

Communiqué

Air Canada annonce des résultats records pour le deuxième trimestre de 2014

Hausse de 21 % du bénéfice net ajusté qui atteint 139 M\$

MONTRÉAL, le 7 août 2014 – Air Canada a annoncé aujourd’hui un bénéfice net ajusté¹⁾ de 139 M\$ pour le deuxième trimestre, soit un bénéfice net ajusté dilué de 0,47 \$ par action, en regard d’un bénéfice net ajusté de 115 M\$, soit un bénéfice net ajusté dilué de 0,41 \$ par action, au deuxième trimestre de 2013, une amélioration de 24 M\$ (+21 %). Le BAIIALA¹⁾ (bénéfice avant intérêts, impôts, dotation aux amortissements et aux pertes de valeur et location d’avions) s’est chiffré à 456 M\$ par rapport à un BAIIALA de 385 M\$ au deuxième trimestre de 2013. Air Canada annonce un bénéfice net établi selon les PCGR de 223 M\$, soit un bénéfice net dilué de 0,75 \$ par action, au deuxième trimestre de 2014, contre une perte nette de 23 M\$, ou une perte nette diluée de 0,09 \$ par action, au deuxième trimestre de 2013. Le BAIIALA et le bénéfice net établi selon les PCGR d’Air Canada au deuxième trimestre de 2014 tenaient tous deux compte d’ajustements favorables visant la charge d’impôt de 41 M\$. Cette charge est exclue des résultats (bénéfice net et CESMO) ajustés d’Air Canada.

« Je suis heureux d’annoncer qu’Air Canada a affiché la meilleure performance financière de deuxième trimestre de son histoire, brisant les records obtenus à l’exercice précédent au chapitre du bénéfice d’exploitation, du bénéfice net ajusté et du BAIIALA, a indiqué Calin Rovinescu, président et chef de la direction. Ce résultat prouve les progrès significatifs qu’accomplit Air Canada grâce aux diverses stratégies de rehaussement de la valeur qu’elle continue de mettre en œuvre.

« Outre la solide croissance des produits en glissement annuel sur la totalité des cinq marchés sur lesquels nous évoluons, nous avons également constaté un accroissement prononcé du nombre de clients en provenance des États-Unis et d’autres pays étrangers qui choisissent Air Canada pour leurs projets de voyage international. Les investissements d’Air Canada et de ses partenaires de l’industrie en vue d’offrir des services de correspondance sans heurts dans les principales plaques tournantes du Canada commencent à porter fruit. Le rendement d’Air Canada rouge^{MC} dépasse les attentes et permet à Air Canada de livrer désormais concurrence sur les marchés des voyages d’agrément de façon plus efficace et plus rentable. Ce facteur, conjugué aux autres stratégies de transformation des coûts d’Air Canada, s’est traduit par une diminution de 4,7 % des CESMO ajustées en regard du trimestre correspondant de l’exercice précédent.

« Au cours du trimestre, Air Canada a pris livraison des deux premiers des 37 appareils 787 Dreamliner de Boeing faisant l’objet de commandes fermes et elle a pris livraison d’un troisième appareil depuis, en juillet. Le renouvellement de notre parc aérien international grâce à ces appareils de prochaine génération nous procurera des améliorations

importantes en matière de rendement énergétique, en plus de nous permettre d'offrir à notre clientèle un confort et des commodités de qualité supérieure. Nous avons hâte de tirer pleinement parti de ce renouvellement au fil de l'intégration de nouveaux appareils à notre parc aérien principal.

« Je me réjouis tout particulièrement du fait que, pour la cinquième année consécutive, Air Canada a été classée « Meilleur transporteur aérien en Amérique du Nord » dans le cadre d'un sondage réalisé auprès de voyageurs du transport aérien à l'échelle internationale par la firme de recherche indépendante britannique Skytrax. Cette distinction souligne le professionnalisme de nos effectifs et leur engagement envers le confort de nos clients, ainsi que notre investissement à offrir un produit primé, aussi bien en vol qu'au sol.

« Pour l'avenir, nous continuerons sur notre lancée en vue de transformer Air Canada en une entreprise de plus en plus rentable aussi bien pour les actionnaires que les employés. Nous demeurons en outre focalisés sur l'exécution de nos quatre priorités clés, à savoir la transformation des coûts, l'expansion internationale, le lien de confiance avec la clientèle et l'évolution de la culture d'entreprise, de conclure M. Rovinescu. »

Points saillants relativement au compte de résultat – deuxième trimestre

Les produits passages réseau se sont chiffrés à 2 965 M\$, en hausse de 208 M\$ (+7,5 %) par rapport au deuxième trimestre de 2013, du fait d'une augmentation de 9,9 % du trafic alors que le rendement unitaire a reculé de 2,1 % en glissement annuel. La longueur d'étape moyenne, pour l'ensemble du réseau, a crû de 2,5 % par rapport au trimestre correspondant de 2013 et a eu pour effet de comprimer le rendement unitaire de 1,5 point de pourcentage. Les produits passages par siège-mille offert (« PPSMO ») ont reculé de 0,8 % par rapport au trimestre correspondant de 2013 en raison de la baisse du rendement unitaire alors que le coefficient d'occupation a progressé de 1,1 point de pourcentage. Au deuxième trimestre de 2014, les produits passages réseau liés à la cabine de haut rapport ont crû de 14 M\$ (+2,4 %) en raison de la hausse de 3,6 % du rendement unitaire, en partie contrebalancée par le fléchissement de 1,2 % du trafic.

Les charges d'exploitation se sont établies à 3 060 M\$, en hausse de 177 M\$ (+6 %) en regard du deuxième trimestre de 2013, en raison du relèvement de 8,5 % de la capacité. Les autres charges d'exploitation du deuxième trimestre de 2014 tenaient compte d'ajustements favorables visant la charge d'impôt de 41 M\$. L'incidence défavorable de la dépréciation du dollar canadien sur les charges d'exploitation libellées en devises (principalement en dollars américains), en regard du trimestre correspondant de 2013, a accru les charges d'exploitation de 110 M\$. Cette incidence défavorable du change sur les charges d'exploitation a été en partie annulée par l'impact favorable de 70 M\$ du change sur les produits passages.

Les charges d'exploitation par siège-mille offert ajustées (« CESMO ajustées »)¹⁾ 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^{MC} ni des éléments exceptionnels, ont reculé de 4,7 % par rapport au deuxième trimestre de 2013. Cette réduction de 4,7 % des CESMO ajustées constitue une amélioration par rapport à la baisse de 3,5 % à 4,5 % que prévoyait Air Canada dans son communiqué de presse du 15 mai 2014, en grande partie du fait que la capacité exprimée en SMO a atteint la partie supérieure de la fourchette attendue et que la valeur du dollar canadien s'est légèrement appréciée en regard des

AIR CANADA 

MEMBRE DU RÉSEAU STAR ALLIANCE 

hypothèses sur lesquelles s'était fondée Air Canada pour établir ses projections au 15 mai 2014.

Au deuxième trimestre de 2014, Air Canada a inscrit un bénéfice d'exploitation de 245 M\$, en regard d'un bénéfice d'exploitation de 174 M\$ au deuxième trimestre de 2013, soit une amélioration de 71 M\$. Le bénéfice d'exploitation du deuxième trimestre de 2014 d'Air Canada tenait compte d'ajustements favorables visant la charge d'impôt de 41 M\$.

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

Au 30 juin 2014, les liquidités non soumises à restrictions (trésorerie, placements à court terme et fonds disponibles aux termes des marges de crédit) se chiffraient à 2 954 M\$ (2 139 M\$ au 30 juin 2013). En ce qui concerne la gestion du risque de liquidité, l'objectif principal d'Air Canada consiste à maintenir un niveau de liquidités non soumises à restrictions d'au moins 1,7 G\$.

En avril 2014, Air Canada a réalisé un placement privé de billets non garantis de premier rang à 7,75 % échéant en 2021 d'un capital de 400 M\$ US et en a tiré un produit net d'environ 432 M\$.

Au 30 juin 2014, la dette nette ajustée¹⁾ s'élevait à 4 309 M\$, en baisse de 42 M\$ par rapport au 31 décembre 2013. Le ratio dette nette ajustée-BAIIALA de la compagnie aérienne était de 2,9 au 30 juin 2014, contre un ratio de 3,0 au 31 décembre 2013. Air Canada se sert de ce ratio pour gérer son risque lié au levier financier et elle entend le maintenir en deçà de 3,5.

Au deuxième trimestre de 2014, les flux de trésorerie disponibles¹⁾ ont baissé de 183 M\$ par rapport au deuxième trimestre de 2013 en raison principalement de l'acquisition de deux appareils 787 de Boeing.

Pour la période de 12 mois close le 30 juin 2014, le rendement du capital investi¹⁾ s'est établi à 11,0 %, contre 8,8 % pour la période de 12 mois close le 30 juin 2013. Air Canada entend atteindre un rendement du capital investi durable de 10 % à 13 % d'ici 2015.

Points saillants relativement aux régimes de retraite

D'après les évaluations actuarielles effectuées au deuxième trimestre de 2014, l'excédent de solvabilité des régimes de retraite agréés au Canada de la Société au 1^{er} janvier 2014 s'établissait à 89 M\$ alors que le déficit de solvabilité se chiffrait à 3,7 G\$ au 1^{er} janvier 2013. L'élimination de ce déficit de 3,7 G\$ et l'excédent obtenu résultent en grande partie des facteurs suivants : i) un rendement du capital investi de 13,8 % en 2013, ii) la mise en œuvre de modifications visant les prestations de retraite qui a réduit le déficit de solvabilité d'environ 970 M\$, iii) les cotisations de 225 M\$ versées par Air Canada pour 2013 au titre du déficit de solvabilité et iv) l'application d'un taux d'actualisation prescrit de 3,9 % pour calculer les futures obligations de capitalisation des régimes de retraite. Il y a lieu de se reporter à la rubrique 9.7, *Obligations de capitalisation des régimes de retraite*, du rapport de gestion de 2013 d'Air Canada daté du 12 février 2014 pour un complément d'information sur les obligations de capitalisation des régimes de retraite d'Air Canada.

Perspectives actuelles

Pour le troisième trimestre de 2014, Air Canada prévoit que sa capacité réseau exprimée en sièges-milles offerts (« SMO ») augmentera de l'ordre de 9,0 % à 10,0 % en regard du troisième trimestre de 2013.

Pour l'ensemble de l'exercice 2014, Air Canada s'attend désormais à ce que la capacité réseau exprimée en SMO augmente de 7,0 % à 8,0 % (contrairement à la croissance de 6,5 % à 8,0 % que projetait Air Canada dans son communiqué de presse daté du 15 mai 2014) et que la capacité des lignes intérieures exprimée en SMO augmente de 4,0 % à 5,0 % pour l'exercice au complet en regard de 2013 (contrairement à la croissance de 3,0 % à 4,0 % que prévoyait Air Canada dans son communiqué de presse daté du 15 mai 2014). Le relèvement projeté de la capacité du réseau devrait être réalisé moyennant des coûts unitaires inférieurs aux niveaux antérieurs. La modification de la prévision concernant la capacité des lignes intérieures exprimée en SMO s'explique principalement par l'affectation d'appareils plus gros sur les lignes transcontinentales pour appuyer la stratégie d'expansion internationale de la compagnie aérienne.

Air Canada s'attend à ce que la croissance de la capacité en SMO comprenne une augmentation du nombre total de sièges répartis (réseau) de l'ordre de 6,5 % à 7,5 % au troisième trimestre de 2014 et de 5,0 % à 6,0 % pour l'ensemble de l'exercice 2014, en regard des périodes correspondantes de 2013.

Pour le troisième trimestre de 2014, Air Canada s'attend à ce que les CESMO ajustées baissent de l'ordre de 3,5 % à 4,5 % par rapport au troisième trimestre de 2013.

Compte tenu de la performance des CESMO ajustées d'Air Canada au deuxième trimestre de 2014, Air Canada s'attend désormais à ce que les CESMO ajustées diminuent de l'ordre de 3,2 % à 4,2 % pour l'ensemble de l'exercice 2014 par rapport à leur niveau de 2013 (contrairement à la baisse de 3,0 % à 4,0 % que projetait Air Canada dans son communiqué de presse daté du 15 mai 2014).

En ce qui concerne les perspectives, Air Canada part de l'hypothèse que la croissance du PIB du Canada sera de l'ordre de 2,0 % à 2,5 % en 2014. Il a également été présumé que le dollar canadien se négocierait en moyenne à 1,08 \$ CA pour 1,00 \$ US au troisième trimestre de 2014 et à 1,09 \$ CA pour 1,00 \$ US pour l'ensemble de 2014, et que le cours du carburéacteur s'établirait en moyenne à 0,90 \$ le litre pour le troisième trimestre de 2014 et à 0,91 \$ le litre pour l'ensemble de 2014.

Le tableau ci-après récapitule les perspectives susmentionnées d'Air Canada pour le troisième trimestre de 2014 et l'ensemble de l'exercice 2014, notamment les principales hypothèses retenues :

	Troisième trimestre de 2014 par rapport au troisième trimestre de 2013	Exercice 2014 par rapport à l'exercice 2013
<u>Perspectives actuelles</u>		
Capacité en sièges-milles offerts (réseau)	Hausse de l'ordre de 9,0 % à 10,0 %	Hausse de l'ordre de 7,0 % à 8,0 %
Capacité en sièges-milles offerts (Canada)		Hausse de l'ordre de 4,0 % à 5,0 %
Sièges répartis (réseau)	Hausse de l'ordre de 6,5 % à 7,5 %	Hausse de l'ordre de 5,0 % à 6,0 %
CESMO ajustées*	Baisse de l'ordre de 3,5 % à 4,5 %	Baisse de l'ordre de 3,2 % à 4,2 %

*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

	Principales hypothèses – Troisième trimestre de 2014	Principales hypothèses – Exercice 2014
<u>Principales hypothèses</u>		
Change du dollar CA au dollar US	1,08	1,09
Prix du litre de carburacteur en dollar CA	0,90 \$	0,91 \$
Économie canadienne	Croissance annualisée du PIB canadien pour 2014 de l'ordre de 2,0 % à 2,5 %	Croissance du PIB canadien de l'ordre de 2,0 % à 2,5 %

Pour l'exercice 2014, Air Canada prévoit également ce qui suit :

- La dotation aux amortissements et aux pertes de valeur diminuera de 45 M\$ par rapport à l'exercice 2013.
- Les charges sociales fléchiront d'environ 35 M\$ par rapport à l'exercice 2013 (contrairement à la diminution de 25 M\$ que projetait Air Canada dans son communiqué de presse daté du 15 mai 2014). Cette amélioration est attribuable aux gains actuariels comptabilisés pour l'exercice 2014 à ce jour.
- La charge de maintenance avions augmentera de 65 M\$ (dont une tranche approximative de 40 M\$ devrait être imputable à la dépréciation du dollar canadien par rapport au dollar américain) en regard de l'exercice 2013 (contrairement à l'augmentation de 90 M\$ que projetait Air Canada dans son communiqué de presse daté du 15 mai 2014). Cette amélioration est attribuable aux reconductions de

AIR CANADA 

MEMBRE DU RÉSEAU STAR ALLIANCE 

contrats de location d'appareils, qui ont pour effet de réduire la valeur actualisée des obligations de maintenance à l'expiration des contrats de location, ainsi qu'aux initiatives de réduction des coûts, notamment les économies obtenues par le truchement de négociations de contrats.

- Le coût financier net du passif au titre des avantages du personnel (dans les charges autres que d'exploitation du compte de résultat d'Air Canada) reculera de 75 M\$ en regard de l'exercice 2013.

Le tableau ci-après récapitule les perspectives susmentionnées d'Air Canada pour l'ensemble de l'exercice 2014 :

	Exercice 2014 par rapport à l'exercice 2013
Dotation aux amortissements et aux pertes de valeur	Baisse de 45 M\$
Charges sociales	Baisse de 35 M\$
Charge de maintenance avions	Hausse de 65 M\$
Coût financier net du passif au titre des avantages du personnel (dans les charges autres que d'exploitation)	Baisse de 75 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.

1) Mesures hors PCGR

Sont décrites ci-après certaines mesures hors PCGR qu'utilise Air Canada pour fournir des renseignements supplémentaires sur sa performance financière et opérationnelle. Comme ces mesures ne sont pas conformes aux PCGR du Canada pour la présentation d'états financiers et qu'elles n'ont pas de sens normalisé, elles ne sauraient être comparées à des mesures similaires présentées par d'autres sociétés ouvertes. Le lecteur est invité à se reporter au rapport de gestion du deuxième trimestre de 2014 d'Air Canada pour un rapprochement des mesures financières hors PCGR.

- Air Canada utilise le bénéfice net ajusté (perte nette ajustée) et le bénéfice net ajusté (perte nette ajustée) par action - dilué(e) 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 dérivés liés au carburant et autres dérivés ainsi que les éléments exceptionnels, comme les ajustements visant la charge d'impôt inscrits au deuxième trimestre de 2014.
- Le BAIIALA est une mesure couramment employée 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'appareils, 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.

AIR CANADA 

MEMBRE DU RÉSEAU STAR ALLIANCE 

- Les CESMO ajustées permettent à Air Canada de mesurer le rendement courant des activités de la compagnie aérienne, à l'exclusion 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 ajustements favorables visant la charge d'impôt comptabilisés au deuxième trimestre de 2014 ainsi que les pertes de valeur, 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. 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.
- 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 ajusté (perte nette ajustée) (voir plus haut), compte non tenu des charges d'intérêts et des intérêts implicites aux termes des contrats de location simple. Le capital investi comprend la moyenne de l'actif total en glissement annuel, déduction faite de la moyenne des passifs d'exploitation ne portant pas intérêt en glissement annuel, et la valeur des contrats de location simple immobilisés (calculée en multipliant par 7 les coûts de location d'avions annualisés). Au deuxième trimestre de 2014, Air Canada a modifié son approche pour calculer le rendement du capital investi, passant d'une méthode axée sur le financement à une méthode axée sur les investissements. La direction estime que ce changement permet de fournir une information plus pertinente puisque le rendement est fondé sur la valeur comptable du capital investi affecté aux activités d'exploitation, sans qu'il soit assujéti aux variations du cours de marché des actions en circulation d'Air Canada.

Les états financiers consolidés intermédiaires du deuxième trimestre de 2014 d'Air Canada et les notes complémentaires ainsi que son rapport de gestion du deuxième trimestre de 2014 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 28 mars 2014, veuillez consulter SEDAR au www.sedar.com.

Avis concernant la téléconférence

Air Canada invite les analystes à sa téléconférence trimestrielle qui se tiendra aujourd'hui, le 7 août 2014, à 9 h HE. Calin Rovinescu, président et chef de la direction, Michael Rousseau, vice-président général et chef des Affaires financières, ainsi que Ben Smith, vice-président général, Affaires commerciales, répondront aux questions des analystes. Après la période de questions des analystes, Michael Rousseau, vice-président

AIR CANADA 

MEMBRE DU RÉSEAU STAR ALLIANCE 

général et chef des Affaires financières, et Pierre Houle, trésorier, répondront aux questions des porteurs d'obligations et des prêteurs de type B. Les membres des médias et du public peuvent écouter cette téléconférence. Suivent les renseignements détaillés :

Composez le 416-340-2218 ou le 1-866-225-0198

Écoutez la webémission audio (écoute seulement) en direct au <http://www.media-server.com/m/p/ma35vhsp>

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. 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 prix de l'énergie, les taux de change et d'intérêt, la concurrence, les relations du travail, les questions de retraite, 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 2013 d'Air Canada daté du 12 février 2014. 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

Relations avec les investisseurs : (514) 422-7353

Internet : aircanada.ca

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		
	2014	2013	Variation (\$)	2014	2013	Variation (\$)
Mesures de performance financière						
Produits d'exploitation	3 305	3 057	248	6 370	6 009	361
Bénéfice d'exploitation	245	174	71	183	68	115
Charges autres que d'exploitation	(22)	(197)	175	(301)	(351)	50
Bénéfice net (perte nette)	223	(23)	246	(118)	(283)	165
Bénéfice net ajusté ¹⁾	139	115	24	7	(28)	35
Marge d'exploitation (en %)	7,4 %	5,7 %	1,7 pt	2,9 %	1,1 %	1,8 pt
BAILALA ²⁾	456	385	71	603	530	73
Marge BAILALA (en %) ²⁾	13,8 %	12,6 %	1,2 pt	9,5 %	8,8 %	0,7 pt
Liquidités non soumises à restrictions ³⁾	2 954	2 139	815	2 954	2 139	815
Flux de trésorerie disponibles ⁴⁾	(36)	147	(183)	(2)	294	(296)
Dettes nettes ajustées ⁵⁾	4 309	3 975	334	4 309	3 975	334
Rendement du capital investi (en %) ⁶⁾	11,0 %	8,8 %	2,2 pts	11,0 %	8,8 %	2,2 pts
Bénéfice net (perte nette) par action - dilué(e)	0,75 \$	(0,09) \$	0,84 \$	(0,42) \$	(1,04) \$	0,62 \$
Bénéfice net ajusté par action - dilué ¹⁾	0,47 \$	0,41 \$	0,06 \$	0,02 \$	(0,10) \$	0,12 \$
Statistiques d'exploitation⁷⁾			Variation (%)			Variation (%)
Passagers-milles payants (en millions) (« PMP »)	15 495	14 093	9,9	28 961	27 180	6,6
Sièges-milles offerts (en millions) (« SMO »)	18 413	16 972	8,5	35 187	33 136	6,2
Coefficient d'occupation (en %)	84,2 %	83,0 %	1,1 pt	82,3 %	82,0 %	0,3 pt
Produits passages par PMP (« rendement unitaire ») (en cents)	18,9	19,3	(2,1)	19,0	19,2	(0,9)
Produits passages par SMO (« PPSMO ») (en cents)	15,9	16,0	(0,8)	15,6	15,7	(0,6)
Produits d'exploitation par SMO (en cents)	17,9	18,0	(0,4)	18,1	18,1	(0,2)
Charges d'exploitation par SMO (« CESMO ») (en cents)	16,6	17,0	(2,2)	17,6	17,9	(2,0)
CESMO ajustées (en cents) ⁸⁾	11,2	11,7	(4,7)	11,7	12,1	(3,6)
Effectif moyen (en milliers d'ETP) ⁹⁾	24,5	24,7	(0,8)	24,4	24,6	(0,8)
Avions en service à la clôture de la période	360	349	3,2	360	349	3,2
Utilisation moyenne du parc aérien (en heures par jour)	9,9	9,9	(0,4)	9,9	10,0	(1,2)
Sièges répartis (en milliers)	12 288	11 610	5,8	23 885	22 953	4,1
Fréquences des appareils (en milliers)	139	137	1,6	270	271	(0,2)
Longueur d'étape moyenne (en milles) ¹⁰⁾	1 498	1 462	2,5	1 473	1 444	2,0
Coût économique du litre de carburant (en cents) ¹¹⁾	91,6	85,7	6,9	93,1	89,0	4,6
Consommation de carburant (en millions de litres)	1 048	985	6,3	2 021	1 939	4,2
Produits - passagers payants (en milliers) ¹²⁾	9 620	8 823	9,0	18 358	17 294	6,2

- 1) *Le bénéfice net ajusté (perte nette ajustée) et le bénéfice net ajusté (perte nette ajustée) par action – dilué(e) 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 de 2014 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 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 rapport de gestion du deuxième trimestre de 2014 d'Air Canada pour un complément d'information à cet égard.*
- 3) *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. Au 30 juin 2014, les liquidités non soumises à restrictions se composaient de trésorerie et de placements à court terme de 2 615 M\$ et de facilités de crédit non utilisées de 339 M\$. Au 30 juin 2013, les liquidités non soumises à restrictions se composaient de trésorerie et de placements à court terme de 2 107 M\$ et de facilités de crédit non utilisées de 32 M\$.*
- 4) *Les flux de trésorerie disponibles (à savoir les flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation 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, Flux de trésorerie consolidés, du rapport de gestion du deuxième trimestre de 2014 d'Air Canada pour un complément d'information à cet égard.*
- 5) *La dette nette ajustée (à savoir le total de la dette moins la trésorerie, les équivalents de trésorerie et les placements à court terme, plus les contrats de location simple immobilisés) n'est pas une mesure financière reconnue par les PCGR. Se reporter à la rubrique 7.3, Dette nette ajustée, du rapport de gestion du deuxième trimestre de 2014 d'Air Canada pour un complément d'information à cet égard.*
- 6) *Le rendement du capital investi 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 de 2014 d'Air Canada pour un complément d'information à cet égard.*
- 7) *Les statistiques d'exploitation (à l'exception de l'effectif moyen en ETP) tiennent compte des transporteurs tiers (comme Jazz Aviation S.E.C. (« Jazz ») et Sky Regional Airlines Inc. (« Sky Regional »)) exerçant leurs activités aux termes de contrats d'achat de capacité avec Air Canada.*
- 8) *Les CESMO 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 de 2014 d'Air Canada pour un complément d'information à cet égard.*
- 9) *Rend compte des équivalents temps plein (« ETP ») à Air Canada, à l'exclusion des ETP chez des transporteurs tiers (comme Jazz et Sky Regional) exerçant leurs activités au titre de contrats d'achat de capacité avec Air Canada.*
- 10) *La longueur d'étape moyenne correspond au total de sièges-milles divisé par le total de sièges répartis.*
- 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, Résultats des activités, du rapport de gestion du deuxième trimestre de 2014 d'Air Canada 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.*