

# Communiqué

---

## **Air Canada annonce ses résultats du troisième trimestre de 2012**

**BAIIALA de 554 M\$ pour le troisième trimestre de 2012 (de 678 M\$ compte tenu des modifications du régime d'avantages du personnel)**

**Trésorerie et placements à court terme de 2,196 G\$ au 30 septembre 2012**

MONTRÉAL, le 8 novembre 2012 – Air Canada annonce un bénéfice avant intérêts, impôts, dotation aux amortissements et aux pertes de valeur et location d'avions (« BAIIALA »), exclusion faite de l'incidence de certaines modifications du régime d'avantages du personnel, de 554 M\$ au troisième trimestre de 2012, comparativement à un BAIIALA de 535 M\$ au troisième trimestre de 2011, soit une augmentation de 19 M\$. Compte tenu de l'incidence favorable des modifications du régime d'avantages du personnel, le BAIIALA a atteint 678 M\$ au troisième trimestre de 2012. Le bénéfice net ajusté<sup>1)</sup> s'est chiffré à 230 M\$, en hausse de 37 M\$ par rapport au troisième trimestre de 2011. Le bénéfice net ajusté dilué par action<sup>1)</sup> s'est établi à 0,82 \$ au troisième trimestre de 2012, contre un bénéfice net ajusté dilué par action de 0,68 \$ au trimestre correspondant de 2011. Pour ce qui est du bénéfice net calculé selon les PCGR, il s'est établi à 429 M\$ pour le troisième trimestre de 2012, soit un bénéfice dilué de 1,54 \$ par action, contre une perte nette de 124 M\$ pour le trimestre correspondant de l'exercice précédent, soit une perte diluée de 0,45 \$ par action. Cette amélioration du bénéfice net est en grande partie attribuable aux gains de change favorables d'un trimestre à l'autre.

« Je suis extrêmement satisfait de l'excellente performance financière d'Air Canada au troisième trimestre, notamment au vu du contexte économique dans lequel nous exerçons nos activités, a déclaré Calin Rovinescu, président et chef de la direction. Nous avons enregistré un BAIIALA de 554 M\$, ou de 678 M\$ si l'on tient compte des modifications du régime d'avantages du personnel, ainsi qu'un bénéfice net ajusté de 230 M\$. Nos produits passagers ont enregistré une croissance de 3,1 % grâce à la fois à l'amélioration du rendement unitaire et à l'augmentation du trafic. Notre approche disciplinée en matière de gestion de la capacité nous a permis d'obtenir un coefficient d'occupation record de 86,3 % pour le trimestre. Les lignes transpacifiques ont continué d'afficher une performance particulièrement forte, la hausse des produits connexes ayant été de 13,9 % en glissement annuel.

« De plus, pour les neuf premiers mois de 2012, conformément à notre priorité d'amélioration de notre bilan, la dette nette ajustée a été réduite de 308 M\$ et nos niveaux de trésorerie sont demeurés solides à environ 2,2 G\$.

« Nous avons continué de nous focaliser sur l'exploitation des possibilités de croissance à l'échelle internationale et la transformation continue de notre structure de coûts. Par ailleurs, nous avons annoncé plusieurs initiatives prévues visant le remaniement du parc aérien : le transfert de 15 appareils régionaux Embraer 175 à l'un des exploitants d'Air Canada Express, soit Sky Regional Airlines, sous réserve de certaines conditions; le déploiement sur des marchés clés de l'Ouest canadien de nouveaux appareils Q400 de Bombardier par Jazz, autre exploitant

d'Air Canada Express; et l'intégration l'an prochain de deux nouveaux appareils 777 de Boeing au parc aérien principal.

« Nous sommes en train de former un groupe de voyage d'agrément intégré qui combinerà les activités de notre entreprise voyagiste avec celles de notre nouveau transporteur spécialisé dans le voyage d'agrément. Notre équipe commerciale se concentre actuellement sur le lancement du transporteur spécialisé dans le voyage d'agrément qui aura lieu en 2013, et nous espérons communiquer de plus amples renseignements à cet égard dans les semaines qui viennent. Autre fait nouveau appréciable : l'entente conclue avec le commissaire de la concurrence du Canada, qui nous permettra de finaliser et de mettre en œuvre une coentreprise transfrontalière entre le Canada et les États-Unis avec United Airlines, notre partenaire d'alliance de longue date, sur cet important marché aérien.

« Ces initiatives, conjuguées à la focalisation continue sur la transformation des coûts, visent à assurer la compétitivité d'Air Canada à l'échelle mondiale ainsi que sa prospérité à long terme.

« Pour la troisième année d'affilée, Air Canada a été nommée meilleur transporteur aérien en Amérique du Nord dans le cadre du sondage de Skytrax, lequel fait référence au sein de l'industrie et est réalisé auprès de voyageurs aériens du monde entier. Je tiens à remercier nos employés de leur engagement indéfectible envers l'excellence et je me réjouis avec eux de cet honneur conféré à notre compagnie aérienne durant l'année qui marque son 75<sup>e</sup> anniversaire », de conclure M. Rovinescu.

Air Canada a entrepris des pourparlers avec le gouvernement fédéral portant sur la prolongation de l'allègement de la capitalisation du déficit de solvabilité, étant donné que le règlement sur la capitalisation extraordinaire d'Air Canada expire en janvier 2014. Les syndicats canadiens d'Air Canada appuient la demande de prolongation. Cette initiative vient s'ajouter aux diverses modifications apportées aux régimes de retraite d'Air Canada au cours des dernières rondes de négociations collectives et qui demeurent assujetties aux approbations réglementaires.

### **Points saillants relativement au compte de résultat**

Les produits passages réseau ont progressé de 92 M\$ (+3,1 %), compte tenu d'une amélioration de 1,6 % du rendement unitaire et d'une augmentation de 0,8 % du trafic. Les produits passages par siège-mille offert (« PPSMO ») ont crû de 2,2 % par rapport au troisième trimestre de 2011, en raison de la hausse du rendement et de l'amélioration de 0,5 % du coefficient d'occupation.

Exclusion faite de l'incidence de certaines modifications du régime d'avantages du personnel décrites ci-après, de la charge de carburant et des coûts liés à la portion terrestre des forfaits de Vacances Air Canada, les COSMO ont augmenté de 1,6 % en regard du troisième trimestre de 2011. Cette augmentation de 1,6 % des COSMO correspond à la hausse de 1,0 % à 2,0 % pour le troisième trimestre qu'anticipait Air Canada dans son communiqué de presse daté du 8 août 2012.

Au troisième trimestre de 2012, les charges opérationnelles ont baissé de 65 M\$ (- 2%) par rapport au trimestre correspondant de 2011. Les charges opérationnelles du troisième trimestre de 2012 tenaient compte d'une réduction de 124 M\$ au titre des modifications apportées aux clauses de la nouvelle convention collective conclue avec les pilotes relativement à l'âge de départ à la retraite.



Cette réduction figure au poste « Modifications du régime d'avantages du personnel » au compte consolidé de résultat d'Air Canada.

Pour le trimestre, le bénéfice opérationnel s'est chiffré à 421 M\$, compte tenu de l'incidence favorable des modifications du régime d'avantages du personnel, en hausse de 151 M\$ par rapport au troisième trimestre de 2011.

### **Points saillants relativement à la liquidité**

Au 30 septembre 2012, la trésorerie et les placements à court terme d'Air Canada totalisaient 2 196 M\$, soit une hausse de 17 M\$ par rapport au solde de la trésorerie et des placements à court terme au 30 septembre 2011, et représentaient 18 % des produits opérationnels des 12 derniers mois.

Au 30 septembre 2012, la dette nette ajustée s'est élevée à 4 268 M\$, en baisse de 308 M\$ par rapport au 31 décembre 2011, du fait de l'incidence des remboursements de dette, outre l'incidence favorable de l'appréciation du dollar canadien.

### **Perspectives actuelles**

Pour le quatrième trimestre de 2012, Air Canada prévoit que sa capacité réseau exprimée en sièges-milles offerts (« SMO ») augmentera de 0 % à 1,0 % par rapport au quatrième trimestre de 2011.

Compte tenu de la capacité exprimée en SMO déclarée pour les neuf premiers mois de 2012, Air Canada s'attend désormais à ce que sa capacité réseau augmente de 0,75 % à 1,25 % pour l'ensemble de l'exercice 2012 par rapport aux niveaux de l'exercice 2011 (plutôt que de 0,5 % à 1,5 % comme le projetait Air Canada dans son communiqué de presse daté du 8 août 2012) et elle s'attend à ce que la capacité de ses lignes intérieures pour l'ensemble de l'exercice 2012 progresse de 0,5 % à 1,0 % par rapport à l'ensemble de l'exercice 2011 (plutôt que de 0,5 % à 1,5 % comme le projetait Air Canada dans son communiqué de presse daté du 8 août 2012).

Pour le quatrième trimestre de 2012, Air Canada s'attend à une diminution de l'ordre de 2,0 % à 3,0 % des COSMO ajustées<sup>1)</sup> par rapport au quatrième trimestre de 2011. Compte tenu des charges opérationnelles déclarées pour les neuf premiers mois de 2012, Air Canada s'attend désormais à ce que les COSMO ajustées pour l'ensemble de 2012 augmentent de 0,75 % à 1,25 % par rapport à leur niveau de l'exercice 2011 (plutôt que de 0,5 % à 1,5 % comme le projetait Air Canada dans son communiqué de presse daté du 8 août 2012).

En outre, pour l'ensemble de 2013, Air Canada prévoit relever sa capacité réseau de l'ordre de 1,5 % à 3,0 % en regard de l'ensemble de 2012. Cette projection tient compte de tous les transporteurs en exploitation sous la bannière Air Canada Express, ainsi que des effets prévus des activités du nouveau groupe de voyage d'agrément et de la livraison des deux appareils 777 de Boeing prévue pour juin et août 2013.

En ce qui concerne les perspectives susmentionnées, Air Canada part de l'hypothèse que la croissance du PIB du Canada sera de l'ordre de 1,5 % à 2,0 % en 2012 et en 2013. Il a également

été présumé que le dollar canadien se négocierait en moyenne à 0,99 \$ CA pour 1,00 \$ US au quatrième trimestre de 2012 et à 1,00 \$ CA pour 1,00 \$ US pour l'ensemble de 2012, et que le cours du carburéacteur s'établirait en moyenne à 0,88 \$ le litre pour le quatrième trimestre de 2012 et à 0,89 \$ le litre pour l'ensemble de 2012.

Le tableau ci-après récapitule les perspectives susmentionnées d'Air Canada pour le quatrième trimestre de 2012 et l'ensemble de l'exercice 2012, notamment les principales hypothèses retenues :

	4 <sup>e</sup> trimestre 2012 par rapport au 4 <sup>e</sup> trimestre 2011	2012 par rapport à 2011
<b><u>Perspectives actuelles</u></b>		
Capacité en sièges-milles offerts (réseau)	Hausse de l'ordre de 0 % à 1,0 %	Hausse de l'ordre de 0,75 % à 1,25 %
Capacité en sièges-milles offerts (Canada)	s. o.	Hausse de l'ordre de 0,5 % à 1,0 %
COSMO ajustées <sup>1)</sup>	Baisse de l'ordre de 2,0 % à 3,0 %	Hausse de l'ordre de 0,75 % à 1,25 %

	Principales hypothèses 4 <sup>e</sup> trimestre 2012	Principales hypothèses Exercice 2012
<b><u>Principales hypothèses</u></b>		
Change du dollar CA au dollar US	0,99 \$	1,00 \$
Prix du litre de carburéacteur en dollar CA (déduction faite des opérations de couverture liées au carburant)	0,88 \$	0,89 \$
Économie canadienne	Croissance annualisée du PIB canadien de l'ordre de 1,5 % à 2,0 % en 2012	Croissance du PIB canadien de l'ordre de 1,5 % à 2,0 %

Pour l'exercice 2012, Air Canada prévoit également ce qui suit :

- La dotation aux amortissements et aux pertes de valeur baissera de 50 M\$ par rapport à l'exercice 2011 (plutôt que de 55 M\$ comme le projetait Air Canada dans son communiqué de presse daté du 8 août 2012). Cette prévision révisée tient compte des charges réelles comptabilisées pour les neuf premiers mois de 2012.
- Les charges sociales s'accroîtront de 30 M\$ par rapport à l'exercice 2011.

Le tableau ci-après récapitule les perspectives susmentionnées d'Air Canada pour l'ensemble de l'exercice 2012 :

	<b>2012 par rapport à 2011</b>
Dotation aux amortissements et aux pertes de valeur	Baisse de 50 M\$
Charges sociales	Hausse de 30 M\$

Le tableau ci-après récapitule les perspectives d'Air Canada pour l'ensemble de l'exercice 2013 :

	<b>2013 par rapport à 2012</b>
<b>Perspectives actuelles</b>	
Capacité en sièges-milles offerts (réseau)	Hausse de l'ordre de 1,5 % à 3,0 %
<b>Principales hypothèses</b>	
Économie canadienne	Croissance du PIB canadien de l'ordre de 1,5 % à 2,0 %

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.

## 1) Mesures hors PCGR

Sont décrites ci-après certaines mesures hors PCGR qu'utilise Air Canada pour fournir des renseignements supplémentaires sur sa performance financière et opérationnelle. Comme ces mesures ne sont pas conformes aux PCGR du Canada 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 sociétés ouvertes. Le lecteur est invité à se reporter au rapport de gestion du troisième trimestre de 2012 d'Air Canada pour un rapprochement des mesures financières hors PCGR.

- Air Canada utilise le bénéfice net (perte) ajusté et le bénéfice net (perte) ajusté par action - dilué pour mesurer son rendement tout en excluant les effets du change, le produit (coût) financier net du passif au titre des avantages du personnel, les ajustements à la valeur du marché à l'égard des instruments dérivés et autres instruments financiers comptabilisés à la juste valeur ainsi que les éléments exceptionnels.
- Le BAIIALA est une mesure couramment utilisée dans le secteur du transport aérien et il est utilisé par Air Canada pour mesurer le bénéfice avant intérêts, impôts, dotation aux



amortissements et aux pertes de valeur et locations 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.

- Les COSMO ajustées permettent à Air Canada de mesurer le rendement courant des activités de la compagnie aérienne, exclusion faite de l'incidence de la charge de carburant, des coûts liés à la portion terrestre des forfaits de Vacances Air Canada et d'autres éléments exceptionnels, car ces coûts et charges risquent de fausser l'analyse de certaines tendances commerciales et de rendre moins pertinente toute analyse comparative.
- Air Canada considère que les flux de trésorerie disponibles constituent un indicateur de la vigueur financière et du rendement de ses activités étant donné qu'ils indiquent le montant de trésorerie pouvant être affecté au remboursement de la dette et, notamment, au respect des obligations financières courantes et au réinvestissement dans Air Canada.
- La dette nette ajustée est une composante clé de la gestion du capital pour Air Canada car elle lui permet de mesurer la dette nette de la compagnie aérienne.

Les états financiers consolidés résumés intermédiaires non audités du troisième trimestre de 2012 d'Air Canada et les notes complémentaires ainsi que son rapport de gestion du troisième trimestre de 2012 peuvent être consultés sur son site au [www.aircanada.com](http://www.aircanada.com) et seront déposés sur SEDAR au [www.sedar.com](http://www.sedar.com).

Pour un complément d'information sur les documents publics d'Air Canada, dont sa Notice annuelle datée du 29 mars 2012, veuillez consulter SEDAR au [www.sedar.com](http://www.sedar.com).

#### **Avis concernant la téléconférence**

Air Canada invite les analystes à sa téléconférence qui se tiendra aujourd'hui, le 8 novembre, à 9 h 00 HE. Calin Rovinescu, président et chef de la direction, Michael Rousseau, vice-président général et chef des Affaires financières, Ben Smith, vice-président général, Affaires commerciales et Pierre Houle, trésorier, analyseront les résultats financiers d'Air Canada pour le troisième trimestre de 2012 et répondront aux questions des analystes et des porteurs d'obligations à rendement élevé.

Composez le (416) 695-9706 ou le 1-866-225-0198 ou écoutez la webémission audio (écoute seulement) en direct au <http://bellwebcasting.ca/audience/index.asp?eventid=95158021>.

#### **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 communiqué, ils sont soumis à de grands risques et incertitudes. Les prévisions ou projections ne sont donc pas entièrement assurées en raison, notamment, de la survenance possible d'événements externes ou de l'incertitude qui caractérise le secteur. À terme, les résultats réels peuvent donc différer sensiblement des résultats évoqués par ces énoncés prospectifs du fait de l'action de divers facteurs, dont l'état du secteur, du marché, du crédit et de la conjoncture en général, la capacité de réduire les coûts d'exploitation et d'obtenir du financement, les questions de retraite, les prix de l'énergie, les relations du travail, les taux de change et d'intérêt, la concurrence, les conflits armés, les attentats terroristes, les épidémies, les facteurs environnementaux (y compris les systèmes météorologiques et autres phénomènes naturels et les facteurs découlant de sources d'origine humaine), les questions d'assurance et les coûts qui y sont associés, l'évolution de la demande en fonction du caractère saisonnier du secteur, les questions d'approvisionnement, l'évolution de la législation, de la réglementation ou de procédures judiciaires, les litiges actuels et éventuels avec des tiers ainsi que les facteurs dont il est fait mention dans le présent communiqué de presse, ainsi qu'à la rubrique 18, « Facteurs de risque », du rapport de gestion de 2011 d'Air Canada daté du 9 février 2012 et à la rubrique 14, « Facteurs de risque », du rapport de gestion du troisième trimestre de 2012 d'Air Canada daté du 8 novembre 2012. 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.*

- 30 -

**Personnes-ressources :** Isabelle Arthur (Montréal) 514 422-5788  
Peter Fitzpatrick (Toronto) 416 263-5576  
Angela Mah (Vancouver) 604 270-5741

**Internet :** [aircanada.com](http://aircanada.com)



MEMBRE DU RÉSEAU STAR ALLIANCE

## Points saillants

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

(en millions de dollars canadiens, sauf indication contraire)	Troisième trimestre			Neuf premiers mois		
	2012	2011	Variation (\$)	2012	2011	Variation (\$)
<b>Mesure de performance financière</b>						
Produits opérationnels	3 328	3 242	86	9 279	8 913	366
Bénéfice opérationnel	421	270	151	391	277	114
Produits (charges) non opérationnelles	8	(394)	402	(212)	(467)	255
Bénéfice (perte) avant impôts sur le résultat	429	(124)	553	179	(190)	369
Bénéfice net (perte nette) découlant des activités poursuivies	429	(124)	553	178	(189)	367
Bénéfice net (perte nette) découlant des activités abandonnées – Aveos	-	-	-	(55)	-	(55)
Bénéfice net (perte nette)	429	(124)	553	123	(189)	312
Bénéfice net ajusté <sup>1)</sup>	230	193	37	59	45	14
Marge opérationnelle (en %), exclusion faite de l'incidence des modifications du régime d'avantages du personnel <sup>[2]</sup>	8,9 %	8,3 %	0,6 pts	2,9 %	3,1 %	(0,2) pts
Marge opérationnelle (en %)	12,7 %	8,3 %	4,4 pts	4,2 %	3,1 %	1,1 pts
BAIILA, exclusion faite de l'incidence des modifications du régime d'avantages du personnel <sup>[2] [3]</sup>	554	535	19	1 043	1 080	(37)
BAIILA <sup>[3]</sup>	678	535	143	1 167	1 080	87
Marge BAIILA (en %), exclusion faite de l'incidence des modifications du régime d'avantages du personnel <sup>[2] [3]</sup>	16,6 %	16,5 %	0,1 pts	11,2 %	12,1 %	(0,9) pts
Marge BAIILA (en %) <sup>[3]</sup>	20,4 %	16,5 %	3,9 pts	12,6 %	12,1 %	0,5 pts
Trésorerie, équivalents de trésorerie et placements à court terme	2 196	2 179	17	2 196	2 179	17
Flux de trésorerie disponibles <sup>4)</sup>	(164)	4	(168)	204	435	(231)
Dette nette ajustée <sup>5)</sup>	4 268	4 645	(377)	4 268	4 645	(377)
Bénéfice net (perte nette) par action – dilué	1,54 \$	(0,45) \$	1,99 \$	0,63 \$	(0,70) \$	1,33 \$
Bénéfice net ajusté par action – dilué <sup>1)</sup>	0,82 \$	0,68 \$	0,14 \$	0,21 \$	0,16 \$	0,05 \$
<b>Statistiques opérationnelles</b>						
			Variation (%)			Variation (%)
Passagers-milles payants (PMP) (en millions)	16 258	16 126	0,8	43 072	42 158	2,2
Sièges-milles offerts (SMO) (en millions)	18 835	18 799	0,2	51 785	51 170	1,2
Coefficient d'occupation (en %)	86,3 %	85,8 %	0,5 pts	83,2 %	82,4 %	0,8 pts
Produits passages par PMP (« rendement unitaire ») (en cents)	18,4	18,1	1,6	18,8	18,5	2,0
Produits passages par SMO (« PPSMO ») (en cents)	15,9	15,5	2,2	15,7	15,2	2,9
Produits opérationnels par SMO (en cents)	17,7	17,2	2,4	17,9	17,4	2,9
Charges opérationnelles par SMO (« COSMO ») (en cents)	15,4	15,8	(2,4)	17,2	16,9	1,7
COSMO ajustées (en cents) <sup>6)</sup>	10,7	10,6	1,6	11,6	11,4	2,0
Effectif moyen (en milliers d'ETP) <sup>7)</sup>	24,0	23,9	0,2	24,0	23,7	1,2
Avions en service à la clôture de la période <sup>8)</sup>	352	353	(0,3)	352	353	(0,3)
Utilisation moyenne du parc aérien (en heures par jour) <sup>9)</sup>	11,0	10,8	1,5	10,4	10,3	0,4
Fréquences des produits (en milliers)	148	147	0,8	423	418	1,3
Longueur moyenne des étapes (en milles) <sup>9)</sup>	925	931	(0,6)	899	903	(0,4)
Coût économique du litre de carburant (en cents) <sup>10)</sup>	87,8	85,8	2,3	90,0	84,1	7,0
Consommation de carburant (en millions de litres) <sup>9)</sup>	1 104	1 103	0,1	3 052	3 025	0,9
Produits - passagers payants (en millions) <sup>11)</sup>	9,8	9,5	2,5	26,7	26,0	2,8

AIR CANADA 

MEMBRE DU RÉSEAU STAR ALLIANCE 

- 1) Le bénéfice net (perte nette) ajusté et le bénéfice net (perte nette) ajusté par action - dilué ne sont pas des mesures financières reconnues par les PCGR. Se reporter à la rubrique 16, Mesures financières hors PCGR, du rapport de gestion du troisième trimestre 2012 d'Air Canada daté du 8 novembre 2012 pour un complément d'information à cet égard.
- 2) Au troisième trimestre de 2012, Air Canada a inscrit une diminution des charges opérationnelles de 124 M\$ au titre des modifications apportées aux clauses de la convention collective conclue avec l'APAC relativement à l'âge du départ à la retraite.
- 3) Le BAIILALA (à savoir le bénéfice avant intérêts, impôts, dotation aux amortissements et aux pertes de valeur et location d'avions), exclusion faite de l'incidence des modifications du régime d'avantages du personnel, et le BAIILALA ne sont pas des mesures financières reconnues par les PCGR. Se reporter à la rubrique 16, Mesures financières hors PCGR, du rapport de gestion du troisième trimestre 2012 d'Air Canada daté du 8 novembre 2012 pour un complément d'information à cet égard.
- 4) Les flux de trésorerie disponibles (à savoir les flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles moins les achats d'immobilisations corporelles et incorporelles) ne sont pas une mesure financière reconnue par les PCGR. Se reporter à la rubrique 7.5 du rapport de gestion du troisième trimestre 2012 d'Air Canada daté du 8 novembre 2012 pour un complément d'information à cet égard.
- 5) La dette nette ajustée (à savoir le total de la dette moins la trésorerie, les équivalents de trésorerie et les placements à court terme, plus les contrats de location simple immobilisés) n'est pas une mesure financière reconnue par les PCGR. Se reporter à la rubrique 7.3 du rapport de gestion du troisième trimestre 2012 d'Air Canada daté du 8 novembre 2012 pour un complément d'information à cet égard.
- 6) Les COSMO ajustées ne sont pas une mesure financière reconnue par les PCGR. Se reporter à la rubrique 16, Mesures financières hors PCGR, du rapport de gestion du troisième trimestre 2012 d'Air Canada daté du 8 novembre 2012 pour un complément d'information à cet égard.
- 7) Rend compte des équivalents temps plein (« ETP ») à Air Canada, à l'exclusion des ETP chez des transporteurs tiers (comme Jazz Aviation S.E.C. (« Jazz »)) exerçant leurs activités au titre de contrats d'achat de capacité avec Air Canada.
- 8) Comprend les avions de Jazz visés par le contrat d'achat de capacité conclu avec Jazz (le « CAC de Jazz ») et les avions exploités par d'autres transporteurs tiers en vertu de contrats d'achat de capacité. Se reporter à la rubrique 6 du rapport de gestion du troisième trimestre 2012 d'Air Canada daté du 8 novembre 2012 pour un complément d'information sur le parc aérien d'Air Canada.
- 9) À l'exclusion des vols nolisés et des transporteurs tiers exerçant leurs activités aux termes de contrats d'achat de capacité, sauf les avions de Jazz visés par le CAC de Jazz.
- 10) À l'exclusion des transporteurs tiers, sauf Jazz, exerçant leurs activités aux termes de contrats d'achat de capacité. Compte tenu des frais de transport. Le coût économique du litre de carburant n'est pas une mesure financière reconnue par les PCGR. Se reporter à la rubrique 4 du rapport de gestion du troisième trimestre 2012 d'Air Canada daté du 8 novembre 2012 pour un complément d'information à cet égard.
- 11) Correspond à la définition établie par l'IATA. Les passagers payants sont dénombrés en fonction des indicatifs de vol.

**AIR CANADA** 

MEMBRE DU RÉSEAU STAR ALLIANCE 