

Communiqué

Air Canada annonce ses résultats du deuxième trimestre de 2012 **BAIILA de 314 M\$ pour le deuxième trimestre de 2012** **Trésorerie et placements à court terme de 2,383 G\$ au 30 juin 2012**

MONTRÉAL, le 8 août 2012 – Air Canada a enregistré un bénéfice avant intérêts, impôts, dotation aux amortissements et aux pertes de valeur et location d'avions (« BAIILA ») de 314 M\$ au deuxième trimestre de 2012, comparativement à un BAIILA de 338 M\$ au deuxième trimestre de 2011. Le bénéfice opérationnel s'est chiffré à 63 M\$, une baisse de 10 M\$ par rapport au trimestre correspondant de 2011.

« Nos produits passages ont enregistré une croissance de 3,3 % au cours du trimestre, du fait de la progression du trafic et de la hausse globale du rendement unitaire. Les lignes transpacifiques ont affiché une performance particulièrement forte, la hausse des produits connexe ayant été de 18,5 % en glissement annuel, a déclaré Calin Rovinescu, président et chef de la direction. Nous continuons de gérer efficacement la capacité, puisque le coefficient d'occupation s'est situé à 83,5 % pour le trimestre. La situation de trésorerie est demeurée solide. En effet, la trésorerie et les équivalents de trésorerie se chiffraient à près de 2,4 G\$ à la fin de juin, en hausse de 124 M\$ par rapport à la période correspondante de l'exercice précédent. De plus, nous avons continué d'améliorer notre situation financière et réduit la dette nette ajustée de 353 M\$ durant le premier semestre.

« Comme rapporté antérieurement, les activités d'Air Canada avaient été touchées défavorablement par des conflits de travail en mars et en avril 2012, facteur qui s'était traduit dans l'immédiat par un fléchissement des réservations des voyages au départ du Canada. Notre marque a du ressort et nous sommes encouragés de voir les tendances en matière de réservations revenir à la normale à la fin du deuxième trimestre de 2012. La capacité et, par conséquent, les produits passages, ont également subi l'incidence défavorable des changements des calendriers des avions liés à la fermeture des installations d'entretien, de réparation et de révision d'Aveos au Canada. Nous estimons que l'incidence conjuguée des conflits de travail et de la légère compression de la capacité attribuable à la fermeture d'Aveos s'est traduite par une baisse de 0,12 \$ à 0,17 \$ du résultat dilué par action pour le deuxième trimestre de 2012.

« De nouvelles conventions collectives ont été finalisées avec l'Association internationale des machinistes et travailleurs de l'aérospatiale (« AIMTA ») et l'Association des pilotes d'Air Canada (« APAC ») par voie d'arbitrage exécutoire. Les arbitres dans le cadre du processus d'arbitrage avec l'AIMTA et l'APAC ont tous deux conclu que la prorogation du règlement sur l'allègement de la capitalisation du déficit de solvabilité était indispensable à la survie des régimes de retraite d'Air Canada. Nous envisageons de chercher à obtenir cette prorogation pour le bénéfice de toutes les parties prenantes. La conclusion de ces deux dernières conventions met un terme à un processus de négociation collective avec nos grands syndicats canadiens qui s'est avéré ardu.

Nous sommes maintenant en mesure de focaliser davantage sur nos quatre priorités qui sont la clé de notre transformation, à savoir la mise à profit de notre réseau mondial, la transformation des coûts, l'engagement auprès de nos clients et le changement de culture.

« En juillet 2012, la compagnie aérienne a été élue meilleur transporteur aérien international en Amérique du Nord à la suite d'un sondage mondial réalisé auprès de plus de 18 millions de voyageurs aériens pour la remise des World Airline Awards de Skytrax. C'est un honneur de recevoir cette récompense pour la troisième année consécutive, qui atteste le dévouement et le professionnalisme des employés d'Air Canada. Je tiens à remercier nos employés d'avoir pris soin de nos clients et de les avoir menés à bon port durant les moments difficiles au cours du deuxième trimestre », de conclure M. Rovinescu.

À la suite du dépôt par Aveos d'une demande de protection en vertu de la LACC, Air Canada a accepté certains arrangements permettant à Aveos de trouver des acquéreurs éventuels pour ses activités d'entretien de moteurs et de composantes. En outre, Aveos et Air Canada ont conclu un contrat d'exclusivité en vigueur jusqu'en 2018 visant l'entretien, aux taux du marché actuels, de certains moteurs qu'utilise Air Canada. Ce nouveau contrat entrerait en vigueur dès la cession d'Aveos à l'un des cinq acquéreurs éventuels qu'Air Canada considère comme acceptables en matière de besoins opérationnels. Dans le cadre d'un processus de demandes de propositions, Air Canada continue de travailler sans relâche afin de trouver un fournisseur de services d'entretien, de réparation et de révision de composantes doté d'une grande expérience et offrant des tarifs concurrentiels. Air Canada est également en train de négocier avec des fournisseurs de services indépendants et expérimentés à l'égard de l'entretien des cellules pour son parc aérien.

Points saillants relativement au compte de résultat

Du fait de la croissance de 0,6 % de la capacité réseau, les produits passages réseau ont progressé de 85 M\$ (+3,3 %) au deuxième trimestre de 2012, avec une augmentation de 1,4 % du trafic et une amélioration de 1,2 % du rendement unitaire. Les produits passages par siège-mille offert (« PPSMO ») ont crû de 2,0 % par rapport au deuxième trimestre de 2011. En ce qui concerne la cabine de haut rapport, les produits passages au deuxième trimestre de 2012 ont augmenté de 21 M\$ (+3,7 %) par rapport au trimestre correspondant de 2011, grâce à l'amélioration de 2,1 % du rendement unitaire et la hausse de 1,6 % du trafic.

Au deuxième trimestre de 2012, les charges opérationnelles se sont accrues de 81 M\$ (+3 %) comparativement au deuxième trimestre de 2011, par suite surtout de l'augmentation des charges sociales, des charges de maintenance avions, des frais d'achat de capacité et des autres charges. Ces hausses ont été en partie contrebalancées par la diminution de la dotation aux amortissements et aux pertes de valeur. Le coût unitaire, mesuré en charges opérationnelles par siège-mille offert (« COSMO »), a crû de 2,3 % par rapport au deuxième trimestre de 2011. Exclusion faite de la charge de carburant et des coûts liés à la portion terrestre des forfaits de Vacances Air Canada, les COSMO ont augmenté de 3,6 % en regard du deuxième trimestre de 2011. Cette augmentation de 3,6 % des COSMO (exclusion faite de la charge de carburant et des coûts liés à la portion terrestre des forfaits de Vacances Air Canada) est inférieure à la hausse de 4,0 % à 5,0 % qu'anticipait Air Canada dans son communiqué de presse daté du 4 mai 2012. Ce résultat est attribuable au fait que le niveau pour un certain nombre de catégories de coûts a été inférieur aux prévisions d'Air Canada.

AIR CANADA 

MEMBRE DU RÉSEAU STAR ALLIANCE



Air Canada a déclaré un bénéfice opérationnel de 63 M\$ au deuxième trimestre de 2012, en baisse de 10 M\$ par rapport au deuxième trimestre de 2011.

Air Canada a déclaré une perte nette de 96 M\$, soit une perte diluée de 0,35 \$ par action, au deuxième trimestre de 2012 comparativement à une perte nette de 46 M\$, soit une perte diluée de 0,17 \$ par action, au deuxième trimestre de 2011. La perte nette ajustée s'est établie à 0,05 \$ par action pour le deuxième trimestre de 2012 contre une perte nette ajustée de 0,01 \$ par action au deuxième trimestre de 2011. Si l'on exclut l'incidence des conflits de travail et l'impact de la fermeture d'Aveos sur la capacité, le bénéfice ajusté par action dilué aurait été de 0,07 \$ à 0,12 \$, soit mieux qu'au même trimestre de 2011.

Points saillants relativement à la liquidité

Au 30 juin 2012, la trésorerie et les placements à court terme d'Air Canada totalisaient 2 383 M\$, soit une hausse de 124 M\$ par rapport au solde de trésorerie et de placements à court terme d'Air Canada au 30 juin 2011, et représentaient 20 % des produits opérationnels des 12 derniers mois.

Au 30 juin 2012, la dette nette ajustée s'est élevée à 4 223 M\$, en baisse de 353 M\$ par rapport au 31 décembre 2011. Cette réduction de la dette nette ajustée tenait compte de l'incidence de la baisse des soldes de dette et de l'accroissement de 284 M\$ de la trésorerie et des placements à court terme par rapport au 31 décembre 2011, facteur attribuable essentiellement aux flux de trésorerie disponibles positifs de 368 M\$ au premier semestre de 2012.

Perspectives actuelles

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

Compte tenu de la capacité exprimée en SMO déclarée pour le premier semestre de 2012, Air Canada s'attend à ce que sa capacité réseau augmente de 0,5 % à 1,5 % pour l'ensemble de l'exercice 2012 par rapport aux niveaux de l'exercice 2011 (plutôt que de 0,0 % à 1,5 % comme le projetait Air Canada dans son communiqué de presse daté du 4 mai 2012) et elle s'attend à ce que la capacité de ses lignes intérieures pour l'ensemble de l'exercice 2012 progresse de 0,5 % à 1,5 % par rapport à l'ensemble de l'exercice 2011 (plutôt que de 0,0 % à 1,5 % comme le projetait Air Canada dans son communiqué de presse daté du 4 mai 2012).

Pour le troisième trimestre de 2012, Air Canada s'attend à une augmentation de l'ordre de 1,0 % à 2,0 % des COSMO (exclusion faite de la charge de carburant et des coûts liés à la portion terrestre des forfaits de Vacances Air Canada) par rapport au troisième trimestre de 2011.

Pour l'ensemble de 2012, Air Canada s'attend toujours à une augmentation de l'ordre de 0,5 % à 1,5 % des COSMO (exclusion faite de la charge de carburant et des coûts liés à la portion terrestre des forfaits de Vacances Air Canada) par rapport à leur niveau de l'exercice 2011.

En ce qui concerne les perspectives susmentionnées, Air Canada part de l'hypothèse que la croissance du PIB du Canada sera de l'ordre de 1,5 % à 2,0 % en 2012. Il a également été présumé que le dollar canadien se négocierait en moyenne à 1,01 \$ CA pour 1,00 \$ US au troisième trimestre de 2012 et pour l'ensemble de 2012, et que le cours du carburéacteur s'établirait en moyenne à 0,85 \$ le litre pour le troisième trimestre de 2012 et à 0,88 \$ le litre pour l'ensemble de 2012.

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

	3 ^e trimestre 2012 par rapport au 3 ^e trimestre 2011	2012 par rapport à 2011
<u>Perspectives actuelles</u>		
Capacité en sièges-milles offerts (réseau)	Hausse de l'ordre de 0 % à 1,0 %	Hausse de l'ordre de 0,5 % à 1,5 %
Capacité en sièges-milles offerts (Canada)	s. o.	Hausse de l'ordre de 0,5 % à 1,5 %
COSMO, hormis la charge de carburant et les coûts liés à la portion terrestre des forfaits de Vacances Air Canada	Hausse de l'ordre de 1,0 % à 2,0 %	Hausse de l'ordre de 0,5 % à 1,5 %

	Principales hypothèses 3 ^e trimestre 2012	Principales hypothèses Exercice 2012
<u>Principales hypothèses</u>		
Change du dollar CA au dollar US	1,01 \$	1,01 \$
Prix du litre de carburéacteur en dollar CA (déduction faite des opérations de couverture liées au carburant)	0,85 \$	0,88 \$
Économie canadienne	Croissance annualisée du PIB canadien de l'ordre de 1,5 % à 2,0 % en 2012	Croissance du PIB canadien de l'ordre de 1,5 % à 2,0 %

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

- La dotation aux amortissements et aux pertes de valeur baissera de 55 M\$ par rapport à l'exercice 2011, plutôt que de 70 M\$ comme le projetait Air Canada dans son communiqué de presse daté du 4 mai 2012. Cette prévision révisée tient compte des modifications des valeurs résiduelles d'appareils ainsi que de l'accélération de l'amortissement de divers actifs, en raison notamment du retrait planifié de neuf appareils CRJ-100 du parc aérien visé aux termes du contrat d'achat de capacité avec Jazz Air S.E.C.
- Les charges sociales s'accroîtront de 30 M\$ par rapport à l'exercice 2011.

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

	2012 par rapport à 2011
Dotation aux amortissements et aux pertes de valeur	Baisse de 55 M\$
Charges sociales	Hausse de 30 M\$

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

Mesures hors PCGR

Sont décrites ci-après certaines mesures hors PCGR qu'utilise Air Canada pour fournir des renseignements supplémentaires sur sa performance financière et opérationnelle. Comme ces mesures ne sont pas conformes aux PCGR du Canada pour la présentation d'états financiers et qu'elles n'ont pas de sens normalisé, elles ne sauraient être comparées à des mesures similaires présentées par d'autres sociétés ouvertes. Le lecteur est invité à se reporter au rapport de gestion du deuxième trimestre de 2012 d'Air Canada pour un rapprochement des mesures financières hors PCGR.

- Air Canada utilise le bénéfice net (perte) ajusté par action - dilué pour mesurer son rendement tout en excluant les effets du change, les ajustements à la valeur du marché à l'égard des instruments dérivés et autres instruments financiers comptabilisés à la juste valeur ainsi que les éléments exceptionnels.
- Le BAIIALA est une mesure couramment utilisée dans le secteur du transport aérien et il est utilisé par Air Canada pour mesurer le bénéfice avant intérêts, impôts, dotation aux amortissements et aux pertes de valeur et locations d'avions, étant donné que ces coûts peuvent varier sensiblement d'une compagnie aérienne à l'autre en raison de la façon dont chacune finance son matériel volant et ses autres actifs.
- Les charges opérationnelles (exclusion faite de la charge de carburant et des coûts liés à la portion terrestre des forfaits de Vacances Air Canada) permettent à Air Canada de mesurer le rendement courant des activités de la compagnie aérienne car ces coûts et charges risquent de fausser l'analyse de certaines tendances commerciales et de rendre moins pertinente toute analyse comparative.
- Air Canada considère que les flux de trésorerie disponibles constituent un indicateur de la vigueur financière et du rendement de ses activités étant donné qu'ils indiquent le montant de trésorerie pouvant être affecté au remboursement de la dette et, notamment, au respect des obligations financières courantes et au réinvestissement dans Air Canada.

- La dette nette ajustée est une composante clé de la gestion du capital pour Air Canada car elle lui permet de mesurer la dette nette de la compagnie aérienne.

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

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

Avis concernant la téléconférence

Air Canada invite les analystes à sa téléconférence qui se tiendra aujourd'hui, le 8 août, à 8 h 30 HE. Calin Rovinescu, président et chef de la direction, Michael Rousseau, vice-président général et chef des Affaires financières, Ben Smith, vice-président général, Affaires commerciales et Pierre Houle, trésorier, analyseront les résultats financiers d'Air Canada pour le deuxième trimestre de 2012 et répondront aux questions des analystes et des porteurs d'obligations à rendement élevé.

Composez le (416) 340-8018 ou le 1-866-223-7781 ou écoutez la webémission audio (écoutez seulement) en direct au <http://bellwebcasting.ca/audience/index.asp?eventid=25745790>

MISE EN GARDE CONCERNANT LES ÉNONCÉS PROSPECTIFS

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

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

AIR CANADA 

MEMBRE DU RÉSEAU STAR ALLIANCE 

(ou à la date à laquelle ils sont censés avoir été formulés) et ils peuvent changer par la suite. Toutefois, Air Canada n'a ni l'intention ni l'obligation d'actualiser ou de réviser ces énoncés à la lumière de nouveaux éléments d'information ou d'événements futurs ou pour quelque autre motif, sauf si elle y est tenue par la réglementation en valeurs mobilières applicable.

- 30 -

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

Internet : aircanada.com

AIR CANADA 

MEMBRE DU RÉSEAU STAR ALLIANCE 

Points saillants

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

(en millions de dollars canadiens, sauf indication contraire)	Deuxième trimestre			Premier semestre		
	2012	2011	Variation (\$)	2012	2011	Variation (\$)
Mesure de performance financière						
Produits opérationnels	2 989	2 918	71	5 951	5 671	280
Bénéfice (perte) opérationnel	63	73	(10)	(30)	7	(37)
Charges non opérationnelles	(158)	(120)	(38)	(220)	(73)	(147)
Perte avant impôts sur le résultat	(95)	(47)	(48)	(250)	(66)	(184)
Perte nette découlant des activités poursuivies	(96)	(46)	(50)	(251)	(65)	(186)
Perte nette découlant des activités abandonnées – Aveos	-	-	-	(55)	-	(55)
Perte nette	(96)	(46)	(50)	(306)	(65)	(241)
Marge opérationnelle (en %)	2,1 %	2,5 %	(0,4) pts	(0,5) %	0,1 %	(0,6) pts
BAIILA ¹⁾	314	338	(24)	489	545	(56)
Marge BAIILA (en %) ¹⁾	10,5 %	11,6 %	(1,1) pts	8,2 %	9,6 %	(1,4) pts
Trésorerie, équivalents de trésorerie et placements à court terme	2 383	2 259	124	2 383	2 259	124
Flux de trésorerie disponibles ²⁾	239	241	(2)	368	431	(63)
Dette nette ajustée ³⁾	4 223	4 362	(139)	4 223	4 362	(139)
Bénéfice (perte) net par action – de base et dilué	(0,35) \$	(0,17) \$	(0,18) \$	(1,11) \$	(0,25) \$	(0,86) \$
Bénéfice (perte) net ajusté par action – de base et dilué ⁴⁾	(0,05) \$	(0,01) \$	(0,04) \$	(0,66) \$	(0,56) \$	(0,10) \$
			Variation (%)			Variation (%)
Statistiques opérationnelles						
Passagers-milles payants (PMP) (en millions)	13 868	13 677	1,4	26 814	26 032	3,0
Sièges-milles offerts (SMO) (en millions)	16 606	16 512	0,6	32 950	32 371	1,8
Coefficient d'occupation (en %)	83,5 %	82,8 %	0,7 pts	81,4 %	80,4 %	1,0 pts
Produits passages par PMP (« rendement unitaire ») (en cents)	19,0	18,8	1,2	19,1	18,7	2,2
Produits passages par SMO (« PPSMO ») (en cents)	15,9	15,6	2,0	15,6	15,0	3,4
Produits opérationnels par SMO (en cents)	18,0	17,7	1,9	18,1	17,5	3,1
Charges opérationnelles par SMO (« COSMO ») (en cents)	17,6	17,2	2,3	18,2	17,5	3,7
COSMO, exclusion faite de la charge de carburant et des coûts liés à la portion terrestre des forfaits de Vacances Air Canada (en cents) ⁵⁾	11,9	11,5	3,6	12,1	11,9	2,2
Effectif moyen (en milliers d'ETP) ⁶⁾	24,0	23,5	1,9	24,0	23,6	1,7
Avions en service à la clôture de la période ⁷⁾	352	352	-	352	352	-
Utilisation moyenne du parc aérien (en heures par jour) ⁸⁾	10,0	10,0	-	10,1	10,1	-
Fréquences des produits (en milliers)	140	138	0,9	275	271	1,6
Longueur moyenne des étapes (en milles) ⁸⁾	880	886	(0,7)	886	888	(0,3)
Coût économique du litre de carburant (en cents) ⁹⁾	90,8	87,9	3,3	91,2	83,2	9,7
Consommation de carburant (en millions de litres)	978	984	(0,6)	1 948	1 922	1,3
Produits - passagers payants (en millions) ¹⁰⁾	8,6	8,5	1,2	16,9	16,5	3,0

- 1) *Le BAIHALA (à savoir le bénéfice avant intérêts, impôts, dotation aux amortissements et aux pertes de valeur et location d'avions) n'est pas une mesure financière reconnue par les PCGR. Se reporter à la rubrique 16, Mesures financières hors PCGR, du rapport de gestion du deuxième trimestre 2012 d'Air Canada daté du 8 août 2012 pour un rapprochement du BAIHALA au résultat opérationnel.*
- 2) *Les flux de trésorerie disponibles (à savoir les flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles moins les achats d'immobilisations corporelles et incorporelles) ne sont pas une mesure financière reconnue par les PCGR. Se reporter à la rubrique 7.5 du rapport de gestion du deuxième trimestre 2012 d'Air Canada daté du 8 août 2012 pour un complément d'information à cet égard.*
- 3) *La dette nette ajustée (à savoir le total de la dette moins la trésorerie, les équivalents de trésorerie et les placements à court terme, plus les contrats de location simple immobilisés) n'est pas une mesure financière reconnue par les PCGR. Se reporter à la rubrique 7.3 du rapport de gestion du deuxième trimestre 2012 d'Air Canada daté du 8 août 2012 pour un complément d'information à cet égard.*
- 4) *Le bénéfice net (perte nette) ajusté par action - de base et dilué n'est pas une mesure financière reconnue par les PCGR. Se reporter à la rubrique 16, Mesures financières hors PCGR, du rapport de gestion du deuxième trimestre 2012 d'Air Canada daté du 8 août 2012 pour un complément d'information à cet égard.*
- 5) *Les charges opérationnelles, exclusion faite de la charge de carburant et des coûts liés à la portion terrestre des forfaits de Vacances Air Canada, ne sont pas une mesure financière reconnue par les PCGR. Se reporter à la rubrique 16, Mesures financières hors PCGR, du rapport de gestion du deuxième trimestre 2012 d'Air Canada daté du 8 août 2012 pour un complément d'information à cet égard.*
- 6) *Rend compte des équivalents temps plein (« ETP ») à Air Canada, à l'exclusion des ETP chez des transporteurs tiers (comme Jazz Aviation S.E.C. (« Jazz »)) exerçant leurs activités au titre de contrats d'achat de capacité avec Air Canada.*
- 7) *Comprend les avions de Jazz visés par le CAC de Jazz et les avions exploités par d'autres transporteurs tiers en vertu de contrats d'achat de capacité. Se reporter à la rubrique 6 du rapport de gestion du deuxième trimestre 2012 d'Air Canada daté du 8 août 2012 pour un complément d'information sur le parc aérien d'Air Canada.*
- 8) *À l'exclusion des vols nolisés et des transporteurs tiers exerçant leurs activités aux termes de contrats d'achat de capacité, sauf les avions de Jazz visés par le CAC de Jazz.*
- 9) *À l'exclusion des transporteurs tiers, sauf Jazz, exerçant leurs activités aux termes de contrats d'achat de capacité. Compte tenu des frais de transport. Le coût économique du litre de carburant n'est pas une mesure financière reconnue par les PCGR. Se reporter à la rubrique 4 du rapport de gestion du deuxième trimestre 2012 d'Air Canada daté du 8 août 2012 pour un complément d'information à cet égard.*
- 10) *Conformément à la définition établie par l'IATA. Les passagers payants sont dénombrés en fonction des indicatifs de vol.*