction faite de la trésorerie excédentaire. Air Canada définit la trésorerie excédentaire comme la trésorerie qui n'est pas nécessaire à l'exercice des activités commerciales de base. Air Canada estime que le niveau minimal de trésorerie nécessaire au soutien des activités commerciales courantes correspond à 20 % des produits d'exploitation des 12 derniers mois. Cette estimation du niveau minimal de trésorerie suffit pour couvrir les produits passages perçus d'avance et combler les besoins de liquidité d'Air Canada. Air Canada calcule le capital investi en fonction d'une méthode de calcul du rendement du capital investi basée sur la valeur comptable, comme il est décrit ci-dessus. Se reporter à la définition du résultat avant impôts ajusté plus haut en vue de savoir pourquoi Air Canada recourt à cette mesure pour évaluer le rendement financier avant impôts global de ses activités.

Les états financiers consolidés du troisième trimestre de 2019 d'Air Canada et les notes complémentaires ainsi que son rapport de gestion du troisième trimestre de 2019 peuvent être consultés sur son site à **aircanada.com** et seront déposés sur SEDAR au **www.sedar.com.**

Pour un complément d'information sur les documents publics d'Air Canada, dont sa Notice annuelle datée du 25 mars 2019, veuillez consulter SEDAR au **www.sedar.com**.

Avis concernant la téléconférence du troisième trimestre

Air Canada invite les analystes à sa téléconférence trimestrielle qui se tiendra aujourd'hui, le 29 octobre 2019, à 8 h 30 HE. Calin Rovinescu, président et chef de la direction, Michael Rousseau, chef de la direction adjoint et chef des Affaires financières, ainsi que Lucie Guillemette, vice-présidente générale et chef des Affaires commerciales, répondront aux questions des analystes. Après la période de questions des analystes, Michael Rousseau et Pierre Houle, directeur général et trésorier, répondront aux questions des prêteurs de type B et des porteurs d'obligations d'Air Canada.

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

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

Écoutez la webémission audio en direct au : **https://bell.media-server.com/mmc/p/4iuwhi7s**

MISE EN GARDE CONCERNANT LES ÉNONCÉS PROSPECTIFS

Le présent communiqué contient des énoncés prospectifs au sens de la législation en valeurs mobilières applicable. Ces énoncés découlent d'analyses et d'autres renseignements fondés sur la prévision de résultats à venir et l'estimation de montants qu'il est actuellement impossible de déterminer. Ils peuvent porter sur des observations concernant, entre autres, des résultats préliminaires, des prévisions, des stratégies, des attentes, des opérations projetées ou des actions futures. Ces énoncés prospectifs se reconnaissent à l'emploi de termes 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 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 cybersûreté, sa capacité de mettre en œuvre efficacement des initiatives stratégiques opportunes (notamment la remise en service des appareils 737 MAX de Boeing au sein de son parc aérien et l'intégration des appareils faisant l'objet de commande ainsi que la gestion du parc aérien et des activités jusqu'à la remise en service ou l'intégration de ces appareils) ou de réduire les charges d'exploitation, sa capacité d'intégrer et d'exploiter avec succès l'entreprise de fidélisation Aéroplan après son acquisition d'Aimia Inc. et de réussir le lancement de son nouveau programme de fidélisation, sa capacité de préserver et de faire croître sa marque, les frais d'utilisation d'aéroport et frais connexes, le niveau élevé de coûts fixes, sa dépendance envers les fournisseurs clés, notamment les transporteurs régionaux, les relations de travail et les coûts connexes, sa dépendance envers les partenaires Star Alliance et les coentreprises, les interruptions de services, les facteurs liés à l'environnement (dont les systèmes météorologiques et autres phénomènes naturels, et des facteurs d'origine humaine), sa capacité de rembourser ses dettes et de préserver la liquidité, les questions de retraite, les limites imposées aux termes de clauses restrictives, les litiges actuels et éventuels avec des tiers, sa capacité de recruter et de conserver du personnel qualifié, les conflits armés, les attentats terroristes, les pertes par sinistre, l'évolution de la législation, de la réglementation ou de procédures judiciaires, les épidémies, les questions d'assurance et les coûts qui y sont associés, ainsi que les facteurs dont il est fait mention dans le dossier d'information publique d'Air Canada qui peut être consulté à l'adresse www.sedar.com, notamment à la rubrique 14, Facteurs de risque*, du rapport de gestion du troisième trimestre de 2019 d'Air Canada et à la rubrique 18,* Facteurs de risque*, du rapport de gestion de 2018 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 présent communiqué. 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

AIR CANADA

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		
	2019[1)]	2018[2)]	Variation ($)	2019[1)]	2018[2)]	Variation ($)
Mesures de performance financière						
Produits d'exploitation	5 553	5 415	138	14 763	13 819	944
Bénéfice d'exploitation	956	923	33	1 505	1 317	188
Bénéfice avant impôts sur le résultat	878	954	(76)	1 603	619	984
Bénéfice net	636	702	(66)	1 324	397	927
Résultat avant impôts ajusté[3)]	857	815	42	1 207	968	239
Bénéfice net ajusté[3)]	613	580	33	870	683	187
Marge d'exploitation (en %)	17,2 %	17,0 %	0,2 pt	10,2 %	9,5 %	0,7 pt
BAIIA[3)]	1 472	1 351	121	2 971	2 594	377
Marge BAIIA (en %)[3)]	26,5 %	24,9 %	1,6 pt	20,1 %	18,8 %	1,3 pt
Liquidités non soumises à restrictions[4)]	7 355	5 309	2 046	7 355	5 309	2 046
Flux de trésorerie nets liés aux activités d'exploitation	834	550	284	5 035	2 922	2 113
Flux de trésorerie disponibles[3)]	533	597	(64)	1 649	1 039	610
Dette nette[3)]	2 999	4 992	(1 993)	2 999	4 992	(1 993)
Rendement du capital investi (en %)[2),3)]	15,5 %	N.S.	N.S.	15,5 %	N.S.	N.S.
Ratio de levier financier[2),3)]	0,8	N.S.	N.S.	0,8	N.S.	N.S.
Bénéfice par action – résultat dilué	2,35 $	2,55 $	(0,20) $	4,86 $	1,44 $	3,42 $
Bénéfice ajusté par action – résultat dilué[3)]	2,27 $	2,10 $	0,17 $	3,19 $	2,47 $	0,72 $
Statistiques d'exploitation[5)]			**Variation (%)**			**Variation (%)**
Passagers-milles payants (« PMP ») (en millions)	27 954	28 465	(1,8)	72 710	71 559	1,6
Sièges-milles offerts (« SMO ») (en millions)	32 457	33 137	(2,1)	86 383	85 268	1,3
Coefficient d'occupation (en %)	86,1 %	85,9 %	0,2 pt	84,2 %	83,9 %	0,2 pt
Produits passages par PMP (« rendement unitaire ») (en cents)	18,5	17,6	4,8	18,3	17,4	5,5
Produits passages par SMO (« PPSMO ») (en cents)	15,9	15,1	5,1	15,4	14,6	5,8
Produits d'exploitation par SMO (en cents)	17,1	16,3	4,7	17,1	16,2	5,5
Charges d'exploitation par SMO (« CESMO ») (en cents)	14,2	13,6	4,5	15,4	14,7	4,7
CESMO ajustées (en cents)[3)]	10,0	9,2	9,3	10,8	10,1	6,4
Effectif moyen en équivalents temps plein (« ETP ») (en milliers)[6)]	33,2	30,2	9,8	32,8	29,7	10,4
Avions composant le parc en exploitation à la clôture de la période	404	409	(1,2)	404	409	(1,2)
Utilisation moyenne du parc aérien (en heures par jour)	11,8	11,6	1,3	10,8	10,6	2,0
Sièges routés (en milliers)	17 780	17 970	(1,1)	49 147	48 615	1,1
Mouvements des appareils (en milliers)	148,1	159,5	(7,1)	418,2	441,2	(5,2)
Longueur d'étape moyenne (en milles)[7)]	1 825	1 844	(1,0)	1 758	1 754	0,2
Coût du litre de carburant (en cents)	74,7	83,0	(10,0)	76,4	79,2	(3,5)
Consommation de carburant (en milliers de litres)	1 633 120	1 652 137	(1,2)	4 364 351	4 304 169	1,4
Passagers payants transportés (en milliers)[8)]	14 627	14 806	(1,2)	39 495	38 995	1,3

1) *Air Canada a commencé à consolider les résultats financiers d'Aéroplan inc. (« Aéroplan ») le 10 janvier 2019, soit la date de son acquisition d'Aéroplan. Se reporter à la rubrique 9,* Méthodes comptables, *et à la rubrique 10,* Jugements et estimations comptables critiques, *du rapport de gestion du troisième trimestre de 2019 d'Air Canada pour un complément d'information.*

2) *Air Canada a adopté la norme comptable IFRS 16,* Contrats de location, *avec prise d'effet le 1er janvier 2019 et a retraité les chiffres de 2018. Le rendement du capital investi et le ratio de levier financier au 30 septembre 2018 sont non significatifs (« N.S. »), car les données financières des 12 derniers mois utilisées pour calculer ces deux montants et ceux de 2017 n'ont pas été retraitées à l'adoption de la norme IFRS 16,* Contrats de location.

3) *Le résultat avant impôts ajusté, le bénéfice net ajusté (la perte nette ajustée), le BAIIA (à savoir le bénéfice avant intérêts, impôts et dotation aux amortissements et aux pertes de valeur), la marge BAIIA, les flux de trésorerie disponibles, le rendement du capital investi, le ratio de levier financier, le 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 troisième trimestre de 2019 d'Air Canada pour la description des mesures financières hors PCGR et mesures complémentaires aux PCGR d'Air Canada.*

4) *Les liquidités non soumises à restrictions s'entendent de la somme de la trésorerie, des équivalents de trésorerie et des placements à court et à long terme ainsi que des fonds disponibles aux termes des facilités de crédit renouvelables d'Air Canada. Au 30 septembre 2019, les liquidités non soumises à restrictions se composaient de trésorerie, d'équivalents de trésorerie et de placements à court terme de 5 869 M$, de placements à long terme de 492 M$ et de facilités de crédit non utilisées de 994 M$. Au 30 septembre 2018, les liquidités non soumises à restrictions se composaient de trésorerie, d'équivalents de trésorerie et de placements à court terme de 4 922 M$ et de facilités de crédit non utilisées de 387 M$.*

5) *À l'exception de l'effectif moyen en ETP, les statistiques d'exploitation dans le présent tableau tiennent compte des transporteurs tiers (comme Jazz Aviation S.E.C. (« Jazz »), Sky Regional Airlines Inc. (« Sky Regional »), Air Georgian Limited (« Air Georgian ») et Exploits Valley Air Services Ltd. (« EVAS »)) exerçant leurs activités aux termes de contrats d'achat de capacité avec Air Canada.*

6) *Rend compte des ETP à Air Canada et aux filiales de celle-ci, à l'exclusion des ETP chez des transporteurs tiers (comme Jazz, Sky Regional, Air Georgian et EVAS) exerçant leurs activités au titre de contrats d'achat de capacité avec Air Canada.*

7) *La longueur d'étape moyenne correspond au total de sièges-milles offerts divisé par le total de sièges routés.*

8) *Les passagers payants sont dénombrés en fonction des indicatifs de vol (et non en fonction du voyage/de l'itinéraire ou du segment de trajet), conformément à la définition établie par l'IATA.*