

Communiqué

Air Canada annonce ses résultats de l'exercice 2012 et du quatrième trimestre de 2012

- **Bénéfice net selon les PCGR de 131 M\$ en 2012; bénéfice net ajusté de 53 M\$ en 2012**
- **BAIHALA du quatrième trimestre de 284 M\$, en hausse de 122 M\$**
- **BAIHALA annuel de 1,451 G\$, compte tenu de l'incidence des modifications du régime d'avantages du personnel**
- **Trésorerie et placements à court terme de 2,026 G\$ au 31 décembre 2012**

MONTRÉAL, le 7 février 2013 – Air Canada a annoncé aujourd’hui un bénéfice avant intérêts, impôts, dotation aux amortissements et aux pertes de valeur et location d’avions (« BAIHALA ») de 1,451 G\$ (1,327 G\$ exclusion faite de l’incidence des modifications du régime d’avantages du personnel) par rapport à un BAIHALA de 1,242 G\$ en 2011. Compte tenu de l’incidence favorable des modifications du régime d’avantages du personnel, le BAIHALA a atteint 1,451 G\$, en hausse de 209 M\$ en glissement annuel (ou de 85 M\$ exclusion faite de l’incidence des modifications du régime d’avantages du personnel). Le bénéfice net établi selon les PCGR s’est chiffré à 131 M\$, soit un bénéfice dilué de 0,45 \$ par action, contre une perte nette de 249 M\$ pour 2011, soit une perte diluée de 0,92 \$ par action. Le bénéfice net ajusté s’est établi à 53 M\$, soit un bénéfice net ajusté dilué de 0,19 \$ par action, contre une perte nette ajustée de 122 M\$, soit une perte nette ajustée diluée de 0,44 \$ par action en 2011.

Pour le quatrième trimestre de 2012, Air Canada fait état d’un BAIHALA de 284 M\$, contre un BAIHALA de 162 M\$ au quatrième trimestre de 2011, une progression de 122 M\$. Au quatrième trimestre de 2012, Air Canada a inscrit un bénéfice net selon les PCGR de 8 M\$, soit un bénéfice net dilué de 0,03 \$ l'action, en regard d'une perte nette de 60 M\$, soit une perte nette diluée de 0,22 \$, au quatrième trimestre de 2011. Air Canada annonce une perte nette ajustée de 6 M\$, soit une perte nette ajustée diluée de 0,02 \$ par action, contre une perte nette ajustée de 167 M\$, soit une perte nette ajustée diluée de 0,60 \$ par action pour le trimestre correspondant de 2011.

« Je me réjouis d’annoncer qu’Air Canada a connu un vigoureux quatrième trimestre et a dégagé un bénéfice net de 131 M\$ pour l’exercice 2012, a indiqué Calin Rovinescu, président et chef de la direction. Ces résultats attestent l’efficacité de notre transformation continue, laquelle est épaulée par une stricte maîtrise des coûts et une gestion disciplinée

de la capacité. En particulier, le solide chiffre d'affaires qu'a produit notre réseau international était appuyé par des améliorations significatives, non seulement dans la région du Pacifique, mais aussi dans la région de l'Atlantique, où nous avons surmonté les difficultés avec lesquelles l'industrie aérienne était aux prises au début de l'année. La réduction des coûts et l'accroissement du chiffre d'affaires, y compris l'amélioration des rendements, demeurent notre objectif, lequel nous positionne avantageusement pour l'avenir.

« Air Canada a fêté son 75^e anniversaire en 2012 en prouvant qu'elle est une entreprise dynamique, capable de s'adapter à une industrie en constante évolution. En poursuivant notre stratégie mondiale, nous continuerons de consolider notre réseau international, avec un service accru sur l'Asie et de nouvelles lignes et destinations comme Istanbul, Venise et Édimbourg. Notre engagement à l'égard de cette priorité se reflète dans la modernisation continue de notre parc aérien, que viendront augmenter cinq nouveaux appareils 777 de Boeing. Le rehaussement de notre gamme de produits et services internationaux, entre autres l'instauration de la cabine Économique Privilège et le lancement d'Air Canada rouge^{MD}, notre transporteur spécialisé dans le voyage d'agrément, nous permet de livrer concurrence plus efficacement sur un plus grand nombre de marchés internationaux. Je tiens à remercier nos 27 000 employés pour tout le soin dont ils entourent notre clientèle et qui est reconnu par les nombreux prix et récompenses reçus durant l'exercice, avec comme point culminant le classement 4 étoiles attribué récemment par Skytrax à Air Canada, qui devient ainsi le seul transporteur réseau international d'Amérique du Nord à obtenir cette distinction. »

Points saillants relativement au compte de résultat – exercice 2012

En 2012, les produits passages réseau se sont chiffrés à 10,737 G\$, en hausse de 529 M\$ (+5,2 %), du fait d'une augmentation de 2,6 % du trafic et d'une amélioration de 1,8 % du rendement unitaire. Les produits passages par siège-mille offert (« PPSMO ») ont crû de 3,2 % par rapport à 2011, en raison de la hausse du rendement et de l'amélioration de 1,1 point de pourcentage du coefficient d'occupation.

Les charges opérationnelles par siège-mille offert (« COSMO ») ajustées ont augmenté de 1,0 % en regard de 2011, augmentation qui correspond à la hausse de 0,75 % à 1,25 % pour l'exercice qu'anticipait Air Canada dans son communiqué de presse daté du 8 novembre 2012.

En 2012, les charges opérationnelles ont augmenté de 250 M\$ par rapport à 2011, facteur qui traduit la hausse de la charge de carburant, des salaires et des charges sociales, des frais d'achat de capacité et des autres charges. Ces hausses ont été contrebalancées en partie par la réduction de 124 M\$ des charges opérationnelles au titre des modifications apportées aux clauses de la convention collective conclue avec l'APAC relativement à l'âge de départ à la retraite et par le fléchissement de la dotation aux amortissements et aux pertes de valeur.

En 2012, le bénéfice opérationnel s'est établi à 437 M\$, en progression de 258 M\$ par rapport à 2011.

Points saillants relativement au compte de résultat – quatrième trimestre de 2012

Au quatrième trimestre de 2012, les produits passages réseau ont augmenté de 139 M\$ (+5,8 %), du fait de l'amplification de 4,2 % du trafic et de l'amélioration de 1,2 % du rendement unitaire. Les PPSMO ont crû de 4,2 % par rapport au quatrième trimestre de 2011, en raison de l'amélioration de 2,3 points de pourcentage du coefficient d'occupation et de la hausse du rendement.

Au quatrième trimestre de 2012, les charges opérationnelles ont diminué de 2 M\$ par rapport au quatrième trimestre de 2011, principalement du fait du recul de la charge de maintenance avions et du fléchissement des coûts de propriété (à savoir la dotation aux amortissements et aux pertes de valeur et les coûts de location avions). Ces facteurs ont été atténus par l'accroissement des salaires et charges sociales, de la charge de carburant, des frais d'achat de capacité, des frais de restauration et fournitures connexes et des autres charges.

Les COSMO ajustées ont diminué de 2,0 % en regard du quatrième trimestre de 2011, ce qui correspond à la baisse de 2,0 % à 3,0 % pour le quatrième trimestre qu'anticipait Air Canada dans son communiqué de presse daté du 8 novembre 2012.

Au quatrième trimestre de 2012, le bénéfice opérationnel s'est établi à 46 M\$, en progression de 144 M\$ par rapport au quatrième trimestre de 2011.

Points saillants relativement à la liquidité

Au 31 décembre 2012, la trésorerie et les placements à court terme totalisaient 2 026 M\$, soit 17 % des produits opérationnels annuels de 2012.

Au 31 décembre 2012, la dette nette ajustée s'est élevée à 4 281 M\$, en baisse de 295 M\$ par rapport au 31 décembre 2011, du fait des remboursements de dette effectués au cours de l'exercice 2012.

Nomination au conseil d'administration

La Société annonce également la nomination de Thomas Birks au conseil d'administration d'Air Canada, avec prise d'effet immédiate. À l'heure actuelle, M. Birks est président de Birinco Inc., banque d'investissement dont les portefeuilles de placement vont des actions de sociétés fermées aux placements passifs. Il a été président de Henry Birks et Fils Ltée et président du conseil d'administration de Viterra Inc. M. Birks possède une vaste expérience à l'échelle mondiale, puisqu'il a travaillé dans divers pays, dont l'Australie, le Japon et l'Afrique du Sud.

De plus, M. Birks président et membre du conseil au sein de nombreuses entités : grandes sociétés, établissements d'enseignement, hôpitaux et fondations.

Perspectives actuelles

Pour le premier trimestre de 2013, Air Canada prévoit que sa capacité réseau exprimée en sièges-milles offerts (« SMO ») diminuera de 0 % à 1,5 % en glissement annuel. Cette baisse de la capacité s'explique essentiellement par le fait que le premier trimestre de l'exercice précédent comportait un jour supplémentaire, puisque 2012 était une année bissextile.

Air Canada s'attend toujours à ce que sa capacité réseau augmente de 1,5 % à 3,0 % pour l'ensemble de l'exercice 2013 par rapport aux niveaux de l'exercice 2012. Air Canada s'attend à ce que la capacité de ses lignes intérieures pour l'ensemble de l'exercice 2013 progresse de 0 % à 1,5 % par rapport à l'ensemble de l'exercice 2012.

Comme indiqué dans ses états financiers consolidés de 2012, Air Canada sera tenue d'adopter certaines nouvelles normes et normes modifiées à compter du 1^{er} janvier 2013, avec retraitement rétroactif des chiffres de 2012. Ces normes prévoient des modifications à la comptabilisation des prestations de retraite et autres avantages du personnel, ainsi qu'à la comptabilisation au titre de la consolidation.

Air Canada continue d'évaluer l'incidence de ces normes sur ses états financiers consolidés. Cependant, aux fins de la présentation des prévisions en matière de COSMO ajustées pour 2013, Air Canada a pris pour hypothèse que ces normes donneraient lieu aux retraitements qui suivent en regard des charges opérationnelles de 2012 :

En millions de dollars canadiens	Exercice 2012
Baisse de la charge au titre des avantages du personnel	(2)
Baisse de la dotation aux amortissements et aux pertes de valeur	(9)
Charge opérationnelle nette attribuable à l'effet des retraitements pour 2012	(11)

Les prévisions relatives aux COSMO ajustées pour le premier trimestre de 2013 et l'exercice 2013 sont fournies en regard du premier trimestre de 2012 et de l'exercice 2012, respectivement, dans l'hypothèse des ajustements des charges opérationnelles indiqués ci-dessus.

Pour le premier trimestre de 2013, Air Canada s'attend à ce que les COSMO ajustées augmentent de 3 % à 4 % par rapport au premier trimestre de 2012. Pour l'exercice 2013, Air Canada s'attend à ce que les COSMO ajustées diminuent de l'ordre de 0 % à 1,0 % par rapport à leur niveau de 2012.

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 2013. Il a également été présumé que le dollar canadien se négocierait en moyenne à 1,00 \$ CA pour 1,00 \$ US au premier trimestre de 2013 et pour l'ensemble de 2013, et que le cours du carburateur s'établirait en moyenne à 0,88 \$ le litre pour le premier trimestre de 2013 et à 0,89 \$ le litre pour l'ensemble de 2013.

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

	Premier trimestre de 2013 par rapport au premier trimestre de 2012	2013 par rapport à 2012
<u>Perspectives actuelles</u>		
Capacité en sièges-milles offerts (réseau)	Baisse de l'ordre de 0 % à 1,5 %	Hausse de l'ordre de 1,5 % à 3,0 %
Capacité en sièges-milles offerts (Canada)	s.o.	Hausse de l'ordre de 0 % à 1,5 %
COSMO ajustées ¹⁾	Hausse de l'ordre de 3 % à 4 %	Baisse de l'ordre de 0 % à 1,0%

	Principales hypothèses – Premier trimestre 2013	Principales hypothèses – Exercice 2013
<u>Principales hypothèses</u>		
Change du dollar CA au dollar US	1,00 \$	1,00 \$
Prix du litre de carburateur en dollar CA (déduction faite des opérations de couverture liées au carburant)	0,88 \$	0,89 \$
Économie canadienne	Croissance annualisée du PIB canadien de l'ordre de 1,5 % à 2,0 % en 2013	Croissance du PIB canadien de l'ordre de 1,5 % à 2,0 %

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

- La dotation aux amortissements et aux pertes de valeur baissera d'environ 130 M\$ par rapport à l'exercice 2012.
- Les charges sociales s'accroîtront d'environ 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 pour obtenir des renseignements importants sur la comptabilisation des avantages du personnel avec prise d'effet le 1^{er} janvier 2013.
- La charge de maintenance avions augmentera d'au plus 5 % par rapport à l'exercice 2012, en raison notamment de l'incidence de l'ajustement favorable de 32 M\$ lié à la provision au titre des modalités de restitution des appareils loués inscrit au quatrième trimestre de 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 d'environ 130 M\$
Charges sociales	Hausse d'environ 70 M\$
Charge de maintenance avions	Hausse d'environ 5%

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 reporterà 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 de 2012 d'Air Canada pour un rapprochement des mesures financières hors PCGR.

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

notamment, au respect des obligations financières courantes et au réinvestissement dans Air Canada.

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

Les états financiers consolidés audités de 2012 d'Air Canada et les notes complémentaires ainsi que son rapport de gestion 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 7 février 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 quatrième trimestre de 2012 et répondront aux questions des analystes et des porteurs d'obligations à rendement élevé.

Composez le (416) 695-9706 ou le 1-866-225-0198 ou écoutez la webémission audio (écoute seulement) en direct au

<http://bellwebcasting.ca/audience/index.asp?eventid=92604791>

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 2012 d'Air Canada daté du 7 février 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

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)	Quatrièmes trimestres			Exercices		
	2012	2011	Variation (\$)	2012	2011	Variation (\$)
Mesure de performance financière						
Produits opérationnels	2 841	2 699	142	12 120	11 612	508
Bénéfice opérationnel (perte opérationnelle)	46	(98)	144	437	179	258
Produits (charges) non opérationnels	(38)	38	(76)	(250)	(429)	179
Bénéfice (perte) avant impôts sur le résultat et activités abandonnées	8	(60)	68	187	(250)	437
Bénéfice net (perte nette) tiré des activités poursuivies	8	(60)	68	186	(249)	435
Bénéfice net (perte nette) découlant des activités abandonnées – Aveos	-	-	-	(55)	-	(55)
Bénéfice net (perte nette)	8	(60)	68	131	(249)	380
Bénéfice net ajusté (perte nette ajustée) ¹⁾	(6)	(167)	161	53	(122)	175
Marge opérationnelle (en %), exclusion faite de l'incidence des modifications du régime d'avantages du personnel ²⁾	1,6 %	(3,6) %	5,2 pts	2,6 %	1,5 %	1,1 pts
Marge opérationnelle (en %)	1,6 %	(3,6) %	5,2 pts	3,6 %	1,5 %	2,1 pts
BAIIALA, exclusion faite de l'incidence des modifications du régime d'avantages du personnel ^{2) 3)}	284	162	122	1 327	1 242	85
BAIIALA ³⁾	284	162	122	1 451	1 242	209
Marge BAIIALA (en %), exclusion faite de l'incidence des modifications du régime d'avantages du personnel ^{2) 3)}	10,0 %	6,0 %	4,0 pts	10,9 %	10,7 %	0,2 pts
Marge BAIIALA (en %) ³⁾	10,0 %	6,0 %	4,0 pts	12,0 %	10,7 %	1,3 pts
Trésorerie, équivalents de trésorerie et placements à court terme	2 026	2 099	(73)	2 026	2 099	(73)
Flux de trésorerie disponibles ⁴⁾	(23)	(62)	39	187	356	(169)
Dette nette ajustée ⁵⁾	4 281	4 576	(295)	4 281	4 576	(295)
Bénéfice net (perte nette) par action – dilué	0,03 \$	(0,22) \$	0,25 \$	0,45 \$	(0,92) \$	1,37 \$
Bénéfice net ajusté (perte nette ajustée) par action – dilué ¹⁾	(0,02) \$	(0,60) \$	0,58 \$	0,19 \$	(0,44) \$	0,63 \$
Statistiques opérationnelles						
			Variation (%)			Variation (%)
Passagers-milles payants (PMP) (en millions)	12 574	12 065	4,2	55 646	54 223	2,6
Sièges-milles offerts (SMO) (en millions)	15 484	15 290	1,3	67 269	66 460	1,2
Coefficient d'occupation (en %)	81,2 %	78,9 %	2,3 pts	82,7 %	81,6 %	1,1 pts
Produits passages par PMP (« rendement unitaire ») (en cents)	19,7	19,5	1,2	19,0	18,7	1,8
Produits passages par SMO (« PPSMO ») (en cents)	16,0	15,4	4,2	15,8	15,3	3,2
Produits opérationnels par SMO (en cents)	18,4	17,7	3,9	18,0	17,5	3,1
Charges opérationnelles par SMO (« COSMO ») (en cents)	18,1	18,3	(1,3)	17,4	17,2	1,0
COSMO ajustées (en cents) ⁶⁾	12,4	12,6	(2,0)	11,8	11,7	1,0
Effectif moyen (en milliers d'ETP) ⁷⁾	24,1	23,6	2,1	24,0	23,7	1,4
Avions en service à la clôture de la période ⁸⁾	351	352	(0,3)	351	352	(0,3)
Utilisation moyenne du parc aérien (en heures par jour) ⁹⁾	9,5	9,4	1,3	10,1	10,1	0,6
Fréquences des produits (en milliers)	134	133	0,5	557	551	1,1
Longueur moyenne des étapes (en milles) ⁹⁾	863	857	0,8	891	892	(0,1)
Coût économique du litre de carburant (en cents) ¹⁰⁾	88,8	88,6	0,2	89,7	85,2	5,3
Consommation de carburant (en millions de litres) ⁹⁾	924	912	1,3	3 976	3 937	1,0
Produits - passagers payants (en millions) ¹¹⁾	8,3	7,9	5,1	34,9	33,9	2,9

- 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 20, Mesures financières hors PCGR, du rapport de gestion de 2012 d'Air Canada daté du 7 février 2013 pour un complément d'information à cet égard.
- 2) Au troisième trimestre de 2012, Air Canada a inscrit une diminution des charges opérationnelles de 124 M\$ au titre des modifications apportées aux clauses de la convention collective conclue avec l'APAC relativement à l'âge du départ à la retraite.
- 3) Le BAIIALA (à savoir le bénéfice avant intérêts, impôts, dotation aux amortissements et aux pertes de valeur et location d'avions), exclusion faite de l'incidence des modifications du régime d'avantages du personnel, et le BAIIALA ne sont pas des mesures financières reconnues par les PCGR. Se reporter à la rubrique 20, Mesures financières hors PCGR, du rapport de gestion de 2012 d'Air Canada daté du 7 février 2013 pour un complément d'information à cet égard.
- 4) Les flux de trésorerie disponibles (à savoir les flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles moins les achats d'immobilisations corporelles et incorporelles) ne sont pas une mesure financière reconnue par les PCGR. Se reporter à la rubrique 9.5 du rapport de gestion de 2012 d'Air Canada daté du 7 février 2013 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 9.3 du rapport de gestion de 2012 d'Air Canada daté du 7 février 2013 pour un complément d'information à cet égard.
- 6) Les COSMO ajustées ne sont pas une mesure financière reconnue par les PCGR. Se reporter à la rubrique 20, Mesures financières hors PCGR, du rapport de gestion de 2012 d'Air Canada daté du 7 février 2013 pour un complément d'information à cet égard.
- 7) Rend compte des équivalents temps plein (« ETP ») à Air Canada, à l'exclusion des ETP chez des transporteurs tiers (comme Jazz Aviation S.E.C. (« Jazz »)) exerçant leurs activités au titre de contrats d'achat de capacité avec Air Canada.
- 8) Comprend les avions de Jazz visés par le contrat d'achat de capacité intervenu entre Jazz et Air Canada (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 8 du rapport de gestion de 2012 d'Air Canada daté du 7 février 2013 pour un complément d'information sur le parc aérien d'Air Canada.
- 9) À l'exclusion des vols nolisés et des transporteurs tiers exerçant leurs activités aux termes de contrats d'achat de capacité, sauf les avions de Jazz visés par le CAC de Jazz.
- 10) À l'exclusion des transporteurs tiers, sauf Jazz, exerçant leurs activités aux termes de contrats d'achat de capacité. Compte tenu des frais de transport. Le coût économique du litre de carburant n'est pas une mesure financière reconnue par les PCGR. Se reporter aux rubriques 6 et 7 du rapport de gestion de 2012 d'Air Canada daté du 7 février 2013 pour un complément d'information à cet égard.
- 11) Les passagers payants sont dénombrés en fonction des indicatifs de vol conformément à la définition établie par l'ATA.