

# Communiqué

---

## Air Canada annonce des résultats records pour le deuxième trimestre de 2013

*Résultats sans précédent pour Air Canada en ce qui a trait au bénéfice net ajusté, au bénéfice opérationnel et au BAIIALA pour le deuxième trimestre de l'exercice*

- Bénéfice net ajusté de 115 M\$ par rapport à une perte nette ajustée de 7 M\$ au deuxième trimestre de 2012, soit une amélioration de 122 M\$
- Bénéfice opérationnel de 174 M\$ par rapport à un bénéfice opérationnel de 63 M\$ au deuxième trimestre de 2012, soit une amélioration de 111 M\$
- BAIIALA (bénéfice avant intérêts, impôts, dotation aux amortissements et aux pertes de valeur et location d'avions) de 385 M\$ en comparaison de 312 M\$ au deuxième trimestre de 2012, soit une amélioration de 73 M\$

MONTRÉAL, le 7 août 2013 – Air Canada a déclaré aujourd'hui un bénéfice net ajusté de 115 M\$, soit un bénéfice dilué de 0,41 \$ par action au deuxième trimestre de 2013, contre une perte nette ajustée de 7 M\$, soit une perte diluée de 0,02 \$ par action, au deuxième trimestre de 2012. Au deuxième trimestre de 2013, le BAIIALA s'est chiffré à 385 M\$ en regard d'un BAIIALA de 312 M\$ au deuxième trimestre de 2012, en hausse de 73 M\$ (+23 %). Pour ce qui est de la perte nette calculée selon les PCGR, elle s'est établie à 23 M\$, soit une perte diluée de 0,09 \$ par action, contre une perte nette de 161 M\$, soit une perte diluée de 0,59 \$ par action, au trimestre correspondant de 2012.

« Il s'agit de la meilleure performance financière liée à un deuxième trimestre de toute l'histoire d'Air Canada, avec des résultats records au chapitre du bénéfice opérationnel, du bénéfice net ajusté et du BAIIALA, a indiqué Calin Rovinescu, président et chef de la direction. Ces résultats montrent clairement que la transformation d'Air Canada en vue d'assurer sa rentabilité durable gagne en vitesse et attestent les efforts déployés à l'échelle de l'entreprise pour maîtriser les coûts et continuer d'améliorer les revenus et le rendement unitaire.

« Notre réussite ce trimestre n'a pas seulement été de nature financière – je suis aussi particulièrement heureux de souligner la progression continue de la performance opérationnelle pour un deuxième trimestre d'affilée, avec une amélioration de 30 % de la ponctualité pour le trimestre par rapport à la période correspondante de l'exercice précédent. Ce gain traduit le professionnalisme, l'esprit de collaboration et le dévouement des 27 000 employés d'Air Canada pour répondre aux besoins de la clientèle tout en offrant un service aérien sécuritaire et efficace. De plus, Air Canada a été classée « Meilleur

transporteur aérien en Amérique du Nord » par les voyageurs à l'échelle mondiale pour la quatrième année consécutive. Il s'agit d'une merveilleuse récompense pour tous nos efforts.

« Le marché a accueilli très favorablement notre nouveau transporteur loisirs, Air Canada *rouge*, qui a été lancé le 1<sup>er</sup> juillet. Notre projet d'accroissement du parc aérien d'Air Canada *rouge* se déroule comme prévu afin de desservir un plus grand nombre de destinations vacances, où nous pouvons désormais livrer concurrence de façon plus rentable. De plus, nous avons commencé au début de juillet l'exploitation du premier de cinq appareils 777-300ER de Boeing, une initiative qui marque le premier accroissement significatif de notre flotte de gros-porteurs de l'exploitation principale en dix ans et qui vise à soutenir l'expansion continue de notre réseau international et de la plaque tournante de Toronto en tant que point d'accès en Amérique du Nord. En outre, avec la mise en service de ces appareils, nous inaugurons la cabine Économique Privilège, qui offre à notre clientèle une option de grande valeur permettant de rehausser le confort et le service à bord de certains vols internationaux.

« Nous continuerons de mettre l'accent sur la réalisation du plan d'affaires de la Société, lequel est axé sur nos quatre priorités clés : la transformation des coûts, l'expansion internationale, la focalisation sur la clientèle et l'évolution de la culture d'entreprise afin de transformer Air Canada en une société rentable à long terme pour les actionnaires et les employés, de conclure M. Rovinescu. »

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

Au deuxième trimestre de 2013, les produits passages réseau se sont établis à 2 757 M\$, en hausse de 86 M\$ (+3 %) par rapport au deuxième trimestre de 2012, rendant compte d'une amplification de 1,6 % du trafic et d'une amélioration de 1,5 % du rendement unitaire. Les produits passages par siège-mille offert (« PPSMO ») ont crû de 0,9 % par rapport au deuxième trimestre de 2012, en raison de la croissance du rendement unitaire. Air Canada a enregistré au deuxième trimestre de 2013 un coefficient d'occupation de 83,0 %, en baisse de 0,5 point de pourcentage en regard du deuxième trimestre de 2012. Pour ce qui est de la cabine de haut rapport, les produits passages ont progressé de 19 M\$ (+3,3 %) en raison de l'amélioration de 2,2 % du rendement unitaire et de l'augmentation de 1,1 % du trafic par rapport au deuxième trimestre de 2012.

Les charges opérationnelles ont fléchi de 42 M\$ (-1 %) par rapport au deuxième trimestre de 2012. L'augmentation des charges liées aux salaires et charges sociales ainsi qu'aux contrats d'achat de capacité a été plus que contrebalancée par la baisse des charges relatives au carburant avions et à la dotation aux amortissements et aux pertes de valeur.

Les charges opérationnelles par sièges-milles offerts ajustées (« COSMO ajustées ») d'Air Canada, qui ne tiennent pas compte de la charge de carburant, des coûts liés à la portion terrestre des forfaits de Vacances Air Canada ni des éléments exceptionnels, ont reculé de 1,4 % par rapport au deuxième trimestre de 2012. La réduction de 1,4 % des COSMO ajustées concorde avec la baisse de 0,5 % à 1,5 % que prévoyait Air Canada dans son communiqué de presse du 10 juin 2013.

**AIR CANADA** 

MEMBRE DU RÉSEAU STAR ALLIANCE 

Au deuxième trimestre de 2013, Air Canada a comptabilisé un bénéfice opérationnel de 174 M\$, contre un bénéfice opérationnel de 63 M\$ au trimestre correspondant de 2012, soit une progression de 111 M\$.

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

Au 30 juin 2013, la trésorerie et les placements à court terme s'élevaient à 2 107 M\$, soit 17 % des produits opérationnels des 12 derniers mois (2 323 M\$, soit 20 % des produits opérationnels des 12 derniers mois au 30 juin 2012).

Au 30 juin 2013, la dette nette ajustée s'est élevée à 3 975 M\$, en baisse de 162 M\$ par rapport au 31 décembre 2012, du fait de l'incidence de l'accroissement des soldes de trésorerie.

Les flux de trésorerie disponibles ont baissé de 86 M\$ par rapport au deuxième trimestre de 2012 pour s'établir à 147 M\$, en raison principalement de l'ajout d'un appareil 777 de Boeing, facteur en partie compensé par l'augmentation des flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles attribuable à l'amélioration des résultats opérationnels.

### **Perspectives actuelles**

Pour le troisième trimestre de 2013, Air Canada s'attend à ce que sa capacité réseau exprimée en sièges-milles offerts (« SMO ») augmente de 2,5 % à 3,5 % en regard du troisième trimestre de 2012.

Air Canada s'attend toujours à ce que sa capacité réseau exprimée en SMO augmente de 1,5 % à 2,5 % pour l'ensemble de l'exercice 2013 par rapport aux niveaux de l'exercice 2012. Air Canada continue de s'attendre également à ce que la capacité de ses lignes intérieures pour l'ensemble de l'exercice 2013 progresse de 1,5 % à 2,5 % par rapport à l'exercice 2012.

Pour le troisième trimestre de 2013, Air Canada s'attend à ce que les COSMO ajustées baissent de 1,5 % à 2,5 % en regard du troisième trimestre de 2012.

Compte tenu du résultat au titre des COSMO ajustées pour le deuxième trimestre de 2013, Air Canada s'attend désormais à ce que les COSMO ajustées baissent de 1,0 % à 2,0 % pour l'ensemble de l'exercice 2013 en regard de l'exercice 2012 (alors qu'elle prévoyait une baisse de 0,5 % à 1,5 % dans son communiqué de presse du 10 juin 2013).

Air Canada s'attend toujours à ce que sa capacité réseau pour l'ensemble de l'exercice 2014 augmente de 9,0 % à 11,0 % en regard de l'exercice 2013. Cette augmentation projetée, qui devrait viser principalement les marchés internationaux, concorde avec la planification relative au parc aérien exposée dans le rapport de gestion d'Air Canada pour le deuxième trimestre de 2013; elle est attribuable à l'ajout de cinq appareils 777-300ER de Boeing en configuration haute densité (le premier appareil ayant été livré en juin 2013, le reste des appareils devant être livrés entre août 2013 et février 2014), à l'intégration prévue en 2014 des six premiers appareils 787 de Boeing et, à la croissance prévue d'Air Canada rouge.

En ce qui concerne les perspectives, Air Canada part de l'hypothèse que la croissance du PIB du Canada sera de l'ordre de 1,25 % à 1,75 % en 2013 et de l'ordre de 2,0 % à 3,0 % en 2014.

Il a également été présumé que le dollar canadien se négocierait en moyenne à 1,04 \$ CA pour 1,00 \$ US pour le troisième trimestre de 2013 et à 1,03 \$ CA pour 1,00 \$ US pour l'ensemble de 2013, et que le cours du carburéacteur s'établirait en moyenne à 0,87 \$ le litre pour le troisième trimestre de 2013 et l'ensemble de 2013.

Le tableau ci-après récapitule les perspectives susmentionnées d'Air Canada pour le troisième trimestre de 2013 et l'ensemble de l'exercice 2013, notamment les principales hypothèses retenues :

	<b>Troisième trimestre de 2013 par rapport au troisième trimestre de 2012</b>	<b>2013 par rapport à 2012</b>
<b><u>Perspectives actuelles</u></b>		
Capacité en sièges-milles offerts (réseau)	Hausse de l'ordre de 2,5 % à 3,5 %	Hausse de l'ordre de 1,5 % à 2,5 %
Capacité en sièges-milles offerts (Canada)	s.o.	Hausse de l'ordre de 1,5 % à 2,5 %
COSMO ajustées <sup>1)</sup>	Baisse de l'ordre de 1,5 % à 2,5 %	Baisse de l'ordre de 1,0 % à 2,0 %

1) *Compte non tenu de la charge de carburant, des coûts liés à la portion terrestre des forfaits de Vacances Air Canada et des éléments exceptionnels*

	<b>Principales hypothèses – Troisième trimestre de 2013</b>	<b>Principales hypothèses – Exercice 2013</b>
<b><u>Principales hypothèses</u></b>		
Change du dollar CA au dollar US	1,04	1,03
Prix du litre de carburéacteur en dollar CA	0,87 \$	0,87 \$
Économie canadienne	Croissance annualisée du PIB canadien pour 2013 de l'ordre de 1,25 % à 1,75 %	Croissance du PIB canadien de l'ordre de 1,25 % à 1,75 %

Pour l'exercice 2013, Air Canada prévoit toujours ce qui suit :

- La dotation aux amortissements et aux pertes de valeur baissera de 115 M\$ par rapport à l'exercice 2012.
- Les charges sociales s'accroîtront de 70 M\$ par rapport à l'exercice 2012. Il y a lieu de se reporter à la rubrique 14 du rapport de gestion de 2012 d'Air Canada daté du

**AIR CANADA** 

MEMBRE DU RÉSEAU STAR ALLIANCE 

7 février 2013 pour obtenir des renseignements importants sur la comptabilisation des avantages du personnel avec prise d'effet le 1<sup>er</sup> janvier 2013.

- La charge de maintenance avions diminuera de 40 M\$ par rapport au niveau de l'exercice 2012.

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

	2013 par rapport à 2012
Dotation aux amortissements et aux pertes de valeur	Baisse de 115 M\$
Charges sociales	Hausse de 70 M\$
Charge de maintenance avions	Baisse de 40 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. Se reporter au rapport de gestion du deuxième trimestre de 2013 d'Air Canada pour un rapprochement des mesures financières hors PCGR.

- Air Canada utilise le bénéfice net (perte) ajusté pour mesurer son rendement tout en excluant les effets du change, le coût financier net du passif au titre des avantages du personnel, les ajustements à la valeur du marché à l'égard des instruments dérivés et autres instruments financiers comptabilisés à la juste valeur ainsi que les éléments exceptionnels.
- Le BAIIALA est une mesure couramment utilisée dans le secteur du transport aérien et il est utilisé par Air Canada pour mesurer le bénéfice avant intérêts, impôts, dotation aux amortissements et aux pertes de valeur et locations d'avions, étant donné que ces coûts peuvent varier sensiblement d'une compagnie aérienne à l'autre en raison de la façon dont chacune finance son matériel volant et ses autres actifs.
- Les COSMO ajustées permettent à Air Canada de mesurer le rendement courant des activités de la compagnie aérienne, exclusion faite de l'incidence de la charge de carburant, des coûts liés à la portion terrestre des forfaits de Vacances Air Canada et des éléments exceptionnels, comme les pertes de valeur, car ces coûts et charges

**AIR CANADA** 

MEMBRE DU RÉSEAU STAR ALLIANCE 

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. La dette nette ajustée correspond à la somme du total de la dette à long terme, des contrats de location-financement et des contrats de location simple immobilisés moins la trésorerie, les équivalents de trésorerie et les placements à court terme.

Les états financiers consolidés non audités du deuxième trimestre de 2013 d'Air Canada et les notes complémentaires ainsi que son rapport de gestion du deuxième trimestre de 2013 peuvent être consultés sur son site au [www.aircanada.com](http://www.aircanada.com) et seront déposés sur SEDAR au [www.sedar.com](http://www.sedar.com).

Pour un complément d'information sur les documents publics d'Air Canada, dont sa Notice annuelle datée du 22 mars 2013, veuillez consulter SEDAR au [www.sedar.com](http://www.sedar.com).

### **Avis concernant la téléconférence**

Air Canada invite les analystes à sa téléconférence qui se tiendra aujourd'hui, le 7 août 2013, à 9 h 00 HE. Calin Rovinescu, président et chef de la direction, Michael Rousseau, vice-président général et chef des Affaires financières, Ben Smith, vice-président général, Affaires commerciales et Pierre Houle, trésorier, analyseront les résultats financiers d'Air Canada pour le deuxième trimestre de 2013 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 en direct au <http://bell.media-server.com/m/p/ujar62rm>

### **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,*

**AIR CANADA** 

MEMBRE DU RÉSEAU STAR ALLIANCE 

*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 2012 d'Air Canada daté du 7 février 2013 et à la rubrique 14 du rapport de gestion du deuxième trimestre de 2013 d'Air Canada daté du 7 août 2013. Les énoncés prospectifs contenus dans le présent communiqué représentent les attentes d'Air Canada en date du présent communiqué (ou à la date à laquelle ils sont censés avoir été formulés) et ils peuvent changer par la suite. Toutefois, Air Canada n'a ni l'intention ni l'obligation d'actualiser ou de réviser ces énoncés à la lumière de nouveaux éléments d'information ou d'événements futurs ou pour quelque autre motif, sauf si elle y est tenue par la réglementation en valeurs mobilières applicable.*

- 30 -

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

**Internet :** [aircanada.com](http://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)	Deuxièmes trimestres			Premiers semestres		
	2013	2012	Variation (\$)	2013	2012	Variation (\$)
<b>Mesures de performance financière</b>						
Produits opérationnels	3 057	2 988	69	6 009	5 949	60
Bénéfice (perte) opérationnel	174	63	111	68	(28)	96
Charges non opérationnelles	(197)	(223)	26	(351)	(351)	-
Perte avant impôts sur le résultat et activités abandonnées	(23)	(160)	137	(283)	(379)	96
Perte nette découlant des activités poursuivies	(23)	(161)	138	(283)	(380)	97
Perte nette découlant des activités abandonnées – Aveos	-	-	-	-	(55)	55
Perte nette	(23)	(161)	138	(283)	(435)	152
Bénéfice net (perte nette) ajusté <sup>1)</sup>	115	(7)	122	(28)	(169)	141
Marge opérationnelle (en %)	5,7 %	2,1 %	3,6 pts	1,1 %	(0,5) %	1,6 pt
BAIILA <sup>2)</sup>	385	312	73	530	486	44
Marge BAIILA (en %) <sup>2)</sup>	12,6 %	10,5 %	2,1 pts	8,8 %	8,2 %	0,6 pt
Trésorerie, équivalents de trésorerie et placements à court terme	2 107	2 323	(216)	2 107	2 323	(216)
Flux de trésorerie disponibles <sup>3)</sup>	147	233	(86)	294	373	(79)
Dettes nettes ajustées <sup>4)</sup>	3 975	4 081	(106)	3 975	4 081	(106)
Perte nette par action – de base et diluée	(0,09) \$	(0,59) \$	0,50 \$	(1,04) \$	(1,58) \$	0,54 \$
Bénéfice net (perte nette) ajusté par action – dilué <sup>1)</sup>	0,41 \$	(0,02) \$	0,43 \$	(0,10) \$	(0,61) \$	0,51 \$
<b>Statistiques opérationnelles<sup>5)</sup></b>			<b>Variation (%)</b>			<b>Variation (%)</b>
Passagers-milles payants (en millions) (PMP)	14 093	13 868	1,6	27 180	26 814	1,4
Sièges-milles offerts (en millions) (SMO)	16 972	16 606	2,2	33 136	32 950	0,6
Coefficient d'occupation (en %)	83,0 %	83,5 %	(0,5) pt	82,0 %	81,4 %	0,6 pt
Produits passages par PMP (« rendement unitaire ») (en cents)	19,3	19,0	1,5	19,2	19,1	0,3
Produits passages par SMO (« PPSMO ») (en cents)	16,0	15,9	0,9	15,7	15,6	1,0
Produits opérationnels par SMO (en cents)	18,0	18,0	0,1	18,1	18,1	0,5
Charges opérationnelles par SMO (« COSMO ») (en cents)	17,0	17,6	(3,6)	17,9	18,1	(1,2)
COSMO ajustées (en cents) <sup>6)</sup>	11,7	11,9	(1,4)	12,1	12,1	-
Effectif moyen (en milliers d'ETP) <sup>7)</sup>	24,6	24,0	2,8	24,6	24,0	2,5
Avions en service à la clôture de la période	349	352	(0,9)	349	352	(0,9)
Utilisation moyenne du parc aérien (en heures par jour)	9,9	9,9	0,5	10,0	9,9	0,8
Fréquences des appareils (en milliers)	137	140	(1,8)	271	275	(1,4)
Longueur moyenne des étapes (en milles)	832	818	1,7	829	825	0,5
Coût économique du litre de carburant (en cents) <sup>8)</sup>	85,7	90,8	(5,6)	89,0	91,3	(2,5)
Consommation de carburant (en millions de litres)	985	988	(0,3)	1 939	1 965	(1,3)
Produits – passagers payants (en millions) <sup>9)</sup>	8,8	8,6	2,5	17,3	16,9	2,1



- 1) *Le bénéfice net (perte nette) ajusté et le bénéfice net (perte nette) ajusté par action – dilué ne sont pas des mesures financières reconnues par les PCGR. Se reporter à la rubrique 16, Mesures financières hors PCGR, du rapport de gestion du deuxième trimestre 2013 d'Air Canada pour un complément d'information à cet égard.*
- 2) *Le BAIIALA (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 2013 d'Air Canada pour un complément d'information à cet égard.*
- 3) *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 2013 d'Air Canada pour un complément d'information à cet égard.*
- 4) *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 2013 d'Air Canada pour un complément d'information à cet égard.*
- 5) *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.*
- 6) *Les COSMO ajustées ne sont pas une mesure financière reconnue par les PCGR. Se reporter à la rubrique 16, Mesures financières hors PCGR, du rapport de gestion du deuxième trimestre 2013 d'Air Canada pour un complément d'information à cet égard.*
- 7) *Rend compte des équivalents temps plein (« ETP ») à Air Canada, à l'exclusion des ETP chez des transporteurs tiers (comme Jazz) exerçant leurs activités au titre de contrats d'achat de capacité avec Air Canada.*
- 8) *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 rapport de gestion du deuxième trimestre 2013 d'Air Canada pour un complément d'information à cet égard.*
- 9) *Les passagers payants sont dénombrés en fonction des indicatifs de vol conformément à la définition établie par l'IATA.*