

## **Troisième trimestre de 2013**

### **Rapport de gestion**

Le 8 novembre 2013

# TABLE DES MATIÈRES

1. Points saillants.....	1
2. Introduction et principales hypothèses.....	3
3. Aperçu général.....	5
4. Résultats des activités – comparaison des troisièmes trimestres de 2013 et de 2012.....	10
5. Résultats des activités – comparaison des neuf premiers mois de 2013 et de 2012.....	22
6. Parc aérien.....	32
7. Gestion financière et gestion du capital.....	34
7.1. Liquidité.....	34
7.2. Situation financière.....	34
7.3. Dette nette ajustée.....	35
7.4. Fonds de roulement.....	36
7.5. Flux de trésorerie consolidés.....	37
7.6. Dépenses d'investissement et contrats de financement connexes.....	38
7.7. Obligations de capitalisation des régimes de retraite.....	39
7.8. Obligations contractuelles.....	41
7.9. Capital social.....	43
8. Résultats financiers trimestriels.....	44
9. Instruments financiers et gestion du risque.....	46
10. Estimations comptables critiques.....	47
11. Méthodes comptables.....	47
12. Arrangements hors bilan.....	48
13. Transactions entre parties liées.....	48
14. Facteurs de risque.....	48
15. Contrôles et procédures.....	48
16. Mesures financières hors PCGR.....	50
17. Glossaire.....	54

## 1. 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		
	2013	2012	Variation (\$)	2013	2012	Variation (\$)
<b>Mesures de performance financière</b>						
Produits opérationnels	3 479	3 326	153	9 488	9 275	213
Bénéfice opérationnel	416	423	(7)	484	395	89
Charges non opérationnelles	(125)	(64)	(61)	(476)	(415)	(61)
Bénéfice (perte) avant impôts sur le résultat et activités abandonnées	291	359	(68)	8	(20)	28
Bénéfice net (perte nette) découlant des activités poursuivies	299	359	(60)	16	(21)	37
Perte nette découlant des activités abandonnées – Aveos	-	-	-	-	(55)	55
Bénéfice net (perte nette)	299	359	(60)	16	(76)	92
Bénéfice net ajusté <sup>2)</sup>	365	229	136	337	60	277
Marge opérationnelle (en %), à l'exclusion de l'incidence des modifications du régime d'avantages du personnel <sup>3)</sup>	12,0 %	8,9 %	3,1 pts	5,1 %	2,9 %	2,2 pts
Marge opérationnelle	12,0 %	12,7 %	(0,7) pt	5,1 %	4,3 %	0,8 pt
BAIILA à l'exclusion des modifications du régime d'avantages du personnel <sup>3), 4)</sup>	626	551	75	1 156	1 037	119
BAIILA <sup>4)</sup>	626	678	(52)	1 156	1 164	(8)
Marge BAIILA à l'exclusion des modifications du régime d'avantages du personnel <sup>3), 4)</sup>	18,0 %	16,6 %	1,4 pt	12,2 %	11,2 %	1,0 pt
Marge BAIILA <sup>4)</sup>	18,0 %	20,4 %	(2,4) pts	12,2 %	12,5 %	(0,3) pt
Liquidités non soumises à restrictions <sup>5)</sup>	2 412	2 135	277	2 412	2 135	277
Flux de trésorerie disponibles <sup>6)</sup>	(249)	(153)	(96)	45	220	(175)
Dette nette ajustée <sup>7)</sup>	4 104	4 125	(21)	4 104	4 125	(21)
Bénéfice dilué (perte diluée) par action	1,05 \$	1,28 \$	(0,23) \$	0,05 \$	(0,29) \$	0,34 \$
Bénéfice net ajusté par action – dilué <sup>2)</sup>	1,29 \$	0,82 \$	0,47 \$	1,19 \$	0,22 \$	0,97 \$
<b>Statistiques opérationnelles<sup>8)</sup></b>			<b>Variation (%)</b>			<b>Variation (%)</b>
Passagers-milles payants (en millions) (PMP)	16 726	16 258	2,9	43 906	43 072	1,9
Sièges-milles offerts (en millions) (SMO)	19 404	18 835	3,0	52 540	51 785	1,5
Coefficient d'occupation (en %)	86,2 %	86,3 %	(0,1) pt	83,6 %	83,2 %	0,4 pt
Produits passages par PMP (« rendement unitaire ») (en cents)	18,8	18,4	2,0	19,0	18,8	0,9
Produits passages par SMO (« PPSMO ») (en cents)	16,2	15,9	1,8	15,9	15,7	1,4
Produits opérationnels par SMO (en cents)	17,9	17,7	1,5	18,1	17,9	0,8
Charges opérationnelles par SMO (« COSMO »), à l'exclusion des modifications du régime d'avantages du personnel (en cents) <sup>3)</sup>	15,8	16,1	(1,9)	17,1	17,4	(1,4)
COSMO ajustées (en cents) <sup>9)</sup>	10,4	10,7	(3,4)	11,5	11,6	(1,2)
Effectif moyen (en milliers d'ETP) <sup>10)</sup>	24,4	24,0	1,6	24,5	24,0	2,2
Avions en service à la clôture de la période	351	352	(0,3)	351	352	(0,3)
Utilisation moyenne du parc aérien (en heures par jour)	10,8	10,8	(0,3)	10,3	10,2	0,4
Fréquences des appareils (en milliers)	146	148	(1,4)	417	423	(1,4)
Longueur moyenne des étapes (en milles)	879	862	1,9	846	838	1,0
Coût économique du litre de carburant (en cents) <sup>11)</sup>	89,6	87,7	2,2	89,2	90,0	(0,9)
Consommation de carburant (en millions de litres)	1 111	1 114	(0,3)	3 050	3 080	(1,0)
Produits – passagers payants (en millions) <sup>12)</sup>	10,0	9,8	2,0	27,3	26,7	2,2

- 1) *Au troisième trimestre de 2013, Air Canada a inscrit une charge d'intérêts de 95 M\$ relativement au rachat de ses billets garantis prioritaires échéant en 2015 et en 2016.*
- 2) *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 présent rapport de gestion pour un complément d'information à cet égard.*
- 3) *Au troisième trimestre de 2012, Air Canada a inscrit une diminution des charges opérationnelles de 127 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.*
- 4) *Le BAIIALA (à savoir le bénéfice avant intérêts, impôts, dotation aux amortissements et aux pertes de valeur et la location d'appareils) n'est pas une mesure financière reconnue par les PCGR. Se reporter à la rubrique 16, Mesures financières hors PCGR, du présent rapport de gestion pour un complément d'information à cet égard.*
- 5) *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.*
- 6) *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 présent rapport de gestion pour un complément d'information à cet égard.*
- 7) *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 présent rapport de gestion pour un complément d'information à cet égard.*
- 8) *Les statistiques opérationnelles (à l'exception de l'effectif moyen en ETP) tiennent compte des transporteurs tiers (comme Jazz Aviation S.E.C. (« Jazz »)) exerçant leurs activités aux termes de contrats d'achat de capacité avec Air Canada.*
- 9) *Les COSMO ajustées ne sont pas une mesure financière reconnue par les PCGR. Se reporter à la rubrique 16, Mesures financières hors PCGR, du présent rapport de gestion pour un complément d'information à cet égard.*
- 10) *Rend compte des équivalents temps plein (« ETP ») à Air Canada, à l'exclusion des ETP chez des transporteurs tiers (comme Jazz) exerçant leurs activités au titre de contrats d'achat de capacité avec Air Canada.*
- 11) *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 aux rubriques 4 et 5 du présent rapport de gestion pour un complément d'information à cet égard.*
- 12) *Les passagers payants sont dénombrés en fonction des indicatifs de vol conformément à la définition établie par l'IATA.*

## 2. INTRODUCTION ET PRINCIPALES HYPOTHÈSES

Aux fins du présent rapport de gestion, « Société » renvoie, selon le contexte, à Air Canada et à une ou plusieurs de ses filiales, y compris Société en commandite Touram Limitée (faisant affaire sous la dénomination « Vacances Air Canada<sup>MC</sup> » (« Vacances Air Canada »)) et 8165343 Canada Inc. (faisant affaire sous la dénomination « Air Canada rouge<sup>MC</sup> » (« Air Canada rouge »)). Air Canada rouge a commencé l'exploitation des vols le 1<sup>er</sup> juillet 2013. Ce rapport de gestion fournit une présentation et une analyse des résultats financiers d'Air Canada pour le troisième trimestre de 2013, selon le point de vue de la direction. Ce rapport doit être lu en parallèle avec les états financiers consolidés résumés intermédiaires non audités du troisième trimestre de 2013 et les notes complémentaires d'Air Canada ainsi que les états financiers consolidés audités annuels de 2012 et les notes complémentaires d'Air Canada, outre son rapport de gestion annuel de 2012 daté du 7 février 2013. Toute l'information financière est conforme aux principes comptables généralement reconnus (« PCGR ») du Canada tels qu'ils sont énoncés dans la partie I du *Manuel de l'Institut Canadien des Comptables Agréés* (le « Manuel de l'ICCA »), qui intègrent les Normes internationales d'information financière (« IFRS ») publiées par l'International Accounting Standards Board (l'« IASB »), sauf indication contraire visant toute information financière expressément désignée.

La Société a adopté des normes comptables nouvelles et modifiées, avec prise d'effet le 1<sup>er</sup> janvier 2013, conformément aux dispositions transitoires applicables, avec certains ajustements rétrospectifs au 1<sup>er</sup> janvier 2012. Il y a lieu de se reporter à la rubrique 11 du présent rapport de gestion pour un complément d'information et d'autres renseignements.

Sauf indication contraire, tous les montants sont exprimés en dollars canadiens. La rubrique 17, *Glossaire*, du présent rapport de gestion donne l'explication des principaux termes utilisés dans le présent document. À moins de mention contraire ou à moins que le contexte ne s'y oppose, le présent rapport de gestion est à jour au 7 novembre 2013. Le présent rapport de gestion comprend des énoncés prospectifs. Il y a lieu de se reporter à la *Mise en garde concernant les énoncés prospectifs* ci-après pour une analyse des risques, incertitudes et hypothèses liés à ces énoncés. Pour une description des risques visant Air Canada, il y a lieu de se reporter à la rubrique 18, *Facteurs de risque*, du rapport de gestion annuel d'Air Canada de 2012 daté du 7 février 2013 et à la rubrique 14, *Facteurs de risque*, du présent rapport de gestion. Le 8 novembre 2013, Air Canada a publié dans un communiqué ses résultats du troisième trimestre de 2013. Ce communiqué peut être consulté sur le site Web d'Air Canada au [aircanada.com](http://aircanada.com) ainsi que sur le site de SEDAR au [sedar.com](http://sedar.com). Pour un complément d'information sur les documents publics d'Air Canada, dont sa notice annuelle, il y a lieu de consulter le site de SEDAR au [sedar.com](http://sedar.com).

### MISE EN GARDE CONCERNANT LES ÉNONCÉS PROSPECTIFS

Les communications publiques d'Air Canada peuvent contenir des énoncés prospectifs écrits ou oraux au sens de la législation en valeurs mobilières applicable. Le présent rapport de gestion en renferme, tout comme les autres documents déposés auprès des organismes de réglementation et des autorités de réglementation des valeurs mobilières peuvent en renfermer. Ces énoncés prospectifs peuvent être basés sur des prévisions de résultats à venir et des estimations de montants qui ne peuvent pas être déterminés pour l'heure. Ces énoncés peuvent porter notamment sur des stratégies, des attentes, des opérations prévues ou des actions à venir. Ils se reconnaissent à l'emploi de termes comme *prévoir*, *projeter*, *pouvoir*, *planifier* et *estimer*, 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 rapport, 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. 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 opérationnels et d'obtenir du financement, les questions de retraite, les cours 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 liés à l'environnement (dont les systèmes météorologiques et autres phénomènes naturels, et des facteurs 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 rapport de gestion, notamment à la rubrique 18, *Facteurs de risque*, du rapport de gestion annuel d'Air Canada de 2012 daté du 7 février 2013 et à la rubrique 14, *Facteurs de risque*, du présent rapport de gestion. Les énoncés

prospectifs contenus dans le présent rapport de gestion représentent les attentes d’Air Canada en date du 7 novembre 2013 (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 qui pourraient se produire par la suite ou pour quelque autre motif, sauf si elle y est tenue par la réglementation en valeurs mobilières applicable.

#### **PRINCIPALES HYPOTHÈSES**

Air Canada a formulé des hypothèses pour l’élaboration et la formulation de ces énoncés prospectifs. Dans le cadre de ses hypothèses, elle a présumé que la croissance du PIB du Canada sera de l’ordre de 1,25 % à 1,75 % pour l’exercice 2013 au complet. Air Canada a également présumé que le dollar canadien se négocierait en moyenne à 1,03 \$ CA pour 1,00 \$ US au quatrième trimestre de 2013 et pour l’ensemble de 2013, et que le cours du carburéacteur s’établirait en moyenne à 0,89 \$ le litre pour le quatrième trimestre et pour l’ensemble de 2013.

### 3. APERÇU GÉNÉRAL

Au troisième trimestre de 2013, Air Canada a dégagé un bénéfice net ajusté de 365 M\$, chiffre qui constitue un record pour la compagnie aérienne ainsi qu'une amélioration de 136 M\$ par rapport au troisième trimestre de 2012. Air Canada a annoncé un bénéfice net établi selon les PCGR de 299 M\$, soit un bénéfice dilué de 1,05 \$ par action, contre un bénéfice net de 359 M\$, soit un bénéfice dilué de 1,28 \$ par action, au troisième trimestre de 2012, en baisse de 60 M\$, soit un montant dilué de 0,23 \$ par action. Au troisième trimestre de 2012, Air Canada a inscrit une réduction des charges opérationnelles de 127 M\$ au titre des modifications du régime d'avantages du personnel relativement à l'incidence des modifications apportées à la convention collective conclue avec l'APAC relativement à l'âge du départ à la retraite. Aucune réduction analogue des charges opérationnelles n'a été comptabilisée pour le troisième trimestre de 2013.

Air Canada continue de progresser dans la réalisation de ses initiatives stratégiques afin de réduire ses charges et d'assurer sa rentabilité durable. La stratégie commerciale d'Air Canada s'appuie sur quatre priorités clés. Le texte ci-après énonce les progrès accomplis au titre de chacune d'elles.

#### Croissance du chiffre d'affaires et transformation des coûts

Air Canada *rouge*, le nouveau transporteur loisirs à faibles coûts d'Air Canada, a débuté ses activités le 1<sup>er</sup> juillet. L'exploitation d'Air Canada *rouge* est axée sur le principe du maintien d'une structure de coûts analogue à celle de ses concurrents à faibles coûts, au moyen d'une densité de sièges accrue, de taux de rémunération réduits et de règles de travail concurrentielles, outre la diminution des coûts indirects. Le parc aérien inaugural comprenait quatre appareils, soit deux 767-300ER de Boeing et deux A319 d'Airbus, avec des vols vers Athènes, Édimbourg, Venise, la République dominicaine, Cuba, Costa Rica et la Jamaïque. Air Canada *rouge* entend accroître son parc aérien en ajoutant six appareils A319 d'Airbus d'ici décembre 2013 et quatre autres A319 d'ici mars 2014, pour un total de 14 appareils pour la saison hivernale 2013-2014. Il y a lieu de se reporter à la rubrique 6 du présent rapport de gestion pour un complément d'information sur le parc aérien réel et projeté d'Air Canada *rouge*. La croissance du parc aérien projeté rendra possible l'expansion du réseau d'Air Canada *rouge* afin d'y intégrer pour la saison hivernale 2013-2014 de nouvelles destinations vers les Antilles, le Mexique, la Floride et Las Vegas, soit 23 destinations soleil au total. Par le truchement de la structure tarifaire plus concurrentielle d'Air Canada *rouge*, la compagnie aérienne compte améliorer sa rentabilité au sein du marché des voyages d'agrément.

Le 18 octobre, l'Autorité aéroportuaire du Grand Toronto (« GTAA ») et Air Canada ont annoncé qu'elles rehaussaient leur relation commerciale en vue du développement de l'aéroport Toronto Pearson comme plaque tournante internationale. La nouvelle entente commerciale vise à mettre en œuvre des améliorations continues en matière de service à la clientèle, de sorte à offrir aux Canadiens des fréquences de vol plus élevées vers les marchés existants et à rendre accessibles davantage de destinations internationales. Cette relation commerciale rehaussée avec la GTAA devrait en outre permettre à Air Canada de se positionner avantageusement en vue d'obtenir de manière plus rentable une proportion accrue des flux croissants de passagers internationaux.

Qui plus est, Air Canada annonçait récemment le lancement d'un processus de demande de propositions afin de choisir un nouveau transporteur régional qui exploitera certaines lignes transfrontalières existantes avec les États-Unis, et ce, à compter de la mi-2014. Le lancement de ce processus de demande de propositions est une composante importante de la stratégie de diversification des transporteurs régionaux de la compagnie aérienne et de son programme de transformation des coûts. Au cours des deux dernières années, Air Canada a apporté des modifications significatives à sa stratégie et à ses relations avec ses partenaires régionaux, lesquels sont tous en exploitation sous la bannière Air Canada Express. Dernière étape en date, la compagnie aérienne a parachevé le transfert de ses 15 appareils 175 d'Embraer à un transporteur régional dont la structure de coûts est plus concurrentielle.

Au troisième trimestre 2013, Air Canada a procédé au refinancement fructueux de ses billets garantis prioritaires de 2010, opération qui diminue considérablement la structure de coûts de la compagnie aérienne, solidifie sa situation financière et améliore son profil de crédit. Le taux d'intérêt moyen pondéré effectif a diminué d'environ 300 points de base, l'échéance a été reportée de quatre ans et les fonds pouvant être empruntés aux termes de ce nouveau financement ont augmenté pour se chiffrer désormais à 300 M\$ tout en étant essentiellement garantis par le même ensemble de biens. Il y a lieu de se reporter à la rubrique 7.8 du présent rapport de gestion pour un complément d'information.

### Expansion internationale

Air Canada a pris livraison de deux des cinq appareils 777-300ER de Boeing en configuration haute densité en juin et août 2013, respectivement, à la suite de la clôture fructueuse d'un financement comportant un placement privé de certificats de fiducie bonifiés portant sur du matériel d'une valeur nominale globale de 715 M\$ US (le « financement au moyen de certificats de fiducie bonifiés »). Ces appareils offrent une nouvelle configuration à trois cabines (Super Affaires, Économique Privilège et Économique). L'exploitation de vols a débuté le 3 juillet entre Montréal et Paris dans le cas du premier appareil 777-300ER de Boeing et le 28 août entre Toronto et Munich pour ce qui est du deuxième. Ce deuxième appareil commencera à assurer des vols au départ de Vancouver à destination de Hong Kong le 16 novembre. Le 8 octobre, Air Canada a annoncé son intention d'offrir sa nouvelle cabine Économique Privilège sur un plus grand nombre de vols internationaux, notamment sur la ligne Vancouver-Londres Heathrow assurée toute l'année, de même que sur ses vols au départ de Montréal à destination de Londres Heathrow offerts durant la haute saison estivale.

Les appareils A319 d'Airbus qu'exploite Air Canada *rouge* seront affectés vers des destinations auparavant desservies par la compagnie aérienne principale, à un coût par siège moindre cependant. Les appareils 767-300ER de Boeing qu'exploite Air Canada *rouge* seront affectés vers certaines destinations loisirs situées en Europe auparavant desservies par la compagnie aérienne principale, ainsi que de nouvelles destinations loisirs, toujours en Europe. À cet égard, le 8 octobre 2013, Air Canada a annoncé que, dans le cadre de son horaire estival 2014, Air Canada *rouge* compte lancer des vols saisonniers sans escale Toronto-Lisbonne, Toronto-Manchester, Montréal-Barcelone et Montréal-Nice. Ces nouvelles lignes s'ajouteront aux autres destinations vacances prisées du transporteur loisirs, notamment le service Toronto-Dublin assuré toute l'année, qui avait été annoncé antérieurement, ainsi qu'à ses options de forfaits vacances et croisières offertes en collaboration avec Vacances Air Canada.

Le 30 septembre, Air Canada a annoncé l'expansion de son entente de collaboration commerciale de longue date avec Air China. L'entente élargie améliore encore davantage les services intertransporteurs et l'exploitation à code multiple que les deux compagnies aériennes offrent par le truchement de leurs plaques tournantes respectives, en vue de faciliter les déplacements entre le Canada et la Chine pour les voyageurs, tout en agrandissant les réseaux internationaux des partenaires Star Alliance. Ces vols à code multiple permettent aux deux transporteurs de tirer parti de leurs plaques tournantes à Vancouver, à Toronto et à Beijing en vue de simplifier les réservations et les correspondances pour les voyageurs et leurs bagages, et ce, vers 12 nouvelles destinations (six en Chine et six au Canada).

### Lien de confiance avec la clientèle

En octobre 2013, Air Canada a annoncé le lancement d'un nouveau programme appelé *Air Canada Affaires Plus* qui offre de précieux outils en ligne pour aider les entreprises de toutes tailles à mieux gérer leurs déplacements, à réduire leurs coûts et à accumuler des primes pour améliorer les déplacements. Le programme *Air Canada Affaires Plus* permettra aux entreprises de toutes tailles d'effectuer le suivi de leur investissement en déplacements, de réaliser des économies et d'accumuler des primes pour voyager avec Air Canada. Les membres seront admissibles à des offres de réduction pour des vols et services d'Air Canada ainsi que des primes, comme des eSurclassements, l'accès aux salons Feuille d'érable, la présélection des places et d'autres offres spéciales exclusives. Ce programme, ainsi que d'autres attributs de la compagnie aérienne, comme son vaste réseau mondial, son service de la classe Affaires, ses salons Feuille d'érable, ainsi que ses programmes de fidélisation Aéroplan et Altitude, devraient conforter encore davantage la position de chef de file d'Air Canada en tant que transporteur privilégié des voyageurs d'affaires canadiens.

### Évolution de la culture d'entreprise

En 2013, en date du présent rapport de gestion, Air Canada s'est vu décerner les prix prestigieux ci-après. Ces honneurs montrent à quel point la clientèle apprécie le vaste réseau de la compagnie aérienne, ses partenariats et ses produits et services de classe mondiale, outre le dévouement et le professionnalisme dont font preuve ses effectifs.

- Air Canada a été classée « Meilleur transporteur aérien en Amérique du Nord » dans le cadre d'un sondage réalisé à l'échelle mondiale auprès de plus de 18 millions de voyageurs du transport aérien par la firme de recherche indépendante britannique Skytrax, à l'occasion des World Airline Awards de 2013 que celle-ci décerne. C'est la quatrième année consécutive qu'Air Canada est ainsi honorée en tant que chef de file en Amérique du Nord et qu'elle se classe parmi les meilleures compagnies aériennes du monde. Ce sondage annuel



est considéré comme la principale référence en matière de satisfaction de la clientèle au sein de l'industrie aérienne à l'échelle mondiale.

- Air Canada a été nommée « transporteur favori » et Vacances Air Canada a été désignée « voyageur préféré » dans le cadre des Agents' Choice Awards de Baxter Travel Media pour la quatrième année d'affilée. Ces prix sont devenus une référence dans l'industrie, puisqu'ils donnent à plus de 5 500 agents de voyage canadiens l'occasion de s'exprimer sur leurs préférences dans nombre de catégories.
- Pour la sixième année d'affilée, les lecteurs du magazine *Executive Travel* ont décerné la plus haute distinction à Air Canada dans la catégorie « Meilleure expérience en vol à destination du Canada » dans le cadre des prix Leading Edge.
- Air Canada a été élue « transporteur privilégié pour les voyages d'affaires » dans le cadre du sondage de 2013 d'Ipsos Reid mené auprès des voyageurs d'affaires. Air Canada a été choisie par 81 % des voyageurs d'affaires assidus interrogés en 2013, soit une hausse de 12 points de pourcentage par rapport aux résultats qu'elle a obtenus dans le cadre de ce sondage pancanadien au cours des cinq dernières années.

Le 22 octobre, Air Canada a annoncé qu'elle faisait partie des 100 meilleurs employeurs canadiens selon une enquête annuelle menée par Mediacorp Canada Inc. Dans le cadre de cette compétition à l'échelle du pays, l'organisation examine d'abord les antécédents de recrutement de plus de 75 000 employeurs canadiens, puis choisit les meilleures entreprises après un examen détaillé de leurs activités et de leurs pratiques en matière de ressources humaines en regard de celles d'autres entreprises de leur secteur et de leur région. Cette récompense s'inscrit dans le cadre du projet des « 100 meilleurs employeurs du Canada » de Mediacorp. Dans le cadre de cette compétition annuelle, Mediacorp évalue des entreprises et organisations d'un océan à l'autre pour déterminer celles qui savent le mieux attirer et retenir les employés. Huit aspects clés sont examinés : les locaux de travail, le climat professionnel et social, la rémunération et les avantages sociaux (santé, obligations familiales), les vacances et les autres congés, les communications avec les employés, la gestion du rendement, la formation et le perfectionnement professionnel, ainsi que l'engagement dans la collectivité. Au sujet d'Air Canada, Mediacorp a déclaré que la Société « par le truchement de son programme Véritable Implication Personnelle, donne des billets d'avion aux organismes caritatifs pour lesquels ses employés font du bénévolat, en vue de souligner et de soutenir l'apport de ses effectifs. ».

## Sommaire financier du troisième trimestre de 2013

Le texte qui suit est un sommaire des résultats des activités et de la situation financière d'Air Canada pour le troisième trimestre de 2013 en regard du troisième trimestre de 2012.

- Les produits opérationnels ont augmenté de 153 M\$ (+5 %) par rapport à ceux du troisième trimestre de 2012.
- Les produits passages ont progressé de 148 M\$ (+4,9 %) par rapport à ceux du troisième trimestre de 2012, en raison de l'accroissement de 2,9 % du trafic et de l'amélioration de 2,0 % du rendement unitaire.
- La capacité réseau exprimée en SMO a crû de 3,0 % en regard du troisième trimestre de 2012, croissance qui concorde avec celle que projetait Air Canada dans son communiqué de presse du 3 octobre 2013. Le trafic a augmenté de 2,9 % par rapport à la période correspondante de 2012.
- L'accroissement de 1,8 % des PPSMO par rapport au troisième trimestre de 2012 est attribuable à la hausse de 2,0 % du rendement unitaire.
- Les charges opérationnelles ont augmenté de 160 M\$ (+6 %) en regard de celles du troisième trimestre de 2012. Au troisième trimestre de 2012, en raison des modifications apportées aux clauses de la convention collective conclue avec l'APAC relativement à l'âge du départ à la retraite, lesquelles modifications ne sont assujetties à aucune approbation des autorités de réglementation, Air Canada a inscrit une réduction des charges opérationnelles de 127 M\$ au titre des modifications du régime d'avantages du personnel relativement à l'incidence de ces modifications sur le passif au titre des régimes de retraite et autres avantages du personnel. Aucune réduction analogue des charges opérationnelles n'a été comptabilisée pour le troisième trimestre de 2013.
- Les COSMO ajustées ont diminué de 3,4 % par rapport au troisième trimestre de 2012, baisse qui concorde avec celle, de 3,0 % à 3,5 %, que projetait Air Canada dans son communiqué de presse du 3 octobre 2013. Se reporter à la rubrique 16, *Mesures financières hors PCGR*, pour un complément d'information à cet égard.
- Le bénéfice opérationnel s'est chiffré à 416 M\$, alors qu'il s'était élevé à 423 M\$ au troisième trimestre de 2012, en raison de l'incidence favorable de 127 M\$ au titre des modifications du régime d'avantages du personnel mentionnée plus haut.
- Le bénéfice net s'est élevé à 299 M\$, soit un bénéfice dilué de 1,05 \$ par action, contre un bénéfice net de 359 M\$, soit un bénéfice dilué de 1,28 \$ par action, au troisième trimestre de 2012. Le bénéfice net du troisième trimestre de 2013 tenait compte d'un profit de change de 49 M\$ en raison de l'appréciation du dollar canadien et de la charge d'intérêts de 95 M\$ au titre du rachat des billets garantis prioritaires de la compagnie aérienne qui viennent à échéance en 2015 et en 2016. Il y a lieu de se reporter à la rubrique 7.8 du présent rapport de gestion pour un complément d'information. Le troisième trimestre de 2012 tenait compte d'un profit de change de 71 M\$ et de l'incidence favorable de 127 M\$ au titre des modifications du régime d'avantages du personnel mentionnée plus haut.
- Le BAIIALA s'est établi à 626 M\$ contre un BAIIALA (à l'exclusion des modifications du régime d'avantages du personnel) de 551 M\$ au troisième trimestre de 2012, en hausse de 75 M\$, qui concorde avec la projection dont faisait état Air Canada dans son communiqué de presse du 3 octobre 2013. Se reporter à la rubrique 16, *Mesures financières hors PCGR*, pour un complément d'information à cet égard.
- Le bénéfice net ajusté s'est chiffré à 365 M\$, soit un bénéfice net ajusté dilué de 1,29 \$ par action contre un bénéfice net ajusté de 229 M\$, soit un bénéfice net ajusté dilué de 0,82 \$ par action, au troisième trimestre de 2012, une amélioration de 136 M\$, ou un montant dilué de 0,47 \$ par action. Se reporter à la rubrique 16, *Mesures financières hors PCGR*, pour un complément d'information à cet égard. Cette augmentation du bénéfice net ajusté correspond à la projection dont faisait état Air Canada dans son communiqué de presse du 3 octobre 2013.
- Les flux de trésorerie disponibles négatifs se sont établis à 249 M\$, en baisse de 96 M\$ par rapport au troisième trimestre de 2012. Ce recul des flux de trésorerie disponibles est le fait en grande partie de l'ajout d'un appareil 777 de Boeing. 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 présent rapport de gestion pour un complément d'information à cet égard.

- La dette nette ajustée se chiffrait à 4 104 M\$ au 30 septembre 2013, en baisse de 33 M\$ par rapport au 31 décembre 2012. Malgré l'accroissement de 285 M\$ US de la dette en raison de la livraison de deux appareils 777-300ER de Boeing au cours des neuf premiers mois de 2013, Air Canada a été en mesure de réduire la dette nette en conservant des flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles positifs. 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 présent rapport de gestion pour un complément d'information à cet égard.
- Le ratio dette nette ajustée-BAILALA s'est établi à 2,9 au 30 septembre 2013 alors qu'il était de 3,1 au 31 décembre 2012. Il y a lieu de se reporter à la rubrique 7.3 du présent rapport de gestion pour un complément d'information à cet égard.
- Les liquidités non soumises à restrictions (à savoir la trésorerie, les placements à court terme et les marges de crédit non utilisées) s'élevaient à 2 412 M\$ au 30 septembre 2013, soit 20 % des produits opérationnels des 12 derniers mois (2 135 M\$, soit 18 % des produits opérationnels des 12 derniers mois au 30 septembre 2012). Au 30 septembre 2013, les liquidités non soumises à restrictions comprenaient 2 309 M\$ en trésorerie et placements à court terme et 103 M\$ CA (100 M\$ US) en marges de crédit non utilisées.
- Le rendement du capital investi au 30 septembre 2013 s'est établi à 10,8 %, contre 7,7 % au le 31 décembre 2012. Se reporter à la rubrique 16, *Mesures financières hors PCGR*, pour un complément d'information à cet égard.

#### 4. RÉSULTATS DES ACTIVITÉS – COMPARAISON DES TROISIÈMES TRIMESTRES DE 2013 ET DE 2012

Le tableau et l'analyse ci-après comparent les résultats d'Air Canada pour les troisièmes trimestres de 2013 et de 2012.

(en millions de dollars canadiens, sauf les montants par action)	Troisièmes trimestres		Variation	
	2013	2012	\$	%
<b>Produits opérationnels</b>				
Passages	3 177 \$	3 029 \$	148 \$	5
Fret	120	118	2	2
Autres	182	179	3	2
<b>Total des produits</b>	<b>3 479</b>	<b>3 326</b>	<b>153</b>	<b>5</b>
<b>Charges opérationnelles</b>				
Carburant avions	1 002	963	39	4
Salaires et charges sociales	565	528	37	7
Modifications du régime d'avantages du personnel <sup>1)</sup>	-	(127)	127	-
Contrats d'achat de capacité	295	279	16	6
Redevances aéroportuaires et de navigation	274	271	3	1
Maintenance avions	131	155	(24)	(15)
Dotation aux amortissements et aux pertes de valeur	130	170	(40)	(24)
Frais de vente et de distribution	159	152	7	5
Location avions	80	85	(5)	(6)
Restauration et fournitures connexes	80	81	(1)	(1)
Communications et technologies de l'information	49	45	4	9
Autres	298	301	(3)	(1)
<b>Total des charges opérationnelles</b>	<b>3 063</b>	<b>2 903</b>	<b>160</b>	<b>6</b>
<b>Bénéfice opérationnel</b>	<b>416</b>	<b>423</b>	<b>(7)</b>	
<b>Produits (charges) non opérationnels</b>				
Profit de change	49	71	(22)	
Produits d'intérêts	7	10	(3)	
Charges d'intérêts <sup>2)</sup>	(174)	(76)	(98)	
Intérêts capitalisés	15	6	9	
Coût financier net au titre des avantages du personnel	(51)	(72)	21	
Profits sur instruments financiers comptabilisés à la juste valeur	30	3	27	
Autres	(1)	(6)	5	
<b>Total des charges non opérationnelles</b>	<b>(125)</b>	<b>(64)</b>	<b>(61)</b>	
<b>Perte avant impôts sur le résultat</b>	<b>291</b>	<b>359</b>	<b>(68)</b>	
Impôts sur le résultat	8	-	8	
<b>Bénéfice net</b>	<b>299 \$</b>	<b>359 \$</b>	<b>(60) \$</b>	
<b>Bénéfice net ajusté<sup>3)</sup></b>	<b>365 \$</b>	<b>229 \$</b>	<b>136 \$</b>	
<b>BAIIALA à l'exclusion des modifications du régime d'avantages du personnel<sup>1) 4)</sup></b>	<b>626 \$</b>	<b>551 \$</b>	<b>75 \$</b>	
<b>BAIIALA<sup>4)</sup></b>	<b>626 \$</b>	<b>678 \$</b>	<b>(52) \$</b>	
<b>Résultat par action – de base</b>	<b>1,08 \$</b>	<b>1,29 \$</b>	<b>(0,21) \$</b>	
<b>Résultat par action – dilué</b>	<b>1,05 \$</b>	<b>1,28 \$</b>	<b>(0,23) \$</b>	
<b>Bénéfice net ajusté par action – dilué<sup>3)</sup></b>	<b>1,29 \$</b>	<b>0,82 \$</b>	<b>0,47 \$</b>	

1) Au troisième trimestre de 2012, Air Canada a inscrit une diminution des charges opérationnelles de 127 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.

2) Au troisième trimestre de 2013, Air Canada a inscrit une charge d'intérêts de 95 M\$ relativement au rachat de ses billets garantis prioritaires échéant en 2015 et en 2016.

3) 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 présent rapport de gestion pour un complément d'information à cet égard.

4) Le BAIIALA (à savoir le bénéfice avant intérêts, impôts, dotation aux amortissements et aux pertes de valeur et la location d'appareils) n'est pas une mesure financière reconnue par les PCGR. Se reporter à la rubrique 16, Mesures financières hors PCGR, du présent rapport de gestion pour un complément d'information à cet égard.

### Augmentation de 4,9 % des produits passages réseau par rapport au troisième trimestre de 2012

Au troisième trimestre de 2013, en raison du relèvement de 3,0 % de la capacité, les produits passages réseau se sont élevés à 3 177 M\$, en hausse de 148 M\$ (+4,9 %) par rapport aux produits passages réseau de 3 029 M\$ au troisième trimestre de 2012. L'accroissement des produits passages réseau en glissement annuel est attribuable à la croissance de 2,9 % du trafic et à l'amélioration de 2,0 % du rendement unitaire.

Au troisième trimestre de 2013, les produits tirés de la cabine de haut rapport pour l'ensemble du réseau ont crû de 12 M\$ (+2,1 %) en raison de la hausse de 3,8 % du rendement unitaire alors que le trafic a fléchi de 1,7 % en glissement annuel. La croissance des produits tirés de la cabine de haut rapport est largement attribuable à la proportion accrue de trafic à rendement plus élevé, en particulier en Amérique du Nord et sur les lignes européennes de la compagnie aérienne, qui, lui, s'explique en partie par l'efficacité rehaussée de la gestion des stocks.

Le tableau ci-après présente les produits passages par région pour les troisième trimestres de 2013 et de 2012.

Produits passages	Troisième trimestre 2013 (en M\$)	Troisième trimestre 2012 (en M\$)	Variation (en M\$)	Variation (en %)
Lignes intérieures	1 170	1 146	24	2,1
Lignes transfrontalières	531	507	24	4,7
Lignes transatlantiques	819	738	81	11,0
Lignes transpacifiques	497	479	18	3,8
Autres	160	159	1	0,6
<b>Réseau</b>	<b>3 177</b>	<b>3 029</b>	<b>148</b>	<b>4,9</b>

Le tableau ci-dessous présente les variations en pourcentage et en glissement annuel pour le troisième trimestre de 2013, par rapport au troisième trimestre de 2012, en ce qui concerne les produits passages et les autres statistiques opérationnelles.

Troisième trimestre 2013 par rapport au troisième trimestre 2012	Produits passages Variation (en %)	Capacité (SMO) Variation (en %)	Trafic (PMP) Variation (en %)	Coefficient d'occupation Variation (en pts)	Rendement unitaire Variation (en %)	PPSMO Variation (en %)
Lignes intérieures	2,1	2,3	1,7	(0,5)	0,5	-
Lignes transfrontalières	4,7	(1,6)	0,5	1,7	4,7	7,0
Lignes transatlantiques	11,0	2,1	3,1	0,8	7,6	8,6
Lignes transpacifiques	3,8	12,1	8,5	(2,9)	(4,8)	(7,9)
Autres	0,6	(3,9)	(3,7)	0,1	4,1	4,2
<b>Réseau</b>	<b>4,9</b>	<b>3,0</b>	<b>2,9</b>	<b>(0,1)</b>	<b>2,0</b>	<b>1,8</b>

Le tableau ci-après présente les variations en pourcentage et en glissement annuel pour le troisième trimestre de 2013 ainsi que pour chacun des quatre trimestres précédents en ce qui concerne les produits passages et les statistiques opérationnelles à l'échelle du réseau.

Réseau	Résultats trimestriels en glissement annuel (variation en pourcentage)				
	T3 2012	T4 2012	T1 2013	T2 2013	T3 2013
Produits passages	3,1	5,8	0,1	3,2	4,9
Capacité (SMO)	0,2	1,3	(1,1)	2,2	3,0
Trafic (PMP)	0,8	4,2	1,1	1,6	2,9
Coefficient d'occupation (variation en pts)	0,5	2,3	1,8	(0,5)	(0,1)
Rendement unitaire	1,6	1,2	(1,1)	1,5	2,0
PPSMO	2,2	4,2	1,1	0,9	1,8

Au troisième trimestre de 2013, la capacité réseau d'Air Canada a augmenté de 3,0 % en regard du troisième trimestre de 2012, tous les marchés, à l'exception des lignes transfrontalières et des autres lignes, affichant un relèvement de la capacité.

La variation des produits passages réseau par rapport au troisième trimestre de 2012 s'explique notamment par les facteurs suivants :

- La progression de 2,9 % du trafic, qui rend compte de la croissance du trafic pour l'ensemble des marchés à l'exception des autres lignes.
- L'amélioration de 2,0 % du rendement unitaire, qui traduit la croissance du rendement sur la totalité des marchés, hormis les lignes transpacifiques. À l'échelle du réseau, l'incidence favorable du change a accru les produits passages de 10 M\$ au troisième trimestre de 2013. L'incidence de la proportion accrue de vols long-courriers en regard du troisième trimestre de 2012 a en partie annulé la croissance du rendement unitaire au troisième trimestre de 2013.

L'amélioration de 1,8 % des PPSMO est venue principalement de la progression de 2,0 % du rendement unitaire. Au chapitre des PPSMO, tous les marchés ont affiché une amélioration à l'exception des marchés intérieur et transpacifique. Les PPSMO pour le marché intérieur n'ont pas varié par rapport à la période correspondante de 2012 alors que le marché transpacifique s'est ressenti défavorablement de divers facteurs, dont l'accroissement de la capacité à l'échelle de l'industrie en ce qui concerne la Chine, la conjoncture maussade en Australie et l'affaiblissement du yen.

### Hausse de 2,1 % des produits passages intérieurs par rapport au troisième trimestre de 2012

Au troisième trimestre de 2013, en raison de la croissance de 2,3 % de la capacité, les produits passages intérieurs se sont chiffrés à 1 170 M\$, en hausse de 24 M\$ (+2,1 %) par rapport au troisième trimestre de 2012. La croissance des produits passages intérieurs est attribuable à la progression de 1,7 % du trafic et à la hausse de 0,5 % du rendement unitaire.

Le tableau ci-après présente les variations en pourcentage et en glissement annuel pour le troisième trimestre de 2013 ainsi que pour chacun des quatre trimestres précédents en ce qui concerne les produits passages et les statistiques opérationnelles pour les lignes intérieures.

Lignes intérieures	Résultats trimestriels en glissement annuel (variation en pourcentage)				
	T3 2012	T4 2012	T1 2013	T2 2013	T3 2013
Produits passages	3,6	7,2	1,5	3,1	2,1
Capacité (SMO)	0,9	0,1	(0,6)	3,1	2,3
Trafic (PMP)	2,3	3,3	1,8	3,0	1,7
Coefficient d'occupation (variation en pts)	1,2	2,6	2,0	-	(0,5)
Rendement unitaire	1,1	3,9	(0,1)	0,1	0,5
PPSMO	2,6	7,3	2,3	-	-

La croissance de 2,3 % de la capacité des lignes intérieures s'est répercutée sur les lignes transcontinentales reliant Toronto, Montréal et Ottawa aux principales villes de l'Ouest canadien, ainsi que les services dans l'Ouest canadien.

La variation des produits passages intérieurs par rapport au troisième trimestre de 2012 s'explique notamment par les facteurs suivants :

- La croissance de 1,7 % du trafic qui traduit la progression du trafic sur l'ensemble des principales lignes intérieures, à l'exception des lignes régionales en Ontario, où la capacité a fléchi en glissement annuel.
- La progression de 0,5 % du rendement unitaire qui rend compte des améliorations de rendement sur l'ensemble des principales lignes intérieures, à l'exception des lignes régionales en Ontario qui se sont ressenties défavorablement de l'intensification de la concurrence.

Les PPSMO liés aux lignes intérieures n'ont pas varié par rapport au troisième trimestre de 2012.

### Augmentation de 4,7 % des produits passages transfrontaliers par rapport au troisième trimestre de 2012

Au troisième trimestre de 2013, en raison d'une contraction de 1,6 % de la capacité, les produits passages transfrontaliers se sont établis à 531 M\$, en hausse de 24 M\$ (+4,7 %) par rapport au troisième trimestre de 2012. La hausse des produits passages transfrontaliers est imputable à la progression de 4,7 % du rendement unitaire et à l'augmentation de 0,5 % du trafic.

Le tableau ci-après présente les variations en pourcentage et en glissement annuel pour le troisième trimestre de 2013 ainsi que pour chacun des quatre trimestres précédents en ce qui concerne les produits passages et les statistiques opérationnelles pour les lignes transfrontalières.

Lignes transfrontalières	Résultats trimestriels en glissement annuel (variation en pourcentage)				
	T3 2012	T4 2012	T1 2013	T2 2013	T3 2013
Produits passages	(0,2)	(3,3)	(2,6)	(0,3)	4,7
Capacité (SMO)	1,3	2,7	0,4	(0,8)	(1,6)
Trafic (PMP)	1,5	4,2	1,0	1,6	0,5
Coefficient d'occupation (variation en pts)	0,2	1,1	0,4	1,9	1,7
Rendement unitaire	(5,4)	(10,0)	(5,5)	(1,7)	4,7
PPSMO	(5,2)	(8,6)	(4,9)	0,7	7,0

Au troisième trimestre de 2013, la capacité sur le marché transfrontalier a fléchi de 1,6 % par rapport au troisième trimestre de 2012, en raison de la contraction de la capacité sur l'ensemble des services transfrontaliers, à l'exception des lignes vers le Midwest et Las Vegas.

La variation des produits passages transfrontaliers par rapport au troisième trimestre de 2012 s'explique notamment par les facteurs suivants :

- La progression de 4,7 % du rendement unitaire, qui s'explique par la hausse des tarifs moyens et la proportion accrue du trafic à rendement plus élevé, aussi bien en classe Économique que dans la cabine de haut rapport. Tous les principaux services transfrontaliers avec les États-Unis ont affiché une hausse du rendement unitaire. L'incidence favorable du change de 4 M\$ a également été un facteur dans l'amélioration du rendement au troisième trimestre 2013.
- La progression de 0,5 % du trafic, qui traduit la croissance du trafic sur toutes les principales lignes transfrontalières, à l'exception de certaines lignes, comme celles reliant l'ouest du Canada à l'ouest des États-Unis, ainsi que les lignes entre le Canada et la côte est des États-Unis et Hawaï, où la capacité a diminué en glissement annuel.

L'augmentation de 7,0 % des PPSMO s'explique par la hausse de 4,7 % du rendement unitaire et la progression de 1,7 point de pourcentage du coefficient d'occupation. Tous les principaux services transfrontaliers avec les États-Unis ont affiché une progression des PPSMO.

### Augmentation de 11,0 % des produits passages transatlantiques par rapport au troisième trimestre de 2012

Au troisième trimestre de 2013, en raison de l'accroissement de 2,1 % de la capacité, les produits passages transatlantiques se sont établis à 819 M\$, en hausse de 81 M\$ (+11,0 %) par rapport au troisième trimestre de 2012. L'augmentation des produits passages transatlantiques est principalement attribuable à l'amélioration de 7,6 % du rendement unitaire ainsi qu'à la croissance de 3,1 % du trafic. Air Canada continue de tirer parti de l'accroissement du trafic par le truchement de la coentreprise transatlantique de partage des revenus avec United Airlines et Lufthansa, appelée A++. En outre, le lancement fructueux d'Air Canada *rouge* au troisième trimestre de 2013 a permis à la compagnie aérienne de majorer sa part du trafic reliant le Canada à l'Europe.

Le tableau ci-après présente les variations en pourcentage et en glissement annuel pour le troisième trimestre de 2013 ainsi que pour chacun des quatre trimestres précédents en ce qui concerne les produits passages et les statistiques opérationnelles pour les lignes transatlantiques.

Lignes transatlantiques	Résultats trimestriels en glissement annuel (variation en pourcentage)				
	T3 2012	T4 2012	T1 2013	T2 2013	T3 2013
Produits passages	(0,4)	12,5	1,9	8,8	11,0
Capacité (SMO)	(1,7)	0,1	(2,9)	2,5	2,1
Trafic (PMP)	(2,0)	5,6	2,2	0,9	3,1
Coefficient d'occupation (variation en pts)	(0,3)	4,1	3,8	(1,3)	0,8
Rendement unitaire	1,9	7,8	0,8	7,7	7,6
PPSMO	1,6	13,7	6,1	6,0	8,6

Au troisième trimestre de 2013, la capacité sur les lignes transatlantiques a progressé de 2,1 % par rapport au troisième trimestre de 2012, l'ensemble des principales lignes transatlantiques affichant un relèvement de la capacité, à l'exception de celles à destination de l'Espagne et de la Suisse.

La variation des produits passages transatlantiques par rapport au troisième trimestre de 2012 s'explique notamment par les facteurs suivants :

- L'accroissement de 7,6 % du rendement unitaire s'explique par la hausse des tarifs moyens et la proportion accrue du trafic à rendement plus élevé, en particulier en classe Économique. Toutes les principales lignes transatlantiques ont affiché une progression du rendement unitaire. L'incidence favorable du change de 11 M\$ a également joué un rôle dans l'amélioration du rendement unitaire en glissement annuel.
- L'amplification de 3,1 % du trafic qui traduit la croissance du trafic sur l'ensemble des principales lignes transatlantiques, à l'exception des lignes vers l'Espagne et la Suisse, où la capacité a fléchi en glissement annuel.

L'amélioration de 8,6 % des PPSMO est venue de la croissance de 7,6 % du rendement unitaire et de l'amélioration de 0,8 point de pourcentage du coefficient d'occupation. La totalité des principales lignes transatlantiques ont affiché une amélioration des PPSMO.

### Augmentation de 3,8 % des produits passages transpacifiques par rapport au troisième trimestre de 2012

Au troisième trimestre de 2013, en raison de l'accroissement de 12,1 % de la capacité, les produits passages transpacifiques se sont établis à 497 M\$, en hausse de 18 M\$ (+3,8 %) par rapport au troisième trimestre de 2012. La progression des produits passages transpacifiques s'explique par l'accroissement de 8,5 % du trafic tandis que le rendement unitaire a reculé de 4,8 % en glissement annuel.



Le tableau ci-après présente les variations en pourcentage et en glissement annuel pour le troisième trimestre de 2013 ainsi que pour chacun des quatre trimestres précédents en ce qui concerne les produits passages et les statistiques opérationnelles pour les lignes transpacifiques. Les produits et les statistiques connexes concernant l'Australie, antérieurement classés dans la catégorie « Autres lignes », ont été reclassés dans les lignes transpacifiques, y compris les chiffres comparatifs.

Lignes transpacifiques	Résultats trimestriels en glissement annuel (variation en pourcentage)				
	T3 2012	T4 2012	T1 2013	T2 2013	T3 2013
Produits passages	12,6	11,8	9,2	3,7	3,8
Capacité (SMO)	(0,4)	2,9	4,0	5,7	12,1
Trafic (PMP)	0,8	5,0	5,4	2,3	8,5
Coefficient d'occupation (variation en pts)	1,1	1,7	1,2	(2,9)	(2,9)
Rendement unitaire	11,7	6,7	4,0	1,1	(4,8)
PPSMO	13,1	8,9	5,5	(2,3)	(7,9)

Au troisième trimestre de 2013, conformément à la priorité qu'accorde Air Canada à l'expansion internationale, la capacité sur les lignes transpacifiques a été relevée de 12,1 % par rapport au troisième trimestre de 2012, la capacité étant en hausse sur toutes les principales lignes transpacifiques.

La variation des produits passages transpacifiques par rapport au troisième trimestre de 2012 s'explique notamment par les facteurs suivants :

- L'amplification de 8,5 % du trafic, qui rend compte de la croissance du trafic sur toutes les lignes, sauf dans le cas de Hong Kong et, dans une mesure nettement moindre, de l'Australie. Le service qu'assure Air Canada sur Hong Kong a été touché négativement par l'accroissement de la capacité des lignes vers la Chine à l'échelle de l'industrie, alors que la demande au départ de l'Australie s'est ressentie défavorablement du déclin de la conjoncture économique dans ce pays.
- Le recul de 4,8 % du rendement unitaire, qui traduit la baisse du rendement sur l'ensemble des services transpacifiques, à l'exception des lignes vers Hong Kong. Le service d'Air Canada sur le Japon s'est senti défavorablement de l'accroissement de la capacité à l'échelle de l'industrie sur le marché transpacifique, de la concurrence intense au chapitre de la tarification et de la dépréciation du yen par rapport au troisième trimestre de 2012. Dans l'ensemble, l'incidence défavorable du change sur le marché transpacifique s'est chiffrée à 9 M\$ au troisième trimestre de 2013, dont une tranche de 15 M\$ est attribuable à la dépréciation du yen. L'affaiblissement de la conjoncture en Australie a entraîné le recul des réservations visant des produits à rendement plus élevé et des escomptes au chapitre de la tarification en vue de stimuler le trafic. L'accroissement de la capacité à l'échelle de l'industrie et la proportion accrue du trafic à rendement plus faible ont comprimé les rendements unitaires des lignes à destination de la Chine et de la Corée.

La baisse de 7,9 % des PPSMO est venue du glissement de 4,8 % du rendement unitaire et du recul de 2,9 points de pourcentage du coefficient d'occupation.

### **Augmentation de 0,6 % des autres produits passages par rapport au troisième trimestre de 2012**

Au troisième trimestre de 2013, en raison de la diminution de 3,9 % de la capacité, les produits passages de 160 M\$ tirés des « autres lignes » (Antilles, Mexique, ainsi qu'Amérique centrale et Amérique du Sud) ont crû de 1 M\$ (+0,6 %) par rapport au troisième trimestre de 2012, en raison principalement de la croissance de 4,1 % du rendement unitaire alors que le trafic a reculé de 3,7 % en glissement annuel.

Le tableau ci-après présente les variations en pourcentage et en glissement annuel pour le troisième trimestre de 2013 ainsi que pour chacun des quatre trimestres précédents en ce qui concerne les produits passages et les statistiques opérationnelles pour les « autres lignes ». Les produits et les statistiques connexes concernant l'Australie, antérieurement classés dans la catégorie « Autres lignes », ont été reclassés dans les lignes transpacifiques, y compris les chiffres comparatifs.

Autres lignes	Résultats trimestriels en glissement annuel (variation en pourcentage)				
	T3 2012	T4 2012	T1 2013	T2 2013	T3 2013
Produits passages	1,1	(2,4)	(12,0)	(5,1)	0,6
Capacité (SMO)	5,1	2,0	(8,5)	(4,8)	(3,9)
Trafic (PMP)	6,0	2,1	(7,8)	(3,2)	(3,7)
Coefficient d'occupation (variation en pts)	0,7	0,1	0,6	1,3	0,1
Rendement unitaire	(5,2)	(4,9)	(4,7)	(2,6)	4,1
PPSMO	(4,4)	(4,8)	(4,0)	(1,0)	4,2

Au troisième trimestre de 2013, la diminution de 3,9 % de la capacité s'explique principalement par le recul des fréquences des vols vers l'Amérique du Sud.

La variation des autres produits passages par rapport au troisième trimestre de 2012 s'explique notamment par les facteurs suivants :

- Le recul global de 3,7 % du trafic, qui rend compte du fléchissement du trafic pour les lignes vers l'Amérique du Sud, où la capacité s'est contractée en glissement annuel.
- L'amélioration globale de 4,1 % du rendement unitaire, qui reflète la majoration des tarifs moyens en classe Économique. Toutes les principales autres lignes ont affiché une amélioration du rendement.

La hausse globale de 4,2 % des PPSMO s'explique principalement par la croissance de 4,1 % du rendement unitaire. Toutes les principales autres lignes ont affiché une amélioration des PPSMO.

### Augmentation de 2 % des produits fret par rapport au troisième trimestre de 2012

Au troisième trimestre de 2013, les produits de 120 M\$ tirés du transport de fret ont progressé de 2 M\$ (+2 %) par rapport au troisième trimestre de 2012, principalement en raison de la croissance de 2,9 % du trafic alors que le rendement unitaire s'est contracté de 0,6 % en glissement annuel.

Le tableau ci-après présente les produits fret par région aux troisième trimestres de 2013 et de 2012.

Produits fret	Troisième trimestre 2013 (en M\$)	Troisième trimestre 2012 (en M\$)	Variation (en M\$)
Lignes intérieures	17	18	(1)
Lignes transfrontalières	4	4	-
Lignes transatlantiques	44	43	1
Lignes transpacifiques	48	45	3
Autres	7	8	(1)
<b>Réseau</b>	<b>120</b>	<b>118</b>	<b>2</b>

Le tableau ci-après présente la variation en pourcentage et en glissement annuel pour le troisième trimestre de 2013 ainsi que pour chacun des quatre trimestres précédents en ce qui concerne les produits fret et les statistiques opérationnelles.

Réseau	Résultats trimestriels en glissement annuel (variation en pourcentage)				
	T3 2012	T4 2012	T1 2013	T2 2013	T3 2013
Produits fret	(2,8)	1,3	(8,8)	(6,5)	1,7
Capacité (en TME)	(1,1)	1,2	(2,4)	3,5	1,2
Produits par TME	(1,7)	0,1	(6,5)	(9,7)	1,1
Trafic (en TMP)	4,5	5,1	(5,1)	(0,2)	2,9
Rendement unitaire par TMP	(6,9)	(3,6)	(3,8)	(6,3)	(0,6)

Le tableau ci-après présente les variations en pourcentage et en glissement annuel des produits fret et des statistiques opérationnelles pour le troisième trimestre de 2013 par rapport à la période correspondante de 2012.

Troisième trimestre 2013 par rapport au troisième trimestre 2012	Produits fret Variation (en %)	Capacité (TME) Variation (en %)	Produits / TME Variation (en %)	Trafic (TMP) Variation (en %)	Rendement unitaire / TMP Variation (en %)
Lignes intérieures	(5,6)	3,1	(9,3)	(6,9)	0,4
Lignes transfrontalières	-	(2,6)	7,9	(4,0)	9,5
Lignes transatlantiques	2,3	(4,3)	6,7	(1,7)	3,8
Lignes transpacifiques	6,7	11,5	(3,4)	9,6	(1,7)
Autres	(12,5)	(9,9)	2,0	(2,2)	(6,0)
<b>Réseau</b>	<b>1,7</b>	<b>1,2</b>	<b>1,1</b>	<b>2,9</b>	<b>(0,6)</b>

La variation des produits fret par rapport au troisième trimestre de 2012 s'explique notamment par les facteurs suivants :

- L'amplification de 2,9 % du trafic, qui rend compte de la forte croissance du trafic sur le marché transpacifique, laquelle a été largement contrebalancée par le recul du trafic sur les lignes intérieures, transfrontalières et transatlantiques ainsi que les autres lignes, où la demande à l'égard du transport de fret s'est ressentie défavorablement de l'accroissement de la capacité à l'échelle de l'industrie.
- Le recul de 0,6 % du rendement unitaire, qui rend compte des baisses du rendement sur les lignes transpacifiques et les autres lignes. Ces baisses ont été largement contrebalancées par la croissance du rendement unitaire sur les lignes intérieures, transfrontalières et transatlantiques. L'amélioration du rendement sur les lignes transfrontalières et transatlantiques est entièrement attribuable à l'incidence favorable du change en regard du troisième trimestre de 2012.

### Hausse de 2 % des autres produits par rapport au troisième trimestre de 2012

Les autres produits comprennent les produits tirés de la vente de la portion terrestre de forfaits voyages et de la fourniture de services d'escale et d'autres services connexes au transport aérien. Sont aussi compris dans les autres produits les produits tirés de la location ou de la sous-location d'appareils à des tiers.

Au troisième trimestre de 2013, les autres produits se sont chiffrés à 182 M\$, en hausse de 3 M\$ (+2 %) par rapport au troisième trimestre de 2012. L'augmentation des produits tirés de la portion terrestre de forfaits voyages à Vacances Air Canada et la hausse des frais passagers et des frais liés à la compagnie aérienne en glissement annuel ont été largement contrebalancées par la baisse des produits tirés de la sous-location d'appareils, laquelle est en partie imputable à l'expiration de certains contrats de sous-location visant des appareils A340 d'Airbus, en regard du troisième trimestre de 2012.

### Baisse de 1,9 % des COSMO (à l'exclusion des modifications du régime d'avantages du personnel) et baisse de 3,4 % des COSMO ajustées par rapport au troisième trimestre de 2012

Le tableau ci-après compare les COSMO d'Air Canada pour le troisième trimestre de 2013 à celles du troisième trimestre de 2012.

(en cents par SMO)	Troisièmes trimestres		Variation	
	2013	2012	cents	%
Carburant avions	5,16	5,12	0,04	0,8
Salaires	2,28	2,16	0,12	5,6
Charges sociales	0,63	0,64	(0,01)	(1,6)
Modifications du régime d'avantages du personnel <sup>1)</sup>	-	(0,67)	0,67	-
Contrats d'achat de capacité	1,52	1,48	0,04	2,7
Redevances aéroportuaires et de navigation	1,41	1,44	(0,03)	(2,1)
Maintenance avions	0,68	0,82	(0,14)	(17,1)
Dotation aux amortissements et aux pertes de valeur	0,67	0,90	(0,23)	(25,6)
Frais de vente et de distribution	0,82	0,81	0,01	1,2
Location avions	0,41	0,45	(0,04)	(8,9)
Restauration et fournitures connexes	0,41	0,43	(0,02)	(4,7)
Communications et technologies de l'information	0,25	0,24	0,01	4,2
Autres	1,54	1,59	(0,05)	(3,1)
<b>COSMO</b>	<b>15,78</b>	<b>15,41</b>	<b>0,37</b>	<b>2,4</b>
<b>Retrancher :</b>				
Modifications du régime d'avantages du personnel <sup>1)</sup>	-	0,67	(0,67)	-
<b>COSMO (à l'exclusion des modifications du régime d'avantages du personnel)</b>	<b>15,78</b>	<b>16,08</b>	<b>(0,30)</b>	<b>(1,9)</b>

1) Au troisième trimestre de 2012, Air Canada a inscrit une diminution des charges opérationnelles de 127 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.

<b>COSMO</b>	<b>15,78</b>	<b>15,41</b>	<b>0,37</b>	<b>2,4</b>
<b>Retrancher :</b>				
Charge de carburant, coûts liés à la portion terrestre des forfaits de Vacances Air Canada et éléments exceptionnels	(5,43)	(4,70)	(0,73)	15,5
<b>COSMO ajustées<sup>1)</sup></b>	<b>10,35</b>	<b>10,71</b>	<b>(0,36)</b>	<b>(3,4)</b>

1) Les COSMO ajustées ne sont pas une mesure financière reconnue par les PCGR. Se reporter à la rubrique 16, Mesures financières hors PCGR, du présent rapport de gestion pour un complément d'information à cet égard.

### Hausse de 6 % des charges opérationnelles par rapport au troisième trimestre de 2012

Au troisième trimestre de 2013, Air Canada a inscrit des charges opérationnelles de 3 063 M\$, soit une hausse de 160 M\$ (+6 %) par rapport au troisième trimestre de 2012.

Au troisième trimestre de 2012, en raison des modifications apportées aux clauses de la convention collective conclue avec l'APAC relativement à l'âge du départ à la retraite, lesquelles modifications ne sont assujetties à aucune approbation des autorités de réglementation, Air Canada a inscrit une réduction des charges opérationnelles de 127 M\$ au titre des modifications du régime d'avantages du personnel relativement à l'incidence de ces modifications sur le passif au titre des régimes de retraite et autres avantages du personnel. Aucune réduction analogue des charges opérationnelles n'a été comptabilisée pour le troisième trimestre de 2013. Compte non tenu de la réduction de 127 M\$, les charges opérationnelles ont augmenté de 33 M\$ en glissement annuel.

De plus, au troisième trimestre de 2013, l'incidence défavorable de la dépréciation du dollar canadien sur les charges opérationnelles libellées en devises (principalement en dollars américains), par rapport au troisième trimestre de 2012, a accru les charges opérationnelles de 53 M\$.

### Hausse de 4 % de la charge de carburant par rapport au troisième trimestre de 2012

Au troisième trimestre de 2013, la charge de carburant s'est chiffrée à 1 002 M\$, en hausse de 39 M\$ (+4 %) par rapport au troisième trimestre de 2012, en raison principalement de l'incidence défavorable de la dépréciation du dollar canadien par rapport au dollar américain en regard du troisième trimestre de 2012, responsable d'une tranche de 32 M\$ de l'augmentation de la charge de carburant au troisième trimestre de 2013. L'incidence de l'augmentation des prix du carburéacteur, responsable d'une hausse de 9 M\$, a également joué un rôle dans l'accroissement de la charge de carburant par rapport au troisième trimestre de 2012.

Le tableau ci-après présente le coût du litre de carburant et le coût économique du carburant pour Air Canada pour les périodes indiquées.

(en millions de dollars canadiens, sauf indication contraire)	Troisièmes trimestres		Variation	
	2013	2012	\$	%
<b>Charge de carburant selon les PCGR</b>	<b>1 002 \$</b>	<b>963 \$</b>	<b>39 \$</b>	<b>4</b>
<b>Ajouter : Montant net des décaissements (encaissements) au comptant relativement à des dérivés liés au carburant<sup>1)</sup></b>	<b>(6)</b>	<b>13</b>	<b>(19)</b>	<b>(148)</b>
<b>Coût économique du carburant – hors PCGR<sup>2)</sup></b>	<b>996 \$</b>	<b>976 \$</b>	<b>20 \$</b>	<b>2</b>
Consommation de carburant (en milliers de litres)	1 110 964	1 114 187	(3 223)	-
Prix du litre de carburant (en cents) – selon les PCGR	90,2	86,5	3,7	4
Coût économique du litre de carburant (en cents) – hors PCGR <sup>2)</sup>	89,6	87,7	1,9	2

1) Comprend le montant net des règlements au comptant relatifs à des dérivés liés au carburant venus à échéance et les primes liées à ces dérivés.

2) Le coût économique du carburant n'est pas une mesure conforme aux PCGR pour la présentation d'états financiers, n'a pas de sens normalisé et pourrait ne pas être comparable à des mesures analogues présentées par d'autres sociétés ouvertes. Air Canada s'en sert pour calculer le coût décaissé pour son carburant. Il comprend le montant net réel des règlements au comptant des contrats dérivés sur le carburant venus à échéance pendant la période et les primes liées à ces dérivés.

### Salaires et charges sociales de 565 M\$ au troisième trimestre de 2013, en hausse de 37 M\$ (+7 %) par rapport au troisième trimestre de 2012

Au troisième trimestre de 2013, les salaires totalisent 442 M\$, en hausse de 34 M\$ (+8 %) par rapport au troisième trimestre de 2012, du fait en grande partie de la majoration des charges comptabilisées au titre des programmes annuels de participation aux bénéfices du personnel. L'augmentation du salaire moyen et l'accroissement de 1,6 % du nombre moyen d'employés équivalents temps plein (« ETP ») ont également joué un rôle dans cette hausse. L'augmentation du salaire moyen est en partie le fait des heures de formation supplémentaires nécessaires en vue du lancement d'Air Canada rouge et de l'exploitation de l'appareil 777 de Boeing additionnel. La hausse des niveaux d'emploi est essentiellement attribuable à l'amplification de la capacité et à la proportion accrue de vols par gros-porteurs en glissement annuel.

Au troisième trimestre de 2013, les charges sociales se sont chiffrées à 123 M\$, en hausse de 3 M\$ (+3 %) par rapport au troisième trimestre de 2012.

### Augmentation de 6 % des frais d'achat de capacité par rapport au troisième trimestre de 2012

Au troisième trimestre de 2013, les frais d'achat de capacité se sont chiffrés à 295 M\$, soit une hausse de 16 M\$ (+6 %) par rapport au troisième trimestre de 2012, en raison principalement de la progression du temps bloc à bloc lié aux vols exploités par Sky Regional Airlines Inc. (« Sky Regional ») aux termes de son contrat d'achat de capacité conclu avec Air Canada, de la majoration des tarifs au titre du contrat d'achat de capacité intervenu entre Jazz et Air Canada (le « CAC de Jazz ») et de l'incidence défavorable du change.

### Baisse de 15 % des charges de maintenance avions par rapport au troisième trimestre de 2012

Au troisième trimestre de 2013, les charges de maintenance avions se sont chiffrées à 131 M\$, en baisse de 24 M\$ (-15 %) par rapport au troisième trimestre de 2012. La baisse des charges de maintenance avions en glissement annuel est largement attribuable à la diminution des activités d'entretien moteurs, en partie contrebalancée par l'amplification du volume des activités de maintenance des cellules et l'incidence défavorable du change.

### Baisse de 24 % de la dotation aux amortissements et aux pertes de valeur par rapport au troisième trimestre de 2012

Au troisième trimestre de 2013, la dotation aux amortissements et aux pertes de valeur s'est chiffrée à 130 M\$, en baisse de 40 M\$ (-24 %) par rapport au troisième trimestre de 2012, principalement du fait que certaines activités d'entretien moteurs et de maintenance des cellules sont désormais entièrement amorties, ainsi qu'en raison de la cession d'appareils CRJ-100 (antérieurement loués et exploités par Jazz), outre la contraction de la dotation aux amortissements relativement aux programmes de reconditionnement de cabine de la compagnie aérienne.

### Augmentation de 5 % des frais de vente et de distribution par rapport au troisième trimestre de 2012

Au troisième trimestre de 2013, les frais de vente et de distribution se sont chiffrés à 159 M\$ en hausse de 7 M\$ (+5 %) par rapport au troisième trimestre de 2012, du fait de la croissance de 4,9 % des produits passages. L'augmentation des frais de vente et de distribution en glissement annuel s'explique en grande partie par la hausse des frais de traitement par carte de crédit, laquelle concordait avec la croissance des ventes et des produits, l'accroissement des frais de transaction liés au SMD, qui correspond à l'amplification des volumes de passagers, et l'incidence défavorable du change.

### Baisse de 6 % des coûts de location avions par rapport au troisième trimestre de 2012

Au troisième trimestre de 2013, les coûts de location avions se sont élevés à 80 M\$, en baisse de 5 M\$ (-6%) par rapport au troisième trimestre de 2012. Cette baisse des coûts de location avions est principalement imputable aux tarifs de location plus favorables et à la résiliation de contrats de location d'appareils (à l'égard d'appareils qui ne sont pas exploités par Air Canada).

### Diminution de 1 % des autres charges opérationnelles par rapport au troisième trimestre de 2012

Au troisième trimestre de 2013, les autres charges opérationnelles se sont chiffrées à 298 M\$, en baisse de 3 M\$ (-1 %) par rapport au troisième trimestre de 2012. La baisse des autres frais résiduels s'explique en grande partie par la réduction des frais liés à la location de moteurs et d'équipement durable, au recul des frais de publicité et à la baisse des frais de désagrément liés aux passagers, en partie du fait de l'amélioration de la performance d'Air Canada au chapitre de la ponctualité.

Le tableau ci-après fournit une ventilation des principaux éléments compris dans les autres charges :

(en millions de dollars canadiens)	Troisièmes trimestres		Variation	
	2013	2012	\$	%
Portion terrestre des forfaits de Vacances Air Canada	52 \$	48 \$	4 \$	8
Services d'escale	54	48	6	13
Location et entretien d'immeubles	32	29	3	10
Frais d'équipages	29	30	(1)	(3)
Frais et services divers	32	35	(3)	(9)
Autres frais résiduels	99	111	(12)	(11)
<b>Autres charges opérationnelles</b>	<b>298 \$</b>	<b>301 \$</b>	<b>(3) \$</b>	<b>(1)</b>

## Charges non opérationnelles de 125 M\$ au troisième trimestre de 2013 contre 64 M\$ au troisième trimestre de 2012

Le tableau ci-après fournit une ventilation des charges non opérationnelles pour les périodes indiquées :

(en millions de dollars canadiens)	Troisièmes trimestres		Variation
	2013	2012	\$
Profit de change	49 \$	71 \$	(22) \$
Produits d'intérêts	7	10	(3)
Charges d'intérêts	(174)	(76)	(98)
Intérêts capitalisés	15	6	9
Coût financier net au titre des avantages du personnel	(51)	(72)	21
Profit sur instruments financiers comptabilisés à la juste valeur	30	3	27
Autres	(1)	(6)	5
<b>Total des charges non opérationnelles</b>	<b>(125) \$</b>	<b>(64) \$</b>	<b>(61) \$</b>

La variation des charges non opérationnelles par rapport au troisième trimestre de 2012 s'explique notamment par les facteurs suivants :

- Le profit de change, lié principalement à la dette à long terme libellée en dollars américains, qui s'est chiffré à 49 M\$ au troisième trimestre de 2013, contre un profit de change de 71 M\$ au troisième trimestre de 2012. Le profit de change du troisième trimestre de 2013 est surtout attribuable à l'appréciation du dollar canadien au 30 septembre 2013, comparativement au 30 juin 2013. Pour 1 \$ US, le cours du change de clôture le 30 septembre 2013 était de 1,0303 \$ CA, tandis qu'il était de 1,0518 \$ CA le 30 juin 2013. Au troisième trimestre de 2013, les profits de change de 64 M\$ ont été en partie annulés par des pertes de 15 M\$ liées à des dérivés de change.
- Au troisième trimestre de 2013, Air Canada a inscrit une charge d'intérêts de 95 M\$ relative au rachat de ses billets garantis prioritaires échéant en 2015 et en 2016, dont une tranche de 61 M\$ est liée à la prime payée au titre des billets rachetés et une tranche de 34 M\$ a trait à la radiation des frais d'opération et des escomptes existants. Il y a lieu de se reporter à la rubrique 7.8 du présent rapport de gestion pour un complément d'information à cet égard.
- La hausse de 9 M\$ des intérêts capitalisés en raison surtout de la commission d'attente liée au financement au moyen de certificats de fiducie bonifiés versée avant la livraison des appareils et de l'augmentation des acomptes.
- La baisse de 21 M\$ du coût financier net au titre des avantages du personnel, attribuable principalement à l'incidence de la réduction du passif au titre des régimes de retraite.
- Les profits liés aux ajustements de juste valeur des instruments financiers, qui se sont chiffrés à 30 M\$ au troisième trimestre de 2013, contre des profits de 3 M\$ au troisième trimestre de 2012. Se reporter à la rubrique 9 du présent rapport de gestion pour un complément d'information à cet égard.

## 5. RÉSULTATS DES ACTIVITÉS – COMPARAISON DES NEUF PREMIERS MOIS DE 2013 ET DE 2012

Le tableau et l'analyse ci-après comparent les résultats d'Air Canada pour les neuf premiers mois de 2013 et de 2012.

(en millions de dollars canadiens, sauf les montants par action)	Neuf premiers mois		Variation	
	2013	2012	\$	%
<b>Produits opérationnels</b>				
Passages	8 461 \$	8 224 \$	237 \$	3
Fret	346	362	(16)	(4)
Autres	681	689	(8)	(1)
<b>Total des produits</b>	<b>9 488</b>	<b>9 275</b>	<b>213</b>	<b>2</b>
<b>Charges opérationnelles</b>				
Carburant avions	2 703	2 740	(37)	(1)
Salaires et charges sociales	1 694	1 582	112	7
Modifications du régime d'avantages du personnel <sup>1)</sup>	-	(127)	127	-
Contrats d'achat de capacité	843	809	34	4
Redevances aéroportuaires et de navigation	751	761	(10)	(1)
Maintenance avions	474	511	(37)	(7)
Dotation aux amortissements et aux pertes de valeur <sup>2)</sup>	430	514	(84)	(16)
Frais de vente et de distribution	475	470	5	1
Location avions	242	255	(13)	(5)
Restauration et fournitures connexes	218	223	(5)	(2)
Communications et technologies de l'information	145	141	4	3
Autres	1 029	1 001	28	3
<b>Total des charges opérationnelles</b>	<b>9 004</b>	<b>8 880</b>	<b>124</b>	<b>1</b>
<b>Bénéfice opérationnel</b>	<b>484</b>	<b>395</b>	<b>89</b>	
<b>Produits (charges) non opérationnels</b>				
Profit (perte) de change	(65)	97	(162)	
Produits d'intérêts	22	28	(6)	
Charges d'intérêts <sup>3)</sup>	(324)	(236)	(88)	
Intérêts capitalisés	36	11	25	
Coût financier net au titre des avantages du personnel	(155)	(216)	61	
Profit (perte) sur instruments financiers comptabilisés à la juste valeur	15	(27)	42	
Perte sur participations dans Aveos	-	(65)	65	
Autres	(5)	(7)	2	
<b>Total des charges non opérationnelles</b>	<b>(476)</b>	<b>(415)</b>	<b>(61)</b>	
<b>Bénéfice (perte) avant impôts sur le résultat et activités abandonnées</b>	<b>8</b>	<b>(20)</b>	<b>28</b>	
Impôts sur le résultat	8	(1)	9	
<b>Bénéfice net (perte nette) découlant des activités poursuivies</b>	<b>16 \$</b>	<b>(21) \$</b>	<b>37 \$</b>	
<b>Perte nette découlant des activités abandonnées – Aveos</b>	<b>- \$</b>	<b>(55) \$</b>	<b>55 \$</b>	
<b>Bénéfice net (perte nette)</b>	<b>16 \$</b>	<b>(76) \$</b>	<b>92 \$</b>	
<b>Bénéfice net ajusté<sup>4)</sup></b>	<b>337 \$</b>	<b>60 \$</b>	<b>277 \$</b>	
<b>BAIILA à l'exclusion des modifications du régime d'avantages du personnel<sup>1) 5)</sup></b>	<b>1 156 \$</b>	<b>1 037 \$</b>	<b>119 \$</b>	
<b>BAIILA<sup>5)</sup></b>	<b>1 156 \$</b>	<b>1 164 \$</b>	<b>(8) \$</b>	
<b>Résultat par action découlant des activités poursuivies – de base</b>	<b>0,05 \$</b>	<b>(0,09) \$</b>	<b>0,14 \$</b>	
<b>Résultat par action découlant des activités poursuivies – dilué</b>	<b>0,05 \$</b>	<b>(0,09) \$</b>	<b>0,14 \$</b>	
<b>Perte nette découlant des activités abandonnées – de base et diluée</b>	<b>- \$</b>	<b>(0,20) \$</b>	<b>0,20 \$</b>	
<b>Résultat par action</b>	<b>0,05 \$</b>	<b>(0,29) \$</b>	<b>0,34 \$</b>	
<b>Bénéfice net ajusté par action – dilué<sup>4)</sup></b>	<b>1,19 \$</b>	<b>0,22 \$</b>	<b>0,97 \$</b>	

1) Au troisième trimestre de 2012, Air Canada a inscrit une diminution des charges opérationnelles de 127 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.

2) Au premier trimestre de 2013, Air Canada a inscrit une perte de valeur de 24 M\$ relativement à certains appareils A340-300 d'Airbus.

3) Au troisième trimestre de 2013, Air Canada a inscrit une charge d'intérêts de 95 M\$ relativement au rachat de ses billets garantis prioritaires échéant en 2015 et en 2016.

4) 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 présent rapport de gestion pour un complément d'information à cet égard.

5) Le BAIILA (à savoir le bénéfice avant intérêts, impôts, dotation aux amortissements et aux pertes de valeur et la location d'appareils) n'est pas une mesure financière reconnue par les PCGR. Se reporter à la rubrique 16, Mesures financières hors PCGR, du présent rapport de gestion pour un complément d'information à cet égard.



### Augmentation de 2,9 % des produits passages réseau par rapport aux neuf premiers mois de 2012

Au cours des neuf premiers mois de 2013, en raison du relèvement de 1,5 % de la capacité, les produits passages réseau se sont élevés à 8 461 M\$, en hausse de 237 M\$ (+2,9 %) par rapport aux produits passages réseau de 8 224 M\$ des neuf premiers mois de 2012. L'accroissement des produits passages réseau est attribuable à la croissance de 1,9 % du trafic et à l'amélioration de 0,9 % du rendement unitaire.

Les produits liés à la cabine de haut rapport ont fléchi de 7 M\$ (-0,4 %) par rapport aux neuf premiers mois de 2012, principalement en raison de la contraction de 3,0 % du trafic, en grande partie contrebalancée par l'amélioration de 2,7 % du rendement unitaire.

Le tableau ci-après présente les produits passages par région pour les neuf premiers mois de 2013 et de 2012.

Produits passages	Neuf premiers mois 2013 (en M\$)	Neuf premiers mois 2012 (en M\$)	Variation (en M\$)	Variation (en %)
Lignes intérieures	3 197	3 127	70	2,2
Lignes transfrontalières	1 653	1 646	7	0,4
Lignes transatlantiques	1 801	1 664	137	8,2
Lignes transpacifiques	1 265	1 202	63	5,2
Autres	545	585	(40)	(6,8)
<b>Réseau</b>	<b>8 461</b>	<b>8 224</b>	<b>237</b>	<b>2,9</b>

Le tableau ci-dessous présente les variations en pourcentage et en glissement annuel pour les neuf premiers mois de 2013, par rapport aux neuf premiers mois de 2012, en ce qui concerne les produits passages et les autres statistiques opérationnelles.

Neuf premiers mois 2013 par rapport aux neuf premiers mois 2012	Produits passages Variation (en %)	Capacité (SMO) Variation (en %)	Trafic (PMP) Variation (en %)	Coefficient d'occupation Variation (en pts)	Rendement unitaire Variation (en %)	PPSMO Variation (en %)
Lignes intérieures	2,2	1,7	2,2	0,4	0,2	0,7
Lignes transfrontalières	0,4	(0,6)	1,0	1,3	(1,1)	0,5
Lignes transatlantiques	8,2	1,0	2,1	1,0	6,1	7,4
Lignes transpacifiques	5,2	7,4	5,5	(1,6)	(0,4)	(2,2)
Autres	(6,8)	(6,3)	(5,5)	0,7	(1,7)	(0,9)
<b>Réseau</b>	<b>2,9</b>	<b>1,5</b>	<b>1,9</b>	<b>0,4</b>	<b>0,9</b>	<b>1,4</b>

La variation des produits passages réseau par rapport aux neuf premiers mois de 2012 s'explique notamment par les facteurs suivants :

- La progression de 1,9 % du trafic, qui rend compte de la croissance du trafic pour l'ensemble des marchés à l'exception des autres lignes, où la capacité a diminué de 6,3 % par rapport à celle des neuf premiers mois de 2012.
- L'amélioration de 0,9 % du rendement unitaire, qui traduit la croissance sur le marché transatlantique. À l'échelle du réseau, l'incidence favorable du change a accru les produits passages de 3 M\$ au cours des neuf premiers mois de 2013.

L'amélioration de 1,4 % des PPSMO est attribuable à la hausse de 0,9 % du rendement unitaire et à la progression de 0,4 point de pourcentage du coefficient d'occupation. Tous les marchés ont affiché une augmentation des PPSMO, à l'exception des lignes transpacifiques et des autres lignes.

Il y a lieu de se reporter à la rubrique 4 du présent rapport de gestion pour prendre connaissance des variations en pourcentage et en glissement annuel des produits passages, de la capacité, du trafic, du coefficient d'occupation, du

rendement unitaire et des PPSMO par trimestre pour le troisième trimestre de 2013 ainsi que pour chacun des quatre trimestres précédents.

### **Hausse de 2,2 % des produits passages intérieurs par rapport aux neuf premiers mois de 2012**

Au cours des neuf premiers mois de 2013, du fait du relèvement de 1,7 % de la capacité, les produits passages intérieurs se sont chiffrés à 3 197 M\$, en hausse de 70 M\$ (+2,2 %) par rapport aux neuf premiers mois de 2012 en raison principalement de l'amplification de 2,2 % du trafic. La hausse de 1,7 % de la capacité rend compte d'une progression pour l'ensemble des principales lignes intérieures, à l'exception des lignes reliant Toronto et Montréal-Ottawa et des lignes régionales en Ontario.

La variation des produits passages intérieurs par rapport aux neuf premiers mois de 2012 s'explique notamment par les facteurs suivants :

- La croissance de 2,2 % du trafic qui traduit une progression sur l'ensemble des principales lignes intérieures, à l'exception des lignes régionales en Ontario où le trafic n'a pas varié par rapport aux niveaux de 2012, malgré la contraction de la capacité sur ces lignes.
- Le rendement unitaire des lignes intérieures a augmenté de 0,2 % au cours des neuf premiers mois de 2012. Les améliorations de rendement unitaire sur les lignes transcontinentales reliant Toronto, Montréal et Ottawa aux principales villes de l'Ouest canadien, ainsi que sur les lignes régionales de l'Ouest canadien ont été pour la plupart contrebalancées par le recul du rendement qu'ont affiché les lignes régionales en Ontario.

L'augmentation de 0,7 % des PPSMO est attribuable à l'amélioration de 0,4 point de pourcentage du coefficient d'occupation et à la croissance de 0,2 % du rendement. Des améliorations des PPSMO ont été constatées sur tous les principaux services intérieurs à l'exception des lignes régionales en Ontario.

### **Augmentation de 0,4 % des produits passages transfrontaliers par rapport aux neuf premiers mois de 2012**

Au cours des neuf premiers mois de 2013, les produits passages transfrontaliers se sont établis à 1 653 M\$, en hausse de 7 M\$ (+0,4 %) par rapport aux neuf premiers mois de 2012, en raison de la progression de 1,0 % du trafic et de la hausse des frais de bagages en glissement annuel (les frais de bagages sont exclus du calcul du rendement unitaire et des PPSMO d'Air Canada). Ces augmentations ont été en partie contrebalancées par le recul de 1,1 % du rendement unitaire. La capacité des lignes transfrontalières a fléchi de 0,6 % en regard des neuf premiers mois de 2012.

La variation des produits passages transfrontaliers par rapport aux neuf premiers mois de 2012 s'explique notamment par les facteurs suivants :

- La progression de 1,0 % du trafic, qui traduit la croissance du trafic sur toutes les principales lignes transfrontalières, à l'exception de certaines lignes, comme celles reliant l'ouest du Canada à l'ouest des États-Unis, ainsi que les lignes entre le Canada et la côte est des États-Unis et Hawaï, où la capacité a diminué en glissement annuel.
- L'augmentation des frais de bagages en glissement annuel.
- Le recul de 1,1 % du rendement unitaire, qui rend compte de l'accroissement de la capacité à l'échelle de l'industrie et de la concurrence intense en matière de tarification sur les lignes à courte distance aux États-Unis, comme Boston, New York et Washington, D.C., ainsi que sur le service long-courrier entre l'ouest du Canada et les États-Unis, comme les lignes au départ de Vancouver et de Calgary à destination de Newark, en particulier au cours du premier semestre de 2013. La proportion accrue de vols d'agrément long-courrier a également joué un rôle dans le recul du rendement unitaire en glissement annuel.

La hausse de 0,5 % des PPSMO est attribuable à l'amélioration de 1,3 point de pourcentage du coefficient, en partie compensée par le fléchissement de 1,1 % du rendement unitaire.

**Augmentation de 8,2 % des produits passages transatlantiques par rapport aux neuf premiers mois de 2012**

Au cours des neuf premiers mois de 2013, les produits passages transatlantiques se sont établis à 1 801 M\$, en hausse de 137 M\$ (+8,2 %) par rapport aux neuf premiers mois de 2012 du fait de l'amélioration de 6,1 % du rendement unitaire et de la croissance de 2,1 % du trafic. La capacité sur les lignes transatlantiques a progressé de 1,0 % par rapport aux neuf premiers mois de 2012.

La variation des produits passages transatlantiques par rapport aux neuf premiers mois de 2012 s'explique notamment par les facteurs suivants :

- L'accroissement de 6,1 % du rendement unitaire qui traduit l'amélioration du rendement pour toutes les principales lignes transatlantiques. L'incidence favorable du change de 11 M\$ a également joué un rôle dans l'amélioration du rendement unitaire au cours des neuf premiers mois de 2013.
- L'amplification de 2,1 % du trafic qui traduit la croissance du trafic sur l'ensemble des principales lignes transatlantiques, à l'exception de certaines lignes, notamment vers la Suisse, l'Espagne et la Grèce, où la capacité a fléchi en glissement annuel.

La hausse de 7,4 % des PPSMO tient à la progression de 6,1 % du rendement unitaire et à l'amélioration de 1,0 point de pourcentage du coefficient d'occupation. Les PPSMO ont progressé pour toutes les principales lignes transatlantiques.

**Augmentation de 5,2 % des produits passages transpacifiques par rapport aux neuf premiers mois de 2012**

Au cours des neuf premiers mois de 2013, en raison de l'accroissement de 7,4 % de la capacité, les produits passages transpacifiques se sont établis à 1 265 M\$, en hausse de 63 M\$ (+5,2 %) par rapport aux neuf premiers mois de 2012, en raison principalement de l'accroissement de 5,5 % du trafic. Le relèvement de 7,4 % de la capacité du marché transpacifique traduit la croissance de la capacité sur l'ensemble des principales lignes transpacifiques.

La variation des produits passages transpacifiques par rapport aux neuf premiers mois de 2012 s'explique notamment par les facteurs suivants :

- L'amplification de 5,5 % du trafic, qui rend compte de la croissance du trafic sur toutes les principales lignes transpacifiques.
- Le fléchissement de 0,4 % du rendement unitaire, qui rend compte du recul du rendement sur les lignes à destination du Japon, de l'Australie et de la Corée. Le service d'Air Canada sur le Japon s'est ressenti défavorablement de l'accroissement de la capacité à l'échelle de l'industrie sur le marché transpacifique, de la concurrence intense au chapitre de la tarification et de la dépréciation du yen en regard du dollar canadien au cours des neuf premiers mois de 2013. L'affaiblissement de la conjoncture en Australie a entraîné le recul des réservations visant des produits à rendement plus élevé et des escomptes au chapitre de la tarification en vue de stimuler le trafic. Par ailleurs, l'accroissement de la capacité à l'échelle de l'industrie et la proportion accrue du trafic à rendement plus faible ont comprimé les rendements unitaires des lignes à destination de la Corée. Dans l'ensemble, l'incidence défavorable du change sur le marché transpacifique s'est chiffrée à 15 M\$ au cours du troisième trimestre de 2013, dont une tranche de 24 M\$ est attribuable à la dépréciation du yen.
- La baisse de 2,2 % des PPSMO est essentiellement attribuable au recul de 1,6 point de pourcentage du coefficient d'occupation.

**Diminution de 6,8 % des autres produits passages par rapport aux neuf premiers mois de 2012**

Au cours des neuf premiers mois de 2013, en raison de la diminution de 6,3 % de la capacité, les produits passages de 545 M\$ tirés des « autres lignes » (Antilles, Mexique, ainsi qu'Amérique centrale et Amérique du Sud) ont fléchi de 40 M\$ (-6,8 %) par rapport aux neuf premiers mois de 2012, du fait de la contraction de 5,5 % du trafic et du recul de 1,7 % du rendement unitaire. La réduction de la capacité rend compte des baisses de la capacité sur l'ensemble des principales « autres lignes ».

La variation des autres produits passages par rapport aux neuf premiers mois de 2012 s'explique notamment par les facteurs suivants :

- Le glissement global de 5,5 % du trafic, qui rend compte du fléchissement du trafic pour tous les principaux services composant les « autres lignes ».
- Le recul global de 1,7 % du rendement unitaire, qui reflète l'incidence de l'amplification de la capacité à l'échelle de l'industrie et de la concurrence accrue en matière de tarification sur les lignes vers les destinations soleil classiques.

Le fléchissement de 0,9 % des PPSMO s'explique par le recul de 1,7 % du rendement unitaire, en partie compensé par l'amélioration de 0,7 point de pourcentage du coefficient d'occupation.

### Baisse de 4 % des produits fret par rapport aux neuf premiers mois de 2012

Au cours des neuf premiers mois de 2013, les produits de 346 M\$ tirés du transport du fret ont baissé de 16 M\$ (-4 %) par rapport aux neuf premiers mois de 2012, principalement en raison de la contraction de 3,6 % du rendement unitaire et du recul de 0,8 % du trafic.

Le tableau ci-après présente les produits fret par région aux neuf premiers mois de 2013 et de 2012.

Produits fret	Neuf premiers mois 2013 (en M\$)	Neuf premiers mois 2012 (en M\$)	Variation (en M\$)
Lignes intérieures	47	51	(4)
Lignes transfrontalières	13	13	-
Lignes transatlantiques	125	133	(8)
Lignes transpacifiques	135	137	(2)
Autres	26	28	(2)
<b>Réseau</b>	<b>346</b>	<b>362</b>	<b>(16)</b>

Le tableau ci-après présente les variations en pourcentage et en glissement annuel des produits fret et des statistiques opérationnelles pour les neuf premiers mois de 2013 par rapport à la période correspondante de 2012.

Neuf premiers mois 2013 par rapport aux neuf premiers mois 2012	Produits fret Variation (en %)	Capacité (TME) Variation (en %)	Produits / TME Variation (en %)	Trafic (TMP) Variation (en %)	Rendement / TMP Variation (en %)
Lignes intérieures	(7,8)	0,8	(9,0)	(8,8)	0,6
Lignes transfrontalières	-	(1,6)	-	(0,5)	(1,0)
Lignes transatlantiques	(6,0)	(1,4)	(4,2)	(3,1)	(2,6)
Lignes transpacifiques	(1,5)	6,8	(7,2)	2,4	(3,3)
Autres	(7,1)	(10,5)	0,3	(1,5)	(8,9)
<b>Réseau</b>	<b>(4,4)</b>	<b>0,8</b>	<b>(5,2)</b>	<b>(0,8)</b>	<b>(3,6)</b>

La variation des produits fret par rapport aux neuf premiers mois de 2012 s'explique notamment par les facteurs suivants :

- Le recul de 3,6 % du rendement, qui rend compte de la baisse du rendement unitaire sur tous les marchés à l'exception des lignes intérieures. Malgré l'incidence favorable du change, la concurrence marquée au chapitre de la tarification en vue de stimuler le trafic a nui au rendement unitaire du transport de fret pour les neuf premiers mois de 2013.
- La contraction de 0,8 % du trafic, qui rend compte du recul du trafic sur tous les marchés à l'exception des lignes transpacifiques. La demande moindre à l'égard du transport de fret en général, l'intensification de la

concurrence et la conjoncture précaire en Europe sont les principaux facteurs qui expliquent la décroissance du trafic en glissement annuel.

Il y a lieu de se reporter à la rubrique 4 du présent rapport de gestion pour prendre connaissance des variations en pourcentage et en glissement annuel des produits fret, de la capacité, du trafic, du coefficient d'occupation, du rendement unitaire et des PPSMO par trimestre pour le troisième trimestre de 2013 ainsi que pour chacun des quatre trimestres précédents.

### Baisse de 1 % des autres produits par rapport aux neuf premiers mois de 2012

Au cours des neuf premiers mois de 2013, les autres produits se sont chiffrés à 681 M\$, en baisse de 8 M\$ (-1 %) par rapport aux neuf premiers mois de 2012. La réduction des produits tirés de la sous-location d'appareils et de la location de biens en glissement annuel a été largement contrebalancée par la hausse des frais passagers et des frais liés à la compagnie aérienne, ainsi que par l'augmentation des produits tirés de la portion terrestre des forfaits de Vacances Air Canada, en regard des neuf premiers mois de 2012.

### Baisse de 1,4 % des COSMO (à l'exclusion des modifications du régime d'avantages du personnel) et baisse de 1,2 % des COSMO ajustées par rapport aux neuf premiers mois de 2012

Le tableau ci-après compare les COSMO d'Air Canada pour les neuf premiers mois de 2013 à celles des neuf premiers mois de 2012.

(en cents par SMO)	Neuf premiers mois		Variation	
	2013	2012	cents	(en %)
Carburant avions	5,14	5,29	(0,15)	(2,8)
Salaires	2,42	2,33	0,09	3,9
Charges sociales	0,80	0,72	0,08	11,1
Modifications du régime d'avantages du personnel <sup>1)</sup>	-	(0,24)	0,24	-
Contrats d'achat de capacité	1,61	1,56	0,05	3,2
Redevances aéroportuaires et de navigation	1,43	1,47	(0,04)	(2,7)
Maintenance avions	0,90	0,99	(0,09)	(9,1)
Dotation aux amortissements et aux pertes de valeur	0,82	0,99	(0,17)	(17,2)
Frais de vente et de distribution	0,90	0,91	(0,01)	(1,1)
Location avions	0,46	0,49	(0,03)	(6,1)
Restauration et fournitures connexes	0,42	0,43	(0,01)	(2,3)
Communications et technologies de l'information	0,28	0,27	0,01	3,7
Autres	1,96	1,94	0,02	1,0
<b>COSMO</b>	<b>17,14</b>	<b>17,15</b>	<b>(0,01)</b>	<b>(0,1)</b>
<b>Retrancher :</b>				
Modifications du régime d'avantages du personnel <sup>1)</sup>	-	0,24	(0,24)	-
<b>COSMO (à l'exclusion des modifications du régime d'avantages du personnel)</b>	<b>17,14</b>	<b>17,39</b>	<b>(0,25)</b>	<b>(1,4)</b>

1) Au troisième trimestre de 2012, Air Canada a inscrit une diminution des charges opérationnelles de 127 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.

<b>COSMO</b>	<b>17,14</b>	<b>17,15</b>	<b>(0,01)</b>	<b>(0,1)</b>
<b>Retrancher :</b>				
Charge de carburant, coûts liés à la portion terrestre des forfaits de Vacances Air Canada et éléments exceptionnels	(5,69)	(5,56)	(0,13)	2,3
<b>COSMO ajustées<sup>1)</sup></b>	<b>11,45</b>	<b>11,59</b>	<b>(0,14)</b>	<b>(1,2)</b>

1) Les COSMO ajustées ne sont pas une mesure financière reconnue par les PCGR. Se reporter à la rubrique 16, Mesures financières hors PCGR, du présent rapport de gestion pour un complément d'information à cet égard.

### Hausse de 1 % des charges opérationnelles par rapport aux neuf premiers mois de 2012

Au cours des neuf premiers mois de 2013, Air Canada a inscrit des charges opérationnelles de 9 004 M\$, soit une hausse de 124 M\$ (+1 %) par rapport aux neuf premiers mois de 2012.

Au cours des neuf premiers mois de 2012, Air Canada a inscrit une réduction des charges opérationnelles de 127 M\$ au titre des modifications du régime d'avantages du personnel relativement à l'incidence de ces modifications sur le passif au titre des régimes de retraite et autres avantages du personnel. Aucune réduction analogue des charges opérationnelles n'a été comptabilisée pour les neuf premiers mois de 2013.

Au cours des neuf premiers mois de 2013, l'incidence défavorable de la dépréciation du dollar canadien sur les charges opérationnelles libellées en devises (principalement en dollars américains), par rapport aux neuf premiers mois de 2012, a accru les charges opérationnelles de 72 M\$.

### Baisse de 1 % de la charge de carburant par rapport aux neuf premiers mois de 2012

Au cours des neuf premiers mois de 2013, la charge de carburant s'est chiffrée à 2 703 M\$, en baisse de 37 M\$ (-1 %) par rapport aux neuf premiers mois de 2012, en raison principalement de l'effet de la baisse des prix du carburéacteur, responsable d'une diminution de 52 M\$, et de la contraction du volume de carburant consommé, qui explique un recul de 26 M\$. Ces baisses ont été en partie annulées par l'incidence défavorable de la dépréciation du dollar canadien par rapport au dollar américain en regard des neuf premiers mois de 2012, laquelle a donné lieu à une augmentation de 41 M\$ de la charge de carburant au cours des neuf premiers mois de 2013.

Le tableau ci-après présente le coût du litre de carburant et le coût économique du carburant pour Air Canada pour les périodes indiquées.

(en millions de dollars canadiens, sauf indication contraire)	Neuf premiers mois		Variation	
	2013	2012	\$	%
<b>Charge de carburant selon les PCGR</b>	<b>2 703 \$</b>	<b>2 740 \$</b>	<b>(37) \$</b>	<b>(1)</b>
Ajouter : Montant net des décaissements au comptant relativement à des dérivés liés au carburant <sup>1)</sup>	18	31	(13)	(42)
<b>Coût économique du carburant – hors PCGR<sup>2)</sup></b>	<b>2 721 \$</b>	<b>2 771 \$</b>	<b>(50) \$</b>	<b>(2)</b>
Consommation de carburant (en milliers de litres)	3 049 676	3 079 591	(29 915)	(1)
Prix du litre de carburant (en cents) – selon les PCGR	88,6	89,0	(0,4)	-
Coût économique du litre de carburant (en cents) – hors PCGR <sup>2)</sup>	89,2	90,0	(0,8)	(1)

1) Comprend le montant net des règlements au comptant relatifs à des dérivés liés au carburant venus à échéance et les primes liées à ces dérivés.

2) Le coût économique du carburant n'est pas une mesure conforme aux PCGR pour la présentation d'états financiers, n'a pas de sens normalisé et pourrait ne pas être comparable à des mesures analogues présentées par d'autres sociétés ouvertes. Air Canada s'en sert pour calculer le coût décaissé pour son carburant. Il comprend le montant net réel des règlements au comptant des contrats dérivés sur le carburant venus à échéance pendant la période et les primes liées à ces dérivés.

### Salaires et charges sociales de 1 694 M\$ au cours des neuf premiers mois de 2013, en hausse de 112 M\$ (+7 %) par rapport aux neuf premiers mois de 2012

Au cours des neuf premiers mois de 2013, les salaires ont totalisé 1 273 M\$, en hausse de 68 M\$ (+6 %) par rapport aux neuf premiers mois de 2012. Cette hausse en glissement annuel s'explique principalement par l'incidence de l'augmentation du salaire moyen, du fait en partie des heures de formation supplémentaires nécessaires en vue du lancement d'Air Canada rouge et de l'exploitation de l'appareil 777 de Boeing additionnel. L'accroissement de 2,2 % du nombre moyen ETP et la majoration des charges comptabilisées au titre des programmes annuels de participation aux bénéfices du personnel ont également joué un rôle dans l'augmentation des salaires en glissement annuel.

Au cours des neuf premiers mois de 2013, les charges sociales se sont chiffrées à 421 M\$, en hausse de 44 M\$ (+12 %) par rapport aux neuf premiers mois de 2012, en raison essentiellement de la baisse des taux d'actualisation, ce qui accroît le coût des services rendus et des autres avantages sociaux.

### Augmentation de 4 % des frais d'achat de capacité par rapport aux neuf premiers mois de 2012

Au cours des neuf premiers mois de 2013, les frais d'achat de capacité se sont chiffrés à 843 M\$, soit une hausse de 34 M\$ (+4 %) par rapport aux neuf premiers mois de 2012, en raison principalement de la progression du temps bloc à bloc lié aux vols exploités par Sky Regional aux termes de son contrat d'achat de capacité conclu avec Air Canada et de la majoration des tarifs au titre du contrat d'achat de capacité intervenu entre Jazz et Air Canada.

**Baisse de 1 % des redevances aéroportuaires et de navigation par rapport aux neuf premiers mois de 2012**

Au cours des neuf premiers mois de 2013, les redevances aéroportuaires et de navigation se sont élevées à 751 M\$, en baisse de 10 M\$ (-1 %) par rapport aux neuf premiers mois de 2012, essentiellement du fait de frais d'utilisation des aéroports plus favorables qu'au cours des neuf premiers mois de 2012 et de la contraction de la fréquence des appareils en glissement annuel.

**Baisse de 7 % des charges de maintenance avions par rapport aux neuf premiers mois de 2012**

Au cours des neuf premiers mois de 2013, les charges de maintenance avions se sont chiffrées à 474 M\$, en baisse de 37 M\$ (-7 %) par rapport aux neuf premiers mois de 2012. Au cours des neuf premiers mois de 2013, Air Canada a comptabilisé un ajustement de régularisation favorable de 15 M\$ étant donné que certains coûts estimés auparavant n'ont pas été engagés. La baisse des activités d'entretien moteurs et la réduction des provisions liées aux résiliations de contrats de location d'appareils ont également joué un rôle dans la réduction des charges de maintenance avions en glissement annuel. Ces baisses ont été largement contrebalancées par la hausse du volume des activités de maintenance des cellules, outre l'incidence défavorable du change.

**Baisse de 16 % de la dotation aux amortissements et aux pertes de valeur par rapport aux neuf premiers mois de 2012**

Au cours des neuf premiers mois de 2013, la dotation aux amortissements et aux pertes de valeur s'est chiffrée à 430 M\$, en baisse de 84 M\$ (-16 %) par rapport aux neuf premiers mois de 2012.

Au cours des neuf premiers mois de 2013, Air Canada a comptabilisé une perte de valeur de 24 M\$ relativement à certains appareils A340-300 d'Airbus (aucun n'étant exploité par Air Canada) alors qu'aucune perte analogue n'a été inscrite au cours des neuf premiers mois de 2012. Cette hausse a été plus que contrebalancée par le fait que certaines activités d'entretien moteurs et de maintenance des cellules sont désormais entièrement amorties, outre la cession d'appareils CRJ-100 (antérieurement loués et exploités par Jazz), ainsi que la contraction de la dotation aux amortissements relativement aux programmes de reconditionnement de cabine de la compagnie aérienne.

**Hausse de 1 % des frais de vente et de distribution par rapport aux neuf premiers mois de 2012**

Au cours des neuf premiers mois de 2013, les frais de vente et de distribution se sont élevés à 475 M\$, en hausse de 5 M\$ (+1 %) par rapport aux neuf premiers mois de 2012 en raison de la croissance de 2,9 % des produits passages. La diminution des frais liés aux commissions a été largement contrebalancée par la hausse des frais de traitement par carte de crédit, laquelle concordait avec la croissance des ventes et des produits.

**Baisse de 5 % des coûts de location avions par rapport aux neuf premiers mois de 2012**

Au cours des neuf premiers mois de 2013, les coûts de location avions se sont élevés à 242 M\$, en baisse de 13 M\$ (-5 %) par rapport à la période correspondante de 2012. Cette baisse des coûts de location avions est principalement imputable aux tarifs de location plus favorables, en regard des neuf premiers mois de 2012, et à la résiliation des contrats de location d'appareils (à l'égard d'appareils qui ne sont pas exploités par Air Canada).

**Augmentation de 3 % des autres charges opérationnelles par rapport aux neuf premiers mois de 2012**

Au cours des neuf premiers mois de 2013, les autres charges opérationnelles se sont chiffrées à 1 029 M\$, en hausse de 28 M\$ (+3 %) par rapport aux neuf premiers mois de 2012, surtout en raison de l'accroissement de 20 M\$ (+6 %) des autres frais résiduels en glissement annuel, qui tenait compte des coûts de démarrage exceptionnels liés au transfert d'appareils 175 d'Embraer à Sky Regional et de l'accroissement des frais liés à la location de moteurs et d'équipement durable. De plus, Air Canada a comptabilisé des ajustements favorables au titre de l'écart de change se chiffrant à 12 M\$ au cours des neuf premiers mois de 2012, comparativement à néant au cours des neuf premiers mois de 2013.



Le tableau ci-après fournit une ventilation des principaux éléments compris dans les autres charges :

(en millions de dollars canadiens)	Neuf premiers mois		Variation	
	2013	2012	\$	%
Portion terrestre des forfaits de Vacances Air Canada	261 \$	262 \$	(1) \$	-
Services d'escale	148	142	6	4
Location et entretien d'immeubles	97	92	5	5
Frais d'équipages	90	87	3	3
Frais et services divers	100	105	(5)	(5)
Autres frais résiduels	333	313	20	6
<b>Autres charges opérationnelles</b>	<b>1 029 \$</b>	<b>1 001 \$</b>	<b>28 \$</b>	<b>3</b>

**Charges non opérationnelles de 476 M\$ au cours des neuf premiers mois de 2013, par rapport à 415 M\$ au cours des neuf premiers mois de 2012**

Le tableau ci-après fournit une ventilation des charges non opérationnelles pour les périodes indiquées :

(en millions de dollars canadiens)	Neuf premiers mois		Variation
	2013	2012	\$
Profit (perte) de change	(65) \$	97 \$	(162) \$
Produits d'intérêts	22	28	(6)
Charges d'intérêts	(324)	(236)	(88)
Intérêts capitalisés	36	11	25
Coût financier net au titre des avantages du personnel	(155)	(216)	61
Profit (perte) sur instruments financiers comptabilisés à la juste valeur	15	(27)	42
Perte sur participations dans Aveos	-	(65)	65
Autres	(5)	(7)	2
<b>Total des charges non opérationnelles</b>	<b>(476) \$</b>	<b>(415) \$</b>	<b>(61) \$</b>

La variation des charges non opérationnelles par rapport aux neuf premiers mois de 2012 s'explique notamment par les facteurs suivants :

- La perte de change, imputable principalement à la dette à long terme libellée en dollars américains, qui s'est chiffrée à 65 M\$ au cours des neuf premiers mois de 2013, contre un profit de change de 97 M\$ au cours des neuf premiers mois de 2012. La perte de change des neuf premiers mois de 2013 est surtout attribuable à la dépréciation du dollar canadien au 30 septembre 2013, comparativement au 31 décembre 2012. Pour 1 \$ US, le cours du change de clôture le 30 septembre 2013 était de 1,0303 \$ CA, tandis qu'il était de 1,017 \$ CA le 31 décembre 2012. Au cours des neuf premiers mois de 2013, les pertes de change de 94 M\$ ont été en partie annulées par des profits de 29 M\$ liés à des dérivés de change.
- Au troisième trimestre de 2013, Air Canada a inscrit une charge d'intérêts de 95 M\$ relative au rachat de ses billets garantis prioritaires échéant en 2015 et en 2016, dont une tranche de 61 M\$ est liée à la prime payée à l'égard des billets rachetés et une tranche de 34 M\$ a trait à la radiation des coûts d'opération et escomptes existants. Il y a lieu de se reporter à la rubrique 7.8 du présent rapport de gestion pour un complément d'information à cet égard.
- La hausse de 25 M\$ des intérêts capitalisés est en raison surtout de la commission d'attente liée au financement au moyen de certificats de fiducie bonifiés versée avant la livraison des appareils et de l'augmentation des acomptes.



- La baisse de 61 M\$ du coût financier net au titre des avantages du personnel, attribuable principalement à l'incidence de la réduction du passif au titre des régimes de retraite.
- Les profits liés aux ajustements de juste valeur des instruments financiers, qui se sont chiffrés à 15 M\$ au cours des neuf premiers mois de 2013, contre des pertes de 27 M\$ au cours des neuf premiers mois de 2012. Se reporter à la rubrique 9 du présent rapport de gestion pour un complément d'information à cet égard.
- Au premier trimestre de 2012, Air Canada a inscrit une perte à l'égard de sa participation dans la société de portefeuille entité mère d'Aveos étant donné qu'Aveos a déposé une demande de protection en vertu de la LACC et a mis un terme à ses activités en mars 2012. Air Canada a en conséquence ramené à néant la valeur comptable de sa participation dans la société de portefeuille entité mère d'Aveos, ainsi que la valeur comptable d'un billet à long terme à recevoir d'Aveos, et elle a comptabilisé une perte globale sur participations de 65 M\$. En outre, toujours au premier trimestre de 2012, Air Canada a comptabilisé un passif de 55 M\$, imputé aux activités abandonnées, relativement à l'engagement d'Air Canada découlant d'un programme d'indemnisation de départ. Pour la période de neuf mois close le 30 septembre 2013, la sortie de trésorerie liée à ce programme d'indemnisation s'est élevée à 27 M\$ (sortie de trésorerie de 26 M\$ au quatrième trimestre de 2012). Air Canada s'attend à ce que les paiements résiduels de 2 M\$ visant à régler son engagement soient finalisés en 2013.

## 6. PARC AÉRIEN

Le tableau qui suit présente le parc en exploitation d'Air Canada aux 30 septembre 2013 et 31 décembre 2012 ainsi que le parc en exploitation projeté d'Air Canada, y compris les appareils qu'à l'heure actuelle Air Canada *rouge* exploite ou prévoit exploiter, aux termes d'un contrat d'achat de capacité, aux 31 décembre 2013, 2014 et 2015.

	Réal			Projeté					
	31 décembre 2012	Modifications apportées au cours des neuf premiers mois de 2013	30 septembre 2013	Modifications apportées pour le reste de 2013	31 décembre 2013	Modifications apportées pour 2014	31 décembre 2014	Modifications apportées pour 2015	31 décembre 2015
<b>Parc aérien principal</b>									
787 de Boeing	-	-	-	-	-	6	6	6	12
777-300 de Boeing	12	2	14	2	16	1	17	-	17
777-200 de Boeing	6	-	6	-	6	-	6	-	6
767-300 de Boeing	30	(2)	28	(1)	27	(6)	21	(4)	17
A330-300 d'Airbus	8	-	8	-	8	-	8	-	8
A321 d'Airbus	10	-	10	-	10	-	10	-	10
A320 d'Airbus	41	-	41	-	41	-	41	-	41
A319 d'Airbus	38	(2)	36	(6)	30	(17)	13	(5)	8
190 d'EMBRAER	45	-	45	-	45	-	45	-	45
175 d'EMBRAER	15	(15)	-	-	-	-	-	-	-
<b>Total – parc aérien principal</b>	<b>205</b>	<b>(17)</b>	<b>188</b>	<b>(5)</b>	<b>183</b>	<b>(16)</b>	<b>167</b>	<b>(3)</b>	<b>164</b>
<b>Air Canada rouge</b>									
767-300 de Boeing	-	2	2	-	2	6	8	4	12
A319 d'Airbus	-	2	2	6	8	17	25	5	30
<b>Total – Air Canada rouge</b>	<b>-</b>	<b>4</b>	<b>4</b>	<b>6</b>	<b>10</b>	<b>23</b>	<b>33</b>	<b>9</b>	<b>42</b>
<b>Total parc aérien principal et Air Canada rouge</b>	<b>205</b>	<b>(13)</b>	<b>192</b>	<b>1</b>	<b>193</b>	<b>7</b>	<b>200</b>	<b>6</b>	<b>206</b>

Le tableau qui suit présente, au 30 septembre 2013, le nombre d'appareils qu'exploitent Jazz, Sky Regional et d'autres compagnies aériennes, pour le compte d'Air Canada, sous la bannière Air Canada Express, aux termes de contrats d'achat de capacité avec Air Canada. Aucune modification n'est prévue au parc aérien d'Air Canada Express du 30 septembre au 31 décembre 2013.

	Au 30 septembre 2013			
	Jazz	Sky Regional	Autres	Total
175 d'EMBRAER	–	15	–	15
CRJ-200	25	–	–	25
CRJ-705	16	–	–	16
Dash 8-100	34	–	–	34
Dash 8-300	26	–	–	26
Dash 8-400	21	5	–	26
Beech 1900	–	–	17	17
<b>Total</b>	<b>122</b>	<b>20</b>	<b>17</b>	<b>159</b>

## 7. GESTION FINANCIÈRE ET GESTION DU CAPITAL

### 7.1. Liquidité

Air Canada gère ses besoins de liquidité grâce à diverses stratégies, notamment les flux de trésorerie opérationnels positifs, la conclusion d'engagements de financement pour les appareils nouveaux et actuels ainsi que d'autres activités de financement.

Les besoins de liquidité se rapportent principalement à la nécessité de remplir les obligations liées aux passifs financiers, aux engagements d'immobilisations, aux activités courantes, aux obligations contractuelles et autres (y compris les obligations de capitalisation des régimes de retraite) et aux clauses restrictives des ententes concernant les cartes de crédit et autres ententes. Il y a lieu de se reporter aux rubriques 7.6, 7.7 et 7.8 du présent rapport de gestion pour des renseignements sur les engagements d'immobilisations, les obligations de capitalisation des régimes de retraite et les obligations contractuelles d'Air Canada.

### 7.2. Situation financière

Le tableau ci-après présente l'état résumé consolidé de la situation financière d'Air Canada au 30 septembre 2013 et au 31 décembre 2012.

(en millions de dollars canadiens)	30 septembre 2013	31 décembre 2012	Variation (en \$)
<b>Actif</b>			
Trésorerie, équivalents de trésorerie et placements à court terme	2 309 \$	1 973 \$	336 \$
Autres actifs courants	1 158	1 028	130
Actifs courants	3 467	3 001	466
Immobilisations corporelles	4 885	4 711	174
Immobilisations incorporelles	312	314	(2)
Goodwill	311	311	-
Dépôts et autres actifs	506	510	(4)
<b>Total de l'actif</b>	<b>9 481 \$</b>	<b>8 847 \$</b>	<b>634 \$</b>
<b>Passif</b>			
Passifs courants	3 362 \$	3 259 \$	103 \$
Dette à long terme et contrats de location-financement	3 713	3 259	454
Passif au titre des régimes de retraite et autres avantages du personnel	4 443	4 686	(243)
Provisions liées à la maintenance	630	571	59
Autres passifs non courants	389	419	(30)
<b>Total du passif</b>	<b>12 537</b>	<b>12 194</b>	<b>343</b>
<b>Total des capitaux propres</b>	<b>(3 056)</b>	<b>(3 347)</b>	<b>291</b>
<b>Total du passif et des capitaux propres</b>	<b>9 481 \$</b>	<b>8 847 \$</b>	<b>634 \$</b>

Dans le présent rapport de gestion, les mouvements des actifs courants et passifs courants sont décrits à la rubrique 7.4 alors que la dette à long terme et les contrats de location-financement sont examinés aux rubriques 7.3 et 7.5.

Au 30 septembre 2013, les immobilisations corporelles se chiffraient à 4 885 M\$, soit 174 M\$ de plus qu'au 31 décembre 2012. L'augmentation des immobilisations corporelles résulte surtout des achats d'immobilisations corporelles de 592 M\$ au cours des neuf premiers mois de 2013, largement compensés par l'effet de la dotation aux amortissements et aux pertes de valeur de 395 M\$. Les achats d'immobilisations corporelles comprenaient des acomptes et des paiements proportionnels à l'égard de livraisons futures d'appareils de 24 M\$, des charges de maintenance immobilisées de 131 M\$ et des achats d'équipement de vol de 341 M\$, montant qui comprenait deux appareils 777-300ER de Boeing, lesquels ont été livrés en juin et août 2013, respectivement.

Au 30 septembre 2013, le passif au titre des régimes de retraite et autres avantages du personnel a baissé de 243 M\$ par rapport au 31 décembre 2012, Air Canada ayant fait des cotisations au titre de la capitalisation des régimes de retraite de 353 M\$ au cours des neuf premiers mois de 2013. Il y a lieu de se reporter à la rubrique 7.7 du présent rapport de gestion pour un complément d'information sur les obligations de capitalisation des régimes de retraite d'Air Canada.

### 7.3. Dette nette ajustée

Le tableau ci-après présente les soldes de la dette nette ajustée d'Air Canada au 30 septembre 2013 et au 31 décembre 2012.

(en millions de dollars canadiens, sauf indication contraire)	30 septembre 2013	31 décembre 2012	Variation (en \$)
Total de la dette à long terme et des contrats de location-financement	3 713 \$	3 259 \$	454 \$
Partie courante de la dette à long terme et des contrats de location-financement	439	499	(60)
Total de la dette à long terme et contrats de location-financement, y compris la partie courante	4 152	3 758	394
Moins trésorerie, équivalents de trésorerie et placements à court terme	(2 309)	(1 973)	(336)
<b>Dette nette</b>	<b>1 843 \$</b>	<b>1 785 \$</b>	<b>58 \$</b>
Contrats de location simple immobilisés <sup>1)</sup>	2 261	2 352	(91)
<b>Dette nette ajustée</b>	<b>4 104 \$</b>	<b>4 137 \$</b>	<b>(33) \$</b>
<b>BAIILA à l'exclusion des modifications du régime d'avantages du personnel (12 derniers mois)</b>	<b>1 439 \$</b>	<b>1 320 \$</b>	<b>119 \$</b>
<b>Ratio dette nette ajustée-BAIILA</b>	<b>2,9</b>	<b>3,1</b>	<b>(0,2)</b>

1) La dette nette ajustée est une mesure financière hors PCGR utilisée par Air Canada qui pourrait ne pas être comparable aux mesures présentées par d'autres sociétés ouvertes. La dette nette ajustée est un élément clé du capital géré par Air Canada et permet à la direction d'évaluer la dette nette de la Société. Air Canada inclut les contrats de location simple immobilisés, car c'est là un moyen courant dans le secteur d'attribuer une valeur aux obligations au titre de contrats de location simple. La pratique courante dans le secteur consiste à multiplier par 7,0 les frais annualisés de location d'appareils. Cette définition du contrat de location simple immobilisé est propre à Air Canada et pourrait ne pas être comparable à des mesures analogues présentées par d'autres sociétés ouvertes. Les loyers d'avions se sont élevés à 323 M\$ pour la période de 12 mois close le 30 septembre 2013 et à 336 M\$ pour la période de 12 mois close le 31 décembre 2012.

Au 30 septembre 2013, la dette à long terme, y compris la partie courante, et les contrats de location-financement se chiffraient à 4 152 M\$, en hausse de 394 M\$ par rapport au 31 décembre 2012, en raison principalement du produit reçu dans le cadre du placement privé de nouveaux billets garantis prioritaires et de l'obtention d'une nouvelle facilité de crédit garantie prioritaire, déduction faite du rachat des billets garantis prioritaires existants, comme il est décrit plus en détail à la rubrique 7.8 du présent rapport de gestion. L'incidence défavorable de la dépréciation du dollar canadien, au 30 septembre 2013 par rapport au 31 décembre 2012, sur la dette d'Air Canada libellée en devises (principalement en dollars américains), incidence qui s'est traduite par une augmentation de 99 M\$, a également joué un rôle dans l'augmentation de la dette à long terme.

Au 30 septembre 2013, la dette nette ajustée s'établit à 4 104 M\$, en baisse de 33 M\$ par rapport au 31 décembre 2012. Malgré l'accroissement de 285 M\$ US de la dette en raison de la livraison de deux appareils 777-300ER de Boeing au cours des neuf premiers mois de 2013, Air Canada a été en mesure de réduire la dette nette en conservant des flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles positifs.

Au 30 septembre 2013, le ratio dette nette ajustée-BAIIALA s'est établi à 2,9 alors qu'il était de 3,1 au 31 décembre 2012. Ce ratio permet à Air Canada de mesurer son levier financier en regard de ses résultats opérationnels. Air Canada entend maintenir ce ratio en dessous de 3,5.

Au 30 septembre 2013, le coût moyen pondéré du capital (« CMPC ») d'Air Canada s'établissait à environ 8 %. Le CMPC est une mesure établie par la direction, qui correspond au coût du capital, estimé à 20 %, et au coût moyen des emprunts et des contrats de location-financement, estimé à 6 %.

## 7.4. Fonds de roulement

Le tableau ci-après fournit un complément d'information sur les soldes de fonds de roulement d'Air Canada au 30 septembre 2013 et au 31 décembre 2012.

(en millions de dollars canadiens)	30 septembre 2013	31 décembre 2012	Variation (en \$)
Trésorerie, équivalents de trésorerie et placements à court terme	2 309 \$	1 973 \$	336 \$
Créances clients	696	550	146
Autres actifs courants	462	478	(16)
Dettes fournisseurs et charges à payer	(1 166)	(1 161)	(5)
Produits passages perçus d'avance	(1 757)	(1 599)	(158)
Partie courante de la dette à long terme et contrats de location-financement	(439)	(499)	60
<b>Fonds de roulement, montant net</b>	<b>105 \$</b>	<b>(258) \$</b>	<b>363 \$</b>

Le montant net du fonds de roulement positif de 105 M\$ au 30 septembre 2013 représente une amélioration de 363 M\$ par rapport au 31 décembre 2012. Cette progression s'explique en grande partie par l'incidence des flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles positifs de 663 M\$ inscrits au cours des neuf premiers mois de 2013. En outre, les activités de financement liées aux nouveaux billets garantis prioritaires et à la nouvelle facilité de crédit garantie prioritaire, lesquels sont décrits à la rubrique 7.8 du présent rapport de gestion, ont accru le solde des liquidités non soumises à restrictions qui se chiffre à 182 M\$. Les sorties de fonds et emprunts liés aux achats d'immobilisations, qui se sont chiffrés à 618 M\$, ou 327 M\$ déduction faite du montant de financement prélevé à la livraison de deux appareils 777-300ER de Boeing au cours des neuf premiers mois de 2013, ont en partie annulé les améliorations du fonds de roulement décrites ci-dessus.

## 7.5. Flux de trésorerie consolidés

Le tableau ci-après présente les flux de trésorerie d'Air Canada pour les périodes indiquées :

(en millions de dollars canadiens)	Troisièmes trimestres			Neuf premiers mois		
	2013	2012	Variation (en \$)	2013	2012	Variation (en \$)
<b>Flux de trésorerie nets liés aux activités opérationnelles</b>	<b>(9) \$</b>	<b>(41) \$</b>	<b>32 \$</b>	<b>663 \$</b>	<b>573 \$</b>	<b>90 \$</b>
Produit des emprunts	1 554	11	1 543	1 716	163	1 553
Réduction de la dette à long terme et des obligations au titre des contrats de location-financement	(1 140)	(79)	(1 061)	(1 455)	(317)	(1 138)
Émission d'actions ordinaires, montant net	6	-	6	6	-	6
Distributions liées aux entités ad hoc locatrices de matériel volant	-	-	-	-	(16)	16
Autres	-	-	-	(15)	-	(15)
<b>Flux de trésorerie nets liés aux activités de financement</b>	<b>420</b>	<b>(68)</b>	<b>488</b>	<b>252</b>	<b>(170)</b>	<b>422</b>
Placements à court terme	(191)	151	(342)	(269)	(110)	(159)
Achats d'immobilisations corporelles et incorporelles	(240)	(112)	(128)	(618)	(353)	(265)
Produit de la vente d'actifs	27	4	23	35	19	16
Autres	15	39	(24)	(5)	44	(49)
<b>Flux de trésorerie nets liés aux activités d'investissement</b>	<b>(389)</b>	<b>82</b>	<b>(471)</b>	<b>(857)</b>	<b>(400)</b>	<b>(457)</b>
<b>Augmentation (diminution) de la trésorerie et des équivalents de trésorerie</b>	<b>22</b>	<b>(27)</b>	<b>49</b>	<b>58</b>	<b>3</b>	<b>55</b>
Trésorerie et équivalents de trésorerie au début de la période	790	807	(17)	754	777	(23)
<b>Trésorerie et équivalents de trésorerie à la fin de la période</b>	<b>812 \$</b>	<b>780 \$</b>	<b>32 \$</b>	<b>812 \$</b>	<b>780 \$</b>	<b>32 \$</b>

Le tableau ci-après présente le calcul consolidé des flux de trésorerie disponibles d'Air Canada pour les périodes indiquées :

(en millions de dollars canadiens)	Troisièmes trimestres			Neuf premiers mois		
	2013	2012	Variation (en \$)	2013	2012	Variation (en \$)
<b>Flux de trésorerie nets liés aux activités opérationnelles</b>	<b>(9) \$</b>	<b>(41) \$</b>	<b>32 \$</b>	<b>663 \$</b>	<b>573 \$</b>	<b>90 \$</b>
Achats d'immobilisations corporelles et incorporelles	(240)	(112)	(128)	(618)	(353)	(265)
<b>Flux de trésorerie disponibles<sup>1)</sup></b>	<b>(249) \$</b>	<b>(153) \$</b>	<b>(96) \$</b>	<b>45 \$</b>	<b>220 \$</b>	<b>(175) \$</b>

1) Les flux de trésorerie disponibles constituent une mesure financière hors PCGR utilisée par Air Canada qui pourrait ne pas être comparable aux mesures présentées par d'autres sociétés ouvertes. 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 découlant des activités qui, compte tenu de l'investissement dans les immobilisations, peut être affecté au règlement des obligations financières courantes, au remboursement de la dette et au réinvestissement dans Air Canada.

### Flux de trésorerie disponibles

Les flux de trésorerie disponibles ont diminué de 96 M\$ au troisième trimestre de 2013 et de 175 M\$ au cours des neuf premiers mois de 2013, en regard des périodes correspondantes de 2012. Alors que les flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles se sont améliorés en glissement annuel, en parallèle avec la progression des résultats opérationnels, les flux de trésorerie disponibles ont été touchés négativement par l'ajout de deux appareils 777-300ER de Boeing livrés au cours des neuf premiers mois de 2013 (l'un des appareils a été livré au troisième trimestre de 2013). Ces appareils ont été financés au moyen du produit tiré du placement privé de certificats de fiducie bonifiés, lequel est décrit en détail à la rubrique 7.6 du présent rapport de gestion. Air Canada continue de verser des acomptes réguliers en vue de l'achat des

appareils 777 et 787 de Boeing faisant l'objet d'un engagement, outre l'achat d'autres immobilisations liées à la maintenance, à l'équipement au sol, aux installations ainsi qu'aux projets liés à la technologie.

### **Flux de trésorerie nets liés aux activités de financement**

Le produit tiré des emprunts s'est chiffré à 1 554 M\$ au troisième trimestre de 2013 (1 716 M\$ au cours des neuf premiers mois de 2013). Comme il est décrit plus en détail à la rubrique 7.8 du présent rapport de gestion, au troisième trimestre de 2013, Air Canada a réalisé le financement de nouveaux billets garantis prioritaires et a obtenu une nouvelle facilité de crédit garantie prioritaire, pour un produit net d'environ 1 300 M\$. Air Canada a également tiré un produit de 142 M\$ du placement privé de certificats de fiducie bonifiés portant sur du matériel à la livraison du second appareil 777-300ER de Boeing en août 2013, comme il est décrit plus en détail à la rubrique 7.6 du présent rapport de gestion. La réduction de la dette à long terme et des obligations au titre des contrats de location-financement s'élevaient à 1 140 M\$ au troisième trimestre de 2013 (1 455 M\$ au cours des neuf premiers mois de 2013) et comprenait le remboursement de la dette de 1 057 M\$ lié aux billets garantis prioritaires existants, comme il est décrit plus en détail à la rubrique 7.8 du présent rapport de gestion.

### **7.6. Dépenses d'investissement et contrats de financement connexes**

Pour de l'information sur les dépenses d'investissement et les contrats de financement d'Air Canada, il y a lieu de se reporter à la rubrique 9.6 du rapport de gestion de 2012 d'Air Canada daté du 7 février 2013.

#### Placement privé de certificats de fiducie bonifiés portant sur du matériel

Le 9 mai 2013, dans le cadre du financement de cinq nouveaux appareils 777-300ER de Boeing, Air Canada a procédé à la clôture du placement privé de trois tranches de certificats de fiducie bonifiés portant sur du matériel d'une valeur nominale globale de 715 M\$ US. Les deux premiers de ces cinq appareils ont été livrés en juin et août 2013, respectivement (la livraison des trois autres appareils étant prévue entre novembre 2013 et février 2014). Les certificats de fiducie sont assortis d'un taux d'intérêt annuel moyen pondéré d'environ 4,7 %.



## Engagements d'immobilisations

Comme indiqué dans le tableau ci-après, le coût global estimatif des appareils 787 et 777 de Boeing en commande ferme et des autres immobilisations faisant l'objet d'un engagement était, au 30 septembre 2013, d'environ 4 994 M\$ (dont une tranche de 3 581 M\$ au titre d'engagements de financement, sous réserve du respect de certaines conditions, notamment un financement de 443 M\$ (430 M\$ US) correspondant au produit tiré du placement de certificats de fiducie bonifiés dans le cadre de l'acquisition des trois autres appareils 777 de Boeing, comme il est indiqué plus haut). Les autres immobilisations faisant l'objet d'un engagement ont principalement trait à des bâtiments et à des projets d'améliorations locatives.

(en millions de dollars canadiens)	Reste de 2013	2014	2015	2016	2017	Par la suite	Total
Dépenses projetées et faisant l'objet d'un engagement	285 \$	766 \$	704 \$	1 034 \$	1 335 \$	870 \$	4 994 \$
Dépenses projetées, planifiées, mais ne faisant pas l'objet d'un engagement	9	234	199	169	190	Non disponible	Non disponible
Activités de maintenance immobilisées projetées, planifiées, mais ne faisant l'objet d'aucun engagement <sup>1)</sup>	22	126	64	53	53	Non disponible	Non disponible
<b>Total des dépenses projetées<sup>2)</sup></b>	<b>316 \$</b>	<b>1 126 \$</b>	<b>967 \$</b>	<b>1 256 \$</b>	<b>1 578 \$</b>	<b>Non disponible</b>	<b>Non disponible</b>
Financement projeté à l'égard des dépenses faisant l'objet d'un engagement	(295)	(657)	(560)	(818)	(1 121)	(130)	(3 581)
<b>Total des dépenses projetées, déduction faite du financement</b>	<b>21 \$</b>	<b>469 \$</b>	<b>407 \$</b>	<b>438 \$</b>	<b>457 \$</b>	<b>Non disponible</b>	<b>Non disponible</b>

1) Le tableau ci-dessus rend compte de certaines activités de maintenance, immobilisées selon les IFRS. Les montants au titre des activités de maintenance immobilisées futures pour 2017 et par la suite ne sont pas encore déterminables; toutefois, ils sont estimés à 53 M\$ par année.

2) Les montants en dollars américains ont été convertis au cours du change de clôture en vigueur le 30 septembre 2013, soit 1 \$ US pour 1,0303 \$ CA. Le coût global estimatif des appareils se base sur les prix de livraison, lesquels comprennent les augmentations estimatives ainsi que, le cas échéant, les intérêts pour report de livraison calculés sur le TIOL à 90 jours pour le dollar américain au 30 septembre 2013.

## 7.7. Obligations de capitalisation des régimes de retraite

Air Canada propose à ses salariés plusieurs régimes de retraite, notamment des régimes de retraite à prestations définies, des régimes de retraite à cotisations définies, ainsi que des régimes d'avantages postérieurs à l'emploi et des régimes complémentaires de retraite. D'après les évaluations actuarielles effectuées au deuxième trimestre de 2013, le déficit de solvabilité global des régimes de retraite agréés de la Société au Canada au 1<sup>er</sup> janvier 2013 s'établit à 3,7 G\$, alors qu'il était de 4,2 G\$ au 1<sup>er</sup> janvier 2012. Cette baisse de 500 M\$ du déficit de solvabilité global par rapport à l'évaluation du 1<sup>er</sup> janvier 2012 est principalement attribuable au rendement de 14,0 % des actifs du régime (supérieur au rendement hypothétique) et aux paiements au titre des services passés effectués en 2012, facteurs en partie compensés par le fléchissement de 0,3 % du taux d'actualisation utilisé dans le calcul du passif de solvabilité (taux d'actualisation de 3,0 % au 1<sup>er</sup> janvier 2013 contre 3,3 % au 1<sup>er</sup> janvier 2012). À titre d'exemple uniquement, d'après les évaluations actuarielles datées du 1<sup>er</sup> janvier 2013, une augmentation de 1 % du taux d'actualisation se traduit par une diminution de 2,0 G\$ du passif de solvabilité des régimes de retraite, alors qu'une diminution de 1 % du taux d'actualisation se traduit par une augmentation de 2,3 G\$ du passif de solvabilité des régimes de retraite.

En juillet 2009, le gouvernement fédéral a adopté le *Règlement sur la capitalisation des régimes de pension d'Air Canada (2009)* (le « Règlement de 2009 »), comme il est expliqué plus avant à la rubrique 9.7 du rapport de gestion de 2012 d'Air Canada daté du 7 février 2013. Aux termes du Règlement de 2009, les cotisations au titre des services passés au comptant pour l'exercice 2013 devraient s'établir à 221 M\$.

Le Règlement de 2009 cessera de s'appliquer à compter de 2014. Toutefois, le 12 mars 2013, Air Canada et le gouvernement du Canada ont annoncé qu'ils s'étaient entendus sur une prolongation des dispositions sur la capitalisation des régimes de retraite de la Société jusqu'au 30 janvier 2021.

Selon l'entente conclue avec le gouvernement du Canada, le 5 octobre 2013, le gouverneur en conseil a proposé le *Règlement sur la capitalisation des régimes de pension d'Air Canada (2014)* (le « règlement proposé ») pris en application de la *Loi de 1985 sur les normes de prestation de pension* en ce qui a trait aux cotisations spéciales prévues dans le cadre des régimes à prestations déterminées d'Air Canada pour la période comprise entre 2014 et 2020 inclusivement, qui vient à échéance le 30 janvier 2021. La période de réception des observations sur le règlement proposé prenait fin le 26 octobre 2013, après quoi le règlement devrait être promulgué. Selon les modalités de l'entente et le règlement proposé, sous réserve de la cotisation maximale permise au titre des services passés en vertu de la *Loi de l'impôt sur le revenu* pour l'année du régime, Air Canada devra, en vertu du nouveau règlement, verser au moins 150 M\$ annuellement, pour atteindre une moyenne de 200 M\$ par année, afin de payer un montant minimal total de 1 400 M\$ sur sept ans pour combler le déficit de solvabilité, et ce, en plus de ses cotisations au titre des services rendus au cours de l'exercice.

Aux termes de l'entente, en ce qui concerne les années du régime, Air Canada bénéficiera du plafonnement convenu des cotisations spéciales, elle sera assujettie à une série de clauses restrictives et d'engagements, notamment une interdiction de verser des dividendes et de racheter des actions, ainsi qu'à certaines restrictions quant aux modalités de rémunération des dirigeants. À la demande du gouvernement du Canada, Air Canada a aussi convenu de déployer des efforts raisonnables, pendant les négociations des prochaines conventions collectives avec les syndicats canadiens représentant ses employés, pour que soient incluses dans ces conventions collectives des dispositions selon lesquelles les employés prendraient à leur charge 50 % des coûts normaux de leur régime de retraite. Air Canada a aussi convenu de ne pas bonifier les régimes de retraite sans l'accord des autorités de réglementation. L'entente permet à Air Canada de choisir de ne pas se prévaloir des dispositions d'allègement prévues et de verser, pour tous les régimes de retraite d'Air Canada pris collectivement, des cotisations spéciales déterminées conformément aux règles de capitalisation généralement applicables.

Les syndicats canadiens d'Air Canada avaient donné leur appui quant à la demande de prolongation d'Air Canada. En juin 2013, Air Canada a conclu le processus de consultation auprès de ses employés non syndiqués et bénéficiaires retraités, moins de 0,2 % d'entre eux se prononçant contre la nouvelle entente sur la capitalisation, laquelle entrera en vigueur dès l'adoption de nouveaux règlements afférents à la *Loi de 1985 sur les normes de prestation de pension*, sous réserve de l'approbation du gouverneur en conseil.

Sans la mise en œuvre du règlement pris en application de la *Loi de 1985 sur les normes de prestation de pension* à l'expiration du Règlement de 2009, aux termes des règlements généralement applicables, les obligations d'Air Canada au titre de la capitalisation des régimes seraient calculées en fonction d'un grand nombre de facteurs, y compris ceux décrits dans le rapport de gestion de 2012 d'Air Canada, daté du 7 février 2013, conformément aux règles visant les cotisations au titre des services passés normales qui exigeraient de manière générale qu'un cinquième du déficit de solvabilité, calculé en fonction de la moyenne des trois années précédentes, soit capitalisé chaque année en sus des cotisations au titre des services rendus pendant l'exercice considéré.

Le tableau ci-après donne une indication des obligations de capitalisation des régimes de retraite d'Air Canada, au comptant, pour 2013.

(en millions de dollars canadiens)	2013
Coût des services passés au titre des régimes agréés canadiens	221
Coût des services rendus au cours de l'exercice au titre des régimes agréés canadiens	170
Autres conventions de retraite <sup>1)</sup>	85
<b>Obligations projetées au titre de la capitalisation des régimes de retraite</b>	<b>476</b>

1) Comprennent les conventions de retraite, les régimes complémentaires et les régimes étrangers.

## 7.8. Obligations contractuelles

### Placements privés de billets garantis prioritaires et facilité de crédit garantie prioritaire

Le 26 septembre 2013, Air Canada a réalisé ses placements privés de billets garantis prioritaires composés : i) de billets garantis prioritaires de premier rang à 6,750 % d'un capital de 400 M\$ US, échéant en 2019, et de billets garantis prioritaires de premier rang à 7,625 % d'un capital de 300 M\$, échéant en 2019 (les « nouveaux billets prioritaires de premier rang »); ii) de billets garantis prioritaires de deuxième rang à 8,750 % d'un capital de 300 M\$ US échéant en 2020 (les « nouveaux billets prioritaires de deuxième rang », désignés, collectivement avec les nouveaux billets prioritaires de premier rang, les « nouveaux billets prioritaires »). Air Canada a également réalisé la clôture de sa nouvelle facilité de crédit garantie prioritaire (de premier rang) d'un capital de 400 M\$ US, composée d'un prêt à terme de 300 M\$ US échéant en 2019 et d'une facilité de crédit renouvelable de 100 M\$ US (collectivement, la « nouvelle facilité de crédit »). Au 30 septembre 2013, Air Canada n'avait prélevé aucune somme sur la facilité de crédit. Les nouvelles ententes de financement sont assorties d'un taux d'intérêt annuel moyen pondéré d'environ 7 %.

Air Canada a tiré un produit net total d'environ 1 300 M\$ de la vente des nouveaux billets prioritaires et d'un prêt à terme consenti en vertu de la nouvelle facilité de crédit (dans chaque cas, déduction faite des commissions et frais d'opération applicables). Air Canada a affecté une partie de ce produit net et de cet emprunt au rachat de tous les billets garantis prioritaires à 9,250 % échéant en 2015, de tous les billets garantis prioritaires à 10,125 % échéant en 2015 et de tous les billets prioritaires de deuxième rang à 12,000 % échéant en 2016 d'Air Canada en cours (collectivement, les « billets existants ») qui avaient valablement été déposés au plus tard à la date limite de dépôt anticipé (le 18 septembre 2013) dans le cadre des offres publiques de rachat au comptant distinctes lancées par la Société le 5 septembre 2013. En octobre 2013, Air Canada a affecté une partie du reliquat du produit net et de l'emprunt au rachat des billets existants restants, d'un montant de 70 M\$, qui n'avaient pas été déposés avant la date limite de dépôt anticipé. Air Canada affectera le reliquat du produit net et de l'emprunt à son fonds de roulement et aux fins générales de l'entreprise.

Parallèlement au rachat des billets existants, la prime payée à l'occasion du rachat des billets existants, d'un montant de 61 M\$, ainsi que la radiation des frais d'opération et des escomptes existants liés aux billets existants, d'un montant de 34 M \$, ont été comptabilisées à titre de charges d'intérêts au troisième trimestre de 2013.

Le tableau ci-après présente une information actualisée sur la dette à long terme et les contrats de location-financement d'Air Canada, y compris les obligations de paiement d'intérêts et de principal au 30 septembre 2013. Le tableau ci-dessous tient également compte des obligations à long terme au titre du capital et des intérêts relativement au financement de deux appareils 777-300ER de Boeing et reflète l'incidence du financement lié à trois appareils 777-300ER de Boeing, dont le produit entiercisé relativement à ces trois appareils sera prélevé durant la période allant de novembre 2013 à février 2014 à la livraison des appareils visés. Il y a lieu de se reporter à la rubrique 7.6 du présent rapport de gestion pour un complément d'information à cet égard. Le tableau ci-après tient également compte des placements privés de billets garantis prioritaires et de la facilité de crédit garantie prioritaire décrits ci-après.

(en millions de dollars canadiens)	Reste de 2013	2014	2015	2016	2017	Par la suite	Total
<i>Principal</i>							
Obligations liées à la dette à long terme	172 \$	290 \$	631 \$	295 \$	398 \$	2 098 \$	3 884 \$
Obligations liées aux contrats de location-financement	15	58	52	25	26	150	326
<b>Total des obligations liées au principal</b>	<b>187</b>	<b>348</b>	<b>683</b>	<b>320</b>	<b>424</b>	<b>2 248</b>	<b>4 210</b>
<i>Intérêts</i>							
Obligations liées à la dette à long terme	57	214	175	156	167	261	1 030
Obligations liées aux contrats de location-financement	8	28	22	18	16	50	142
<b>Total des obligations liées aux intérêts</b>	<b>65</b>	<b>242</b>	<b>197</b>	<b>174</b>	<b>183</b>	<b>311</b>	<b>1 172</b>
<b>Total des obligations de paiement liées à la dette à long terme et aux contrats de location-financement</b>	<b>252 \$</b>	<b>590 \$</b>	<b>880 \$</b>	<b>494 \$</b>	<b>607 \$</b>	<b>2 559 \$</b>	<b>5 382 \$</b>
Obligations liées aux contrats de location simple	98 \$	343 \$	291 \$	238 \$	209 \$	563 \$	1 743 \$
Dépenses d'investissement faisant l'objet d'engagements	285 \$	766 \$	704 \$	1 034 \$	1 335 \$	870 \$	4 994 \$
<b>Total des obligations</b>	<b>635 \$</b>	<b>1 699 \$</b>	<b>1 875 \$</b>	<b>1 766 \$</b>	<b>2 151 \$</b>	<b>3 992 \$</b>	<b>12 119 \$</b>
Financement au moyen de certificats de fiducie bonifiés relativement à trois appareils 777 de Boeing (principal et intérêts)	11 \$	41 \$	43 \$	41 \$	40 \$	425 \$	601 \$
<b>Total des obligations, compte tenu de l'incidence du Financement au moyen de certificats de fiducie bonifiés relativement à trois appareils 777 de Boeing<sup>1) 2)</sup></b>	<b>646 \$</b>	<b>1 740 \$</b>	<b>1 918 \$</b>	<b>1 807 \$</b>	<b>2 191 \$</b>	<b>4 417 \$</b>	<b>12 720 \$</b>

1) Le total des obligations contractuelles ne comprend pas les engagements à l'égard des biens et services dont la Société a besoin dans le cours normal de ses activités. Il ne comprend pas non plus les autres passifs non courants en raison surtout de l'incertitude entourant le calendrier des flux de trésorerie et des éléments hors trésorerie.

2) Le tableau ci-dessus ne tient pas compte de l'engagement non annulable minimal futur aux termes du CAC de Jazz de 785 M\$ pour 2013, ni de l'engagement non annulable minimal futur aux termes de contrats d'achat de capacité avec d'autres transporteurs régionaux de 110 M\$ en 2013 ou encore de l'engagement annuel minimal visant l'achat de milles Aéroplan<sup>MD</sup> de la part d'Aéroplan de 224 M\$ pour 2013. Les engagements pour 2014 et par la suite ne sont pas encore arrêtés. Les taux prévus aux termes du CAC de Jazz peuvent faire l'objet de modifications, notamment en fonction de l'évolution des coûts de Jazz et des résultats d'études d'étalonnage qui comparent les coûts de Jazz à ceux d'autres transporteurs régionaux. Les résultats de la dernière étude d'étalonnage, qui font actuellement l'objet d'une procédure d'arbitrage, seront mis en application avec effet rétroactif au 1<sup>er</sup> janvier 2010.

## 7.9. Capital social

Les actions d'Air Canada émises et en circulation, ainsi que les actions pouvant être émises, s'établissent comme suit aux dates indiquées ci-après :

	Nombre d'actions	
	31 octobre 2013	31 décembre 2012
<b>Actions émises et en circulation</b>		
Actions à droit de vote variable de catégorie A	21 397 188	33 006 104
Actions à droit de vote de catégorie B	261 296 437	241 437 699
<b>Total des actions émises et en circulation</b>	<b>282 693 625</b>	<b>274 443 803</b>
<b>Actions à droit de vote variable de catégorie A et actions à droit de vote de catégorie B pouvant être émises</b>		
Bons de souscription	-	10 000 000
Actions détenues en fiducie	1 382 487	1 445 082
Options sur actions	12 160 053	8 410 403
<b>Total des actions pouvant être émises</b>	<b>13 542 540</b>	<b>19 855 485</b>
<b>Total des actions en circulation et pouvant être émises</b>	<b>296 236 165</b>	<b>294 299 288</b>

Au troisième trimestre de 2013, Air Canada a racheté aux fins d'annulation 2 083 333 bons de souscription expirant le 30 juillet 2013 pour un prix d'achat global de 2 M\$, soit le cours moyen des actions d'Air Canada, à la date de rachat, à la Bourse de Toronto diminué du prix d'exercice de 1,51 \$ par bon de souscription. De plus, à l'exercice des bons de souscription, le nombre d'actions ordinaires en circulation a augmenté de 5 416 667.

Après le 30 septembre 2013, les 2 500 000 bons de souscription en cours restants ont été exercés.

## 8. RÉSULTATS FINANCIERS TRIMESTRIELS

Le tableau ci-après résume les résultats financiers trimestriels d'Air Canada pour les huit derniers trimestres. Tous les chiffres dans le tableau ci-après sont en millions de dollars canadiens, sauf indication contraire.

	2011 <sup>1)</sup>	2012				2013		
	T4	T1	T2	T3	T4	T1	T2	T3
<b>Produits opérationnels</b>	<b>2 699 \$</b>	<b>2 961 \$</b>	<b>2 988 \$</b>	<b>3 326 \$</b>	<b>2 839 \$</b>	<b>2 952 \$</b>	<b>3 057 \$</b>	<b>3 479 \$</b>
Carburant avions	808	889	888	963	821	870	831	1 002
Coûts de propriété (LAA) <sup>2)3)</sup>	260	265	249	255	236	251	211	210
Autres charges opérationnelles <sup>4)</sup>	1 729	1 898	1 788	1 685	1 735	1 937	1 841	1 851
<b>Charges opérationnelles</b>	<b>2 797</b>	<b>3 052</b>	<b>2 925</b>	<b>2 903</b>	<b>2 792</b>	<b>3 058</b>	<b>2 883</b>	<b>3 063</b>
<b>Bénéfice (perte) opérationnel</b>	<b>(98)</b>	<b>(91)</b>	<b>63</b>	<b>423</b>	<b>47</b>	<b>(106)</b>	<b>174</b>	<b>416</b>
<b>Total des produits (charges) non opérationnels<sup>5)</sup></b>	<b>38</b>	<b>(128)</b>	<b>(223)</b>	<b>(64)</b>	<b>(107)</b>	<b>(154)</b>	<b>(197)</b>	<b>(125)</b>
Économie (charge) d'impôts sur le résultat	-	-	(1)	-	-	-	-	8
Activités abandonnées – Aveos <sup>6)</sup>	-	(55)	-	-	-	-	-	-
<b>Bénéfice net (perte nette)</b>	<b>(60) \$</b>	<b>(274) \$</b>	<b>(161) \$</b>	<b>359 \$</b>	<b>(60) \$</b>	<b>(260) \$</b>	<b>(23) \$</b>	<b>299 \$</b>
<b>Résultat dilué par action</b>	<b>(0,22) \$</b>	<b>(0,99) \$</b>	<b>(0,59) \$</b>	<b>1,28 \$</b>	<b>(0,22) \$</b>	<b>(0,95) \$</b>	<b>(0,09) \$</b>	<b>1,05 \$</b>
<b>BAIILA à l'exclusion des modifications du régime d'avantages du personnel<sup>4) 7)</sup></b>	<b>162 \$</b>	<b>174 \$</b>	<b>312 \$</b>	<b>551 \$</b>	<b>283 \$</b>	<b>145 \$</b>	<b>385 \$</b>	<b>626 \$</b>
<b>BAIILA<sup>7)</sup></b>	<b>162 \$</b>	<b>174 \$</b>	<b>312 \$</b>	<b>678 \$</b>	<b>283 \$</b>	<b>145 \$</b>	<b>385 \$</b>	<b>626 \$</b>
<b>Bénéfice net (perte nette) ajusté<sup>8)</sup></b>	<b>(167) \$</b>	<b>(162) \$</b>	<b>(7) \$</b>	<b>229 \$</b>	<b>(5) \$</b>	<b>(143) \$</b>	<b>115 \$</b>	<b>365 \$</b>
<b>Bénéfice net (perte nette) ajusté dilué par action<sup>8)</sup></b>	<b>(0,60) \$</b>	<b>(0,58) \$</b>	<b>(0,02) \$</b>	<b>0,82 \$</b>	<b>(0,02) \$</b>	<b>(0,52) \$</b>	<b>0,41 \$</b>	<b>1,29 \$</b>

1) Les chiffres de 2011 n'ont pas été retraités au titre des modifications des normes comptables relativement à la consolidation des entités ad hoc et aux avantages du personnel. Les modifications des normes comptables sont entrées en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2013 avec ajustement rétrospectif au 1<sup>er</sup> janvier 2012. Se reporter au rapport de gestion de 2012 d'Air Canada daté du 7 février 2013 pour un complément d'information.

2) LAA s'entend de la combinaison de la dotation aux amortissements et aux pertes de valeurs et des coûts de location d'appareils.

3) Au premier trimestre de 2013, Air Canada a comptabilisé une perte de valeur de 24 M\$ relativement à certains appareils A340-300 d'Airbus.

4) Au troisième trimestre de 2012, Air Canada a inscrit une diminution des charges opérationnelles de 127 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.

5) Au troisième trimestre de 2013, Air Canada a inscrit une charge d'intérêts de 95 M\$ relativement au rachat de ses billets garantis prioritaires échéant en 2015 et en 2016.

6) Au premier trimestre de 2012, Air Canada a comptabilisé une perte sur participations de 65 M\$ dans Aveos.

7) Le BAIILA (à savoir le bénéfice avant intérêts, impôts, dotation aux amortissements et aux pertes de valeur et la location d'appareils) n'est pas une mesure financière reconnue par les PCGR. Se reporter à la rubrique 16, Mesures financières hors PCGR, du présent rapport de gestion pour un complément d'information à cet égard.

8) 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 présent rapport de gestion pour un complément d'information à cet égard.

Le tableau ci-après résume les statistiques opérationnelles trimestrielles d’Air Canada pour les huit derniers trimestres.

	2011 <sup>1)</sup>	2012				2013		
	T4	T1	T2	T3	T4	T1	T2	T3
Passagers-milles payants (en millions)	12 065	12 946	13 868	16 258	12 574	13 087	14 093	16 726
Sièges-milles offerts (en millions)	15 290	16 344	16 606	18 835	15 484	16 164	16 972	19 404
Coefficient d’occupation (en %)	78,9	79,2	83,5	86,3	81,2	81,0	83,0	86,2
PPSMO (en cents)	15,4	15,2	15,9	15,9	16,0	15,4	16,0	16,2
COSMO (à l’exclusion des modifications du régime d’avantages du personnel) (en cents) <sup>2)</sup>	18,3	18,7	17,6	16,1	18,0	18,9	17,0	15,8
COSMO ajustées (en cents) <sup>3)</sup>	12,6	12,3	11,9	10,7	12,4	12,5	11,7	10,4
Coût économique du litre de carburant (en cents) <sup>4)</sup>	88,6	91,7	90,8	87,7	88,1	92,4	85,7	89,6

1) Les chiffres de 2011 n’ont pas été retraités au titre des modifications de méthodes comptables relativement à la consolidation des entités ad hoc et des avantages du personnel. Les modifications de méthodes comptables sont entrées en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2013 avec ajustements rétrospectifs au 1<sup>er</sup> janvier, 2012. Se reporter au rapport de gestion de 2012 d’Air Canada daté du 7 février 2013 pour un complément d’information.

2) Au troisième trimestre de 2012, Air Canada a inscrit une diminution des charges opérationnelles de 127 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) Les COSMO ajustées ne sont pas une mesure financière reconnue par les PCGR. Se reporter à la rubrique 16, Mesures financières hors PCGR, du présent rapport de gestion pour un complément d’information à cet égard.

4) Compte tenu des frais de transport. Pour les périodes antérieures à 2012, le coût économique du litre de carburant ne tenait pas compte des transporteurs tiers, sauf Jazz, exerçant leurs activités aux termes de contrats d’achat de capacité. Le coût économique du litre de carburant n’est pas une mesure financière reconnue par les PCGR. Se reporter à la rubrique 4 du présent rapport de gestion pour un complément d’information à cet égard.

## 9. INSTRUMENTS FINANCIERS ET GESTION DU RISQUE

### Récapitulatif de la perte sur instruments financiers comptabilisés à la juste valeur

Suit un résumé du profit (de la perte) sur instruments financiers comptabilisés à la juste valeur dans les charges non opérationnelles inscrites au compte consolidé de résultat d'Air Canada pour les périodes indiquées :

(en millions de dollars canadiens)	Troisièmes trimestres		Neuf premiers mois	
	2013	2012	2013	2012
Dérivés liés au carburant	21 \$	2 \$	3 \$	(29) \$
Swaps de taux d'intérêt	-	(1)	(1)	(1)
Contrats à terme sur actions	9	2	13	2
Autres	-	-	-	1
<b>Profit (perte) sur instruments financiers comptabilisés à la juste valeur</b>	<b>30 \$</b>	<b>3 \$</b>	<b>15 \$</b>	<b>(27) \$</b>

### Gestion du risque lié au prix du carburant

Le risque lié au prix du carburant est le risque que les flux de trésorerie futurs liés aux achats de carburéacteur fluctuent en raison de variations des prix du carburéacteur. Afin d'atténuer sa vulnérabilité aux prix du carburéacteur et d'aider à réduire la volatilité des flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles, Air Canada conclut des contrats dérivés avec des intermédiaires financiers.

Au troisième trimestre de 2013 :

- Air Canada a inscrit un profit de 21 M\$ au poste « Profit sur instruments financiers comptabilisés à la juste valeur » dans son compte consolidé de résultat au titre de dérivés liés au carburant (profit de 3 M\$ au cours des neuf premiers mois de 2013).
- Air Canada a acheté des contrats d'options d'achat de pétrole brut et de raffinés et des écarts sur options d'achat visant une partie de l'exposition au risque lié au prix du carburant pour 2013 et 2014 à l'égard desquels la prime au comptant s'élève à 3 M\$ (30 M\$ pour les neuf premiers mois de 2013).
- Des contrats de dérivés liés au carburant ont été réglés à une juste valeur nette de 20 M\$, avec position favorable à Air Canada (21 M\$, avec position favorable à Air Canada au cours des neuf premiers mois de 2013).

La juste valeur du portefeuille de dérivés liés au carburant au 30 septembre 2013 s'établit à 28 M\$, avec position favorable à Air Canada (16 M\$, avec position favorable à Air Canada au 31 décembre 2012) et elle est comptabilisée dans les charges payées d'avance et autres actifs courants à l'état consolidé de la situation financière d'Air Canada.

Au 30 septembre 2013, Air Canada avait couvert environ 40 % de ses achats prévus de carburéacteur pour le reste de 2013 à un prix plafond moyen équivalent du West Texas Intermediate (« WTI ») de 98 \$ US le baril. Les contrats d'Air Canada destinés à couvrir les achats prévus de carburéacteur pour l'exercice 2013 comprennent des options d'achat. Air Canada a également couvert environ 9 % de ses achats prévus de carburéacteur pour 2014 à un prix plafond moyen équivalent du WTI de 102 \$ US le baril.



Le tableau ci-dessous présente les volumes notionnels par baril en cours au 30 septembre 2013 ainsi que les moyennes pondérées du prix plafond équivalent du WTI par type d'instrument dérivé. Air Canada est censée dégager des profits de couverture liés au carburant si le prix du pétrole dépasse le prix plafond moyen.

Instruments dérivés	Échéance	Volume (en barils)	Prix plafond moyen pondéré équivalent du WTI (en \$ US le baril)
Options d'achat	2013	2 370 000	98
Options d'achat	2014	2 484 000	102

### Gestion du risque de change

Au 30 septembre 2013, Air Canada avait en cours des contrats d'options sur devises et des swaps de devises visant l'achat de dollars américains contre des dollars canadiens relativement à 2 015 M\$ (1 956 M\$ US) échéant en 2013 et en 2014 et visant l'achat d'euros contre des dollars canadiens relativement à 5 M\$ (4 M€) échéant en 2013. La juste valeur de ces contrats sur devises au 30 septembre 2013 se chiffrait à 13 M\$ avec position favorable aux contreparties. Au troisième trimestre de 2013, Air Canada a comptabilisé une perte de 15 M\$ dans le poste « Profit (perte) de change » relativement à ces dérivés (profit de 29 M\$ pour la période de neuf mois close le 30 septembre 2013).

## 10. ESTIMATIONS COMPTABLES CRITIQUES

L'information sur les estimations comptables critiques d'Air Canada est présentée à la rubrique 13, *Estimations comptables critiques*, du rapport de gestion de 2012 d'Air Canada daté du 7 février 2013. Les estimations comptables critiques d'Air Canada n'ont fait l'objet d'aucune modification significative depuis lors, à l'exception de l'information qui suit, laquelle constitue une mise à jour concernant les modifications projetées aux tables de taux de mortalité utilisées dans le cadre de l'évaluation des régimes de retraite et autres avantages du personnel.

Le coût et les passifs correspondants des régimes de retraite et d'autres avantages du personnel postérieurs à la retraite et postérieurs à l'emploi de la Société sont déterminés à partir d'évaluations actuarielles. Ces évaluations actuarielles reposent sur des hypothèses concernant notamment les taux de mortalité. Au troisième trimestre de 2013, l'Institut canadien des actuaires (ICA) a publié un rapport préliminaire dans lequel il propose de nouvelles tables de taux de mortalité pour l'évaluation des régimes canadiens de retraite et d'avantages du personnel. L'ICA devrait publier d'autres directives au sujet des hypothèses sur la mortalité au plus tard au début de 2014 et, selon la date de publication, ces directives pourraient s'appliquer aux évaluations comptables pour l'exercice clos le 31 décembre 2013. Toute modification des hypothèses concernant les taux de mortalité se traduirait par une réévaluation actuarielle des passifs comptables dont l'incidence serait comptabilisée dans les autres éléments du résultat global. Une modification des hypothèses concernant les taux de mortalité n'aurait pas d'incidence sur l'évaluation de la solvabilité aux fins de la capitalisation des régimes au 1<sup>er</sup> janvier 2014. L'adoption de nouvelles hypothèses sur la mortalité pour les évaluations actuarielles aux fins de la capitalisation au 1<sup>er</sup> janvier 2014 pourrait avoir une incidence sur la capitalisation du coût des services rendus de l'exercice 2014.

## 11. MÉTHODES COMPTABLES

L'information sur l'adoption et l'incidence des normes comptables nouvelles et modifiées que la Société était tenue d'adopter avec prise d'effet le 1<sup>er</sup> janvier 2013 est telle que présentée dans les états financiers consolidés résumés intermédiaires non audités et notes complémentaires pour le troisième trimestre de 2013 et à la rubrique 14, *Méthodes comptables*, du rapport de gestion de 2012 d'Air Canada daté du 7 février 2013. Les méthodes comptables d'Air Canada n'ont fait l'objet d'aucune modification significative depuis lors.

## 12. ARRANGEMENTS HORS BILAN

L'information sur les arrangements hors bilan d'Air Canada est présentée à la rubrique 15, *Arrangements hors bilan*, du rapport de gestion de 2012 d'Air Canada daté du 7 février 2013. Les arrangements hors bilan n'ont subi aucune modification significative par rapport à l'information présentée à cette date, à l'exception de l'information suivante qui est mise à jour afin de tenir compte de la déconsolidation des trois sociétés d'avitaillement. Désormais, les sociétés d'avitaillement qu'Air Canada ne consolide pas sont au nombre de huit. Aux termes des normes comptables antérieures, Air Canada ne consolidait pas cinq des huit sociétés d'avitaillement.

### Garanties au titre d'ententes d'avitaillement

De concert avec d'autres compagnies aériennes, Air Canada est partie à des ententes d'avitaillement exploitées par des sociétés d'avitaillement (les « sociétés d'avitaillement ») dans divers grands aéroports du Canada. Ces sociétés d'avitaillement fonctionnent selon le principe du recouvrement des coûts. Elles possèdent et financent le réseau qui approvisionne les compagnies contractantes, tout comme elles s'acquittent des droits liés aux baux fonciers sous-jacents. La dette globale des huit sociétés d'avitaillement au Canada qui n'ont pas été consolidées par Air Canada au titre de IFRS 10, *États financiers consolidés*, était d'environ 390 M\$ au 31 décembre 2012 (390 M\$ au 31 décembre 2011), ce qui correspond au risque de perte maximal auquel s'expose Air Canada, compte non tenu de la valeur des actifs donnés en garantie à l'égard de la dette et compte non tenu de tout partage de coûts éventuel avec les autres compagnies contractantes. Air Canada considère le risque en découlant comme minime. Chaque compagnie aérienne contractante qui fait partie d'une société d'avitaillement participe à la garantie de sa dette d'une manière proportionnelle à l'utilisation qu'elle fait du réseau. Les échéances de ces ententes varient. Toutefois, elles sont généralement supérieures à cinq ans.

## 13. TRANSACTIONS ENTRE PARTIES LIÉES

Au 30 septembre 2013, Air Canada n'était partie à aucune transaction entre parties liées selon la définition qu'en donne la partie I du Manuel de l'ICCA, sauf celles visant des membres de la haute direction clés dans le cadre normal de leurs contrats de travail ou conventions d'administrateur.

## 14. FACTEURS DE RISQUE

Pour obtenir une description détaillée des facteurs de risque visant Air Canada, il y a lieu de se reporter à la rubrique 18, *Facteurs de risque*, du rapport de gestion de 2012 d'Air Canada daté du 7 février 2013. Air Canada n'a connaissance d'aucune modification significative visant les facteurs de risque la concernant par rapport à l'information présentée à cette date. Toutefois, Air Canada présente les mises à jour qui suivent.

Le facteur de risque présenté dans le rapport de gestion de 2012 d'Air Canada daté du 7 février 2013 relativement à la parité salariale à la rubrique *Litiges en cours* est retiré du fait que, au deuxième trimestre de 2013, la Cour fédérale a rejeté la contestation du SCFP et a maintenu la décision de la Commission et qu'aucun appel n'a été interjeté avant la date limite officielle à cet égard.

Le facteur de risque présenté dans le rapport de gestion de 2012 d'Air Canada daté du 7 février 2013 relativement à l'aéroport municipal Billy Bishop de Toronto à la rubrique *Litiges en cours* est retiré du fait que toutes les procédures contre Jazz et Air Canada ont été rejetées ou abandonnées.

## 15. CONTRÔLES ET PROCÉDURES

### **Contrôles et procédures de communication de l'information et contrôle interne à l'égard de l'information financière**

La Société s'est dotée des contrôles et procédures de communication de l'information visant à fournir une assurance raisonnable que toute l'information pertinente est dûment présentée au président et chef de la direction (le « chef de la direction »), à son vice-président général et chef des Affaires financières (le « chef des Affaires financières ») et à son Comité sur la politique d'information financière pour que des décisions appropriées et rapides puissent être prises relativement à l'information à rendre publique.

Le contrôle interne à l'égard de l'information financière a été établi par la direction, sous la supervision du chef de la direction et du chef des Affaires financières de la Société, et avec leur concours, en vue de fournir une assurance raisonnable quant à la fiabilité de l'information financière et à la préparation des états financiers de la Société à des fins de publication conformément aux PCGR.

Dans les documents déposés par la Société pour l'exercice 2012, le chef de la direction et le chef des Affaires financières de la Société ont attesté, conformément au *Règlement 52-109*, de l'adéquation de l'information financière communiquée, de la conception et de l'efficacité des contrôles et procédures de communication de l'information financière de la Société, et de la conception et de l'efficacité des contrôles internes à l'égard de l'information financière.

Dans les documents déposés par la Société pour le troisième trimestre de 2013, le chef de la direction et le chef des Affaires financières de la Société ont attesté, conformément au *Règlement 52-109*, de l'adéquation de l'information financière communiquée, de la conception des contrôles et procédures de communication de l'information financière de la Société et de la conception des contrôles internes à l'égard de l'information financière.

Le Comité de vérification, des finances et du risque de la Société a examiné le présent rapport de gestion ainsi que les états financiers consolidés résumés intermédiaires non audités et les notes complémentaires, et le Conseil d'administration de la Société a approuvé ces documents aux fins de publication.

### **Modifications au contrôle interne à l'égard de l'information financière**

Au troisième trimestre de 2013, aucune modification au contrôle interne à l'égard de l'information financière d'Air Canada n'a eu, ou n'est raisonnablement réputée avoir eu, une incidence significative sur celui-ci.

## 16. MESURES FINANCIÈRES HORS PCGR

### BAIILA

Le BAIILA (à savoir le bénéfice avant intérêts, impôts, dotation aux amortissements et aux pertes de valeur et la location d'appareils) est une mesure financière hors PCGR, couramment utilisée dans le secteur du transport aérien pour donner un aperçu du résultat opérationnel avant la dotation aux amortissements et aux pertes de valeur et les coûts de location d'appareils, coûts qui varient sensiblement d'une compagnie aérienne à l'autre en raison de la façon dont chacune finance son matériel volant et ses autres actifs. Comme le BAIILA n'est pas une mesure conforme aux PCGR pour la présentation d'états financiers et qu'il n'a pas de sens normalisé, il se peut qu'il ne soit pas comparable à des mesures similaires présentées par d'autres sociétés ouvertes.

Le BAIILA à l'exclusion des modifications du régime d'avantages du personnel et le BAIILA sont rapprochés du bénéfice opérationnel comme suit :

(en millions de dollars canadiens)	Troisièmes trimestres			Neuf premiers mois		
	2013	2012	Variation (en \$)	2013	2012	Variation (en \$)
<b>Bénéfice opérationnel selon les PCGR</b>	<b>416 \$</b>	<b>423 \$</b>	<b>(7) \$</b>	<b>484 \$</b>	<b>395 \$</b>	<b>89 \$</b>
Locations avions	80	85	(5)	242	255	(13)
Dotation aux amortissements et aux pertes de valeur	130	170	(40)	430	514	(84)
<b>BAIILA</b>	<b>626 \$</b>	<b>678 \$</b>	<b>(52) \$</b>	<b>1 156 \$</b>	<b>1 164 \$</b>	<b>(8) \$</b>
Modifications du régime d'avantages du personnel <sup>1)</sup>	-	(127)	127	-	(127)	127
<b>BAIILA à l'exclusion des modifications du régime d'avantages du personnel<sup>1)</sup></b>	<b>626 \$</b>	<b>551 \$</b>	<b>75 \$</b>	<b>1 156 \$</b>	<b>1 037 \$</b>	<b>119 \$</b>

1) Au troisième trimestre de 2012, Air Canada a inscrit une diminution des charges opérationnelles de 127 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.

### COSMO ajustées

Air Canada se sert des COSMO ajustées pour 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 des éléments exceptionnels, comme les modifications du régime d'avantages du personnel et les pertes de valeur, car ces éléments 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 n'est pas comprise dans les charges opérationnelles 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 que certaines compagnies aériennes qui n'exercent pas d'activités de voyageur comparables n'engagent pas. En outre, ces coûts ne génèrent pas de SMO. Par conséquent, le fait d'exclure ces coûts des charges opérationnelles permet d'établir une comparaison plus pertinente d'une période à l'autre lorsque ces coûts peuvent varier.

Ainsi, le fait d'exclure des charges opérationnelles la charge de carburant, les coûts liés à la portion terrestre des forfaits de Vacances Air Canada et les éléments exceptionnels permet de manière générale d'analyser plus justement la performance d'Air Canada au chapitre des charges opérationnelles et de la comparer de façon plus pertinente à celle d'autres compagnies aériennes.

Les COSMO ajustées ne sont pas une mesure conforme aux PCGR pour la présentation d'états financiers, n'ont pas de sens normalisé et elles peuvent ne pas être comparables à des mesures similaires présentées par d'autres sociétés ouvertes.

Les COSMO ajustées se rapprochent des charges opérationnelles selon les PCGR de la façon suivante :

(en millions de dollars canadiens, sauf indication contraire)	Troisièmes trimestres			Neuf premiers mois		
	2013	2012	Variation (en \$)	2013	2012	Variation (en \$)
<b>Charges opérationnelles selon les PCGR</b>	3 063 \$	2 903 \$	160 \$	9 004 \$	8 880 \$	124 \$
<b>Compte tenu des éléments suivants :</b>						
Carburant avions	(1 002)	(963)	(963)	(2 703)	(2 740)	37
Coûts liés à la portion terrestre des forfaits de Vacances Air Canada	(52)	(48)	(4)	(261)	(262)	1
Modifications du régime d'avantages du personnel <sup>1)</sup>	-	127	(127)	-	127	(127)
Perte de valeur <sup>2)</sup>	-	-	-	(24)	-	(24)
<b>Charges opérationnelles, compte tenu de l'incidence des éléments ci-dessus</b>	<b>2 009 \$</b>	<b>2 019 \$</b>	<b>(10) \$</b>	<b>6 016 \$</b>	<b>6 005 \$</b>	<b>11 \$</b>
<b>SMO (en millions)</b>	<b>19 404</b>	<b>18 835</b>	<b>3,0 %</b>	<b>52 540</b>	<b>51 785</b>	<b>1,5 %</b>
<b>COSMO ajustées (en cents)</b>	<b>10,35 ¢</b>	<b>10,71 ¢</b>	<b>(3,4) %</b>	<b>11,45 ¢</b>	<b>11,59 ¢</b>	<b>(1,2) %</b>

1) Au troisième trimestre de 2012, Air Canada a inscrit une diminution des charges opérationnelles de 127 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.

2) Au premier trimestre de 2013, Air Canada a comptabilisé une perte de valeur de 24 M\$ relativement à certains appareils A340-300 d'Airbus.

**Bénéfice net (perte nette) ajusté et bénéfice net (perte nette) ajusté par action – dilué**

Air Canada se sert du « bénéfice net (perte nette) ajusté » et du « bénéfice net (perte nette) ajusté par action – dilué » pour mesurer le rendement de ses activités sans égard aux effets des profits ou pertes de change, du coût financier net au titre des avantages du personnel, des ajustements à la valeur du marché à l'égard des instruments dérivés et autres instruments financiers comptabilisés à la juste valeur et des autres éléments exceptionnels, comme les pertes de valeur. Ces mesures ne sont pas conformes aux PCGR pour la présentation d'états financiers, n'ont pas de sens normalisé et elles peuvent ne pas être comparables à des mesures similaires présentées par d'autres sociétés ouvertes.

(en millions de dollars canadiens, sauf les données par action)	Troisièmes trimestres			Neuf premiers mois		
	2013	2012	Variation (en \$)	2013	2012	Variation (en \$)
<b>Bénéfice net (perte nette) de la période attribuable aux actionnaires d'Air Canada</b>	<b>298 \$</b>	<b>358 \$</b>	<b>(60) \$</b>	<b>13 \$</b>	<b>(79) \$</b>	<b>92 \$</b>
<b>Compte tenu des éléments suivants :</b>						
Modifications du régime d'avantages du personnel <sup>1)</sup>	-	(127)	127	-	(127)	127
Perte de valeur <sup>2)</sup>	-	-	-	24	-	24
(Profit) perte de change	(49)	(71)	22	65	(97)	162
Charge d'intérêts <sup>3)</sup>	95	-	95	95	-	95
Coût financier net au titre des avantages du personnel	51	72	(21)	155	216	(61)
(Profit) perte sur instruments financiers comptabilisés à la juste valeur	(30)	(3)	(27)	(15)	27	(42)
Perte sur participations dans Aveos <sup>4)</sup>	-	-	-	-	65	(65)
Activités abandonnées – Aveos <sup>5)</sup>	-	-	-	-	55	(55)
<b>Bénéfice net ajusté</b>	<b>365 \$</b>	<b>229 \$</b>	<b>136 \$</b>	<b>337 \$</b>	<b>60 \$</b>	<b>277 \$</b>
Nombre moyen pondéré d'actions en circulation utilisé dans le calcul de la perte diluée par action (en millions)	283	279	4	284	278	6
<b>Bénéfice net ajusté par action – dilué</b>	<b>1,29 \$</b>	<b>0,82 \$</b>	<b>0,47 \$</b>	<b>1,19 \$</b>	<b>0,22 \$</b>	<b>0,97 \$</b>

1) Au troisième trimestre de 2012, Air Canada a inscrit une diminution des charges opérationnelles de 127 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.

2) Au premier trimestre de 2013, Air Canada a comptabilisé une perte de valeur de 24 M\$ relativement à certains appareils A340-300 d'Airbus.

3) Au troisième trimestre de 2013, Air Canada a inscrit une charge d'intérêts de 95 M\$ relativement au rachat de ses billets garantis prioritaires échéant en 2015 et en 2016.

4) Au premier trimestre de 2012, Air Canada a comptabilisé une perte sur participations de 65 M\$ dans Aveos.

5) Au premier trimestre de 2012, Air Canada a comptabilisé un passif de 55 M\$, imputé aux activités abandonnées, relativement à l'engagement d'Air Canada découlant d'un programme d'indemnisation de départ.

Les données relatives aux actions servant au calcul du résultat par action (dilué et de base) en fonction du bénéfice net ajusté par action s'établissent comme suit :

(en millions)	Troisièmes trimestres		Neuf premiers mois	
	2013	2012	2013	2012
Nombre moyen pondéré d'actions en circulation – de base	277	277	277	277
Effet dilutif	6	2	7	1
<b>Nombre moyen pondéré d'actions en circulation – dilué</b>	<b>283</b>	<b>279</b>	<b>284</b>	<b>278</b>

## Rendement du capital investi

Air Canada se sert du rendement du capital investi pour évaluer la rentabilité du capital qu'elle utilise. Le rendement se fonde sur le bénéfice net (perte nette) ajusté (voir la définition dans la rubrique plus haut), à l'exclusion 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, la moyenne des obligations au titre des contrats de location-financement, la valeur des contrats de location simple immobilisés (calculée en multipliant par sept les coûts de location avions annualisés) et la capitalisation boursière d'Air Canada selon le nombre d'actions en circulation. Cette mesure n'est pas conforme aux PCGR pour la présentation d'états financiers, n'a pas de sens normalisé et elle peut ne pas être comparable à des mesures similaires présentées par d'autres sociétés ouvertes.

(en millions de dollars canadiens, sauf indication contraire)	30 septembre 2013	31 décembre 2012	Variation (en \$)
<b>Bénéfice net (perte nette) pour la période attribuable aux actionnaires d'Air Canada (12 derniers mois)</b>	<b>(48) \$</b>	<b>(140) \$</b>	<b>92 \$</b>
<b>Retrancher :</b>			
Modifications des régimes d'avantages du personnel <sup>1)</sup>	-	(127)	127
Perte de valeur <sup>2)</sup>	24	-	24
(Profit) perte de change	56	(106)	162
Charge d'intérêts <sup>3)</sup>	95	-	95
Coût financier net au titre des avantages du personnel	227	288	(61)
Profit (perte) sur instruments financiers comptabilisés à la juste valeur	(22)	20	(42)
Perte sur participations dans Aveos <sup>4)</sup>	-	65	(65)
Activités abandonnées – Aveos <sup>5)</sup>	-	55	(55)
<b>Bénéfice net ajusté (12 derniers mois)</b>	<b>332 \$</b>	<b>55 \$</b>	<b>277 \$</b>
<b>Compte tenu des éléments suivants :</b>			
Charges d'intérêts <sup>6)</sup>	297	304	(7)
Intérêts implicites sur les contrats de location simple <sup>7)</sup>	158	165	(7)
<b>Bénéfice net ajusté avant les intérêts (12 derniers mois)</b>	<b>787 \$</b>	<b>524 \$</b>	<b>263 \$</b>
<b>Capital investi :</b>			
Moyenne de la dette à long terme et des obligations au titre des contrats de location-financement <sup>8)</sup>	4 013	3 942	71
Capitalisation boursière	989	481	508
Contrats de location simple immobilisés <sup>9)</sup>	2 261	2 352	(91)
<b>Capital investi</b>	<b>7 263 \$</b>	<b>6 775 \$</b>	<b>488 \$</b>
<b>Rendement du capital investi (en %)</b>	<b>10,8 %</b>	<b>7,7 %</b>	<b>3,1 pts</b>

1) Au troisième trimestre de 2012, Air Canada a inscrit une diminution des charges opérationnelles de 127 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.

2) Au premier trimestre de 2013, Air Canada a comptabilisé une perte de valeur de 24 M\$ relativement à certains appareils A340-300 d'Airbus.

3) Au troisième trimestre de 2013, Air Canada a inscrit une charge d'intérêts de 95 M\$ relativement au rachat de ses billets garantis prioritaires échéant en 2015 et en 2016.

4) Au premier trimestre de 2012, Air Canada a comptabilisé une perte sur participations de 65 M\$ dans Aveos.

5) Au premier trimestre de 2012, Air Canada a comptabilisé un passif de 55 M\$, imputé aux activités abandonnées, relativement à l'engagement d'Air Canada découlant d'un programme d'indemnisation de départ.

6) La charge d'intérêts ne tient pas compte d'une charge d'intérêts non récurrente à l'égard du rachat des billets garantis prioritaires au troisième trimestre de 2013 comme il est décrit à la note 3) ci-dessus.

7) Les intérêts implicites sur les contrats de location simple correspondent à 7,0 % du septuple des coûts de location avions des 12 derniers mois. La valeur de 7,0 % est approximative et ne correspond pas nécessairement aux intérêts implicites sur les contrats de location simple réels pour quelque période que ce soit.

8) La moyenne de la dette à long terme et la moyenne des obligations au titre des contrats de location-financement comprennent la partie courante et la partie non courante.

9) Les contrats de location simple immobilisés sont calculés en multipliant par 7 les coûts de location avions des 12 derniers mois. Au 30 septembre 2013, les coûts de location avions des 12 derniers mois totalisaient 323 M\$ (336 M\$ au 31 décembre 2012).

## 17. GLOSSAIRE

**AIMTA** – Association internationale des machinistes et travailleurs de l'aérospatiale.

**APAC** – Association des pilotes d'Air Canada.

**Autres produits passages et fret** – Produits tirés de vols dont les points d'origine et de destination se trouvent surtout en Amérique centrale et en Amérique du Sud, ainsi que dans les Antilles et au Mexique.

**BAIILA** – Bénéfice avant les intérêts, les impôts, la dotation aux amortissements et aux pertes de valeur et la location d'appareils. Cette unité de mesure n'est pas reconnue par les PCGR. Se reporter à la rubrique 16 du présent rapport de gestion pour un complément d'information.

**Bénéfice net (perte nette) ajusté** – Bénéfice (perte) net consolidé d'Air Canada attribuable aux actionnaires d'Air Canada ajusté en vue d'en exclure l'incidence (dans la mesure où ces éléments sont compris dans le bénéfice (perte) net consolidé) des profits ou pertes de change, du produit (coût) financier net au titre des avantages du personnel, des ajustements à la valeur du marché à l'égard des instruments dérivés et autres instruments financiers comptabilisés à la juste valeur et des éléments exceptionnels. Se reporter à la rubrique 16, *Mesures financières hors PCGR*, du présent rapport de gestion pour un complément d'information.

**Certificats de fiducie bonifiés** – Certificats de fiducie bonifiés émis relativement au financement d'appareils. Se reporter à la rubrique 7.6 du présent rapport de gestion pour un complément d'information.

**Coefficient d'occupation** – Mesure de l'utilisation de la capacité offerte aux passagers correspondant aux passagers-milles payants exprimés en pourcentage des sièges-milles offerts.

**COSMO** – Charges opérationnelles par SMO.

**COSMO ajustées** – Charges opérationnelles par SMO ajustées afin d'en exclure l'effet attribuable à la charge de carburant, aux coûts liés à la portion terrestre des forfaits de Vacances Air Canada et les éléments exceptionnels. Se reporter à la rubrique 16 du présent rapport de gestion pour un complément d'information.

**Coût moyen pondéré du capital (CMPC)** – Mesure du coût du capital qu'établit la direction en pondérant de façon proportionnelle chaque catégorie de capital et qui correspond au coût du capital, estimé à 20 %, et au coût moyen des emprunts et des contrats de location-financement, estimé à 6 %.

**IATA** – Association du Transport Aérien International.

**Passagers-milles payants (PMP)** – Mesure du trafic passagers correspondant au produit du nombre de passagers payants transportés par le nombre de milles qu'ils ont parcourus.

**Point (ou point de pourcentage)** – Mesure de l'écart arithmétique entre deux pourcentages.

**Produits passages et fret intérieurs** – Produits tirés de vols à l'intérieur du Canada.

**Produits passages et fret transatlantiques** – Produits tirés de vols transatlantiques dont les points d'origine et de destination se trouvent surtout en Europe.

**Produits passages et fret transpacifiques** – Produits tirés de vols transpacifiques dont les points d'origine et de destination se trouvent surtout en Asie et en Australie.

**Produits passages par siège-mille offert (PPSMO)** – Moyenne des produits passages par siège-mille offert (les produits tirés des frais de bagages, qui sont inclus dans les produits passages, sont déduits aux fins du calcul des PPSMO).



**Produits – passagers payants** – Renvoie à la définition établie par l’IATA. Les passagers payants sont dénombrés en fonction des indicatifs de vol, plutôt qu’en fonction du parcours ou de l’itinéraire, ou d’une partie de celui-ci.

**Rendement du capital investi** – Mesure de la rentabilité du capital qu’utilise une société pour générer des rendements. Se reporter à la rubrique 16, *Mesures financières hors PCGR*, du présent rapport de gestion pour un complément d’information.

**Rendement unitaire** – Moyenne des produits passages par passager-mille payant (les produits tirés des frais de bagages, qui sont inclus dans les produits passages, sont déduits aux fins du calcul du rendement unitaire).

**SCFP** – Syndicat canadien de la fonction publique.

**Sièges-milles offerts (SMO)** – Mesure de la capacité offerte aux passagers correspondant au produit du nombre total de sièges payants offerts par le nombre de milles parcourus.

**Tonne-mille effective (TME)** – Produit mathématique correspondant au tonnage multiplié par la distance de transport.

**Tonne-mille payante (TMP)** – Produit mathématique correspondant au poids (en tonnes) de la cargaison transportée multiplié par la distance de transport exprimée en milles.