

Air Canada annonce des résultats records pour le troisième trimestre de 2013

Résultats trimestriels sans précédent pour Air Canada en ce qui a trait au bénéfice net ajusté et au BAIIALA

- Bénéfice net ajusté de 365 M\$ par rapport à un bénéfice net ajusté de 229 M\$ au troisième trimestre de 2012, soit une amélioration de 136 M\$ (+59,4 %)
- BAIIALA (bénéfice avant intérêts, impôts, dotation aux amortissements et aux pertes de valeur et location d'appareils) de 626 M\$ en comparaison d'un BAIIALA (à l'exclusion des modifications du régime d'avantages du personnel) de 551 M\$ au troisième trimestre de 2012, soit une amélioration de 75 M\$

MONTREAL, le 8 nov. 2013 /CNW Telbec/ - Air Canada a déclaré aujourd'hui un bénéfice net ajusté de 365 M\$, soit un bénéfice dilué de 1,29 \$ par action au troisième trimestre de 2013, contre un bénéfice net ajusté de 229 M\$, soit un bénéfice dilué de 0,82 \$ par action, au troisième trimestre de 2012, en hausse de 59,4 %. Au troisième trimestre de 2013, le BAIIALA s'est chiffré à 626 M\$ en regard d'un BAIIALA (à l'exclusion des modifications du régime d'avantages du personnel) de 551 M\$ au troisième trimestre de 2012, en hausse de 75 M\$. Pour ce qui est du bénéfice net calculé selon les PCGR (qui tient compte des éléments exceptionnels), il s'est établi à 299 M\$, soit un bénéfice dilué de 1,05 \$ par action, contre un bénéfice net de 359 M\$, soit un bénéfice dilué de 1,28 \$ par action, au trimestre correspondant de 2012, durant lequel Air Canada avait inscrit une réduction extraordinaire des charges opérationnelles de 127 M\$ au titre des modifications du régime d'avantages du personnel relativement à l'âge du départ à la retraite aux termes de l'une de ses conventions collectives. Aucune réduction analogue des charges opérationnelles n'a été comptabilisée pour le troisième trimestre de 2013.

« Je suis ravi d'annoncer qu'Air Canada a obtenu la meilleure performance trimestrielle de son histoire, battant les records antérieurs au chapitre du bénéfice net ajusté et du BAIIALA, a indiqué Calin Rovinescu, président et chef de la direction. Notre levier d'exploitation a été significatif, avec une amélioration de 59,4 % du bénéfice net ajusté s'appuyant sur une hausse de 4,6 % du total des produits pour le trimestre. Ces résultats témoignent de l'élan dynamique que nous avons atteint dans la réalisation des éléments fondamentaux de notre stratégie de transformation, soit la rentabilité durable et le positionnement d'Air Canada en tant qu'acteur de premier plan sur la scène intérieure et mondiale.

« Au cours du trimestre, nous avons annoncé une série de progrès dans la réalisation de nos objectifs prioritaires. Nous avons procédé à la clôture fructueuse du refinancement de 1,4 G\$ de nos billets de 2010, opération qui diminue considérablement notre structure de coûts, solidifie notre situation financière et améliore notre profil de crédit. Nous avons parachevé le transfert de la totalité des 15 appareils 175 d'Embraer à Sky Regional, notre partenaire Air Canada Express, composante importante de la stratégie de diversification régionale d'Air Canada et de son

programme de transformation des coûts en cours. Nous avons achevé la construction d'un centre d'exploitation ultramoderne qui vise à améliorer notablement la capacité et l'efficacité opérationnelles de notre réseau mondial. En vue de développer davantage l'aéroport Toronto Pearson comme plaque tournante réellement internationale et comme point d'accès nord-américain encore plus dynamique, nous avons récemment conclu une entente commerciale rehaussée avec l'Autorité aéroportuaire du Grand Toronto (« GTAA »). En outre, nous avons mis en oeuvre une entente commerciale élargie avec Air China, afin de desservir des destinations supplémentaires en Chine au moyen de vols à code multiple avec notre partenaire Star Alliance.

« Je me réjouis tout particulièrement de la confiance du marché boursier à l'égard de la stratégie élaborée par notre équipe, comme l'atteste le cours de notre action qui a triplé au cours des 12 derniers mois. Qui plus est, notre engagement à titre d'employeur progressiste et notre investissement dans le bien-être de nos employés ont été soulignés récemment, puisque Air Canada fait partie des 100 meilleurs employeurs canadiens cette année.

« Nous prendrons livraison des trois derniers des cinq appareils 777-300ER de Boeing d'ici février 2014, et les préparatifs vont bon train en ce qui concerne l'intégration des six premiers des 37 appareils 787 de Boeing à notre parc de gros-porteurs en 2014. Pour l'été 2014, nous avons annoncé une expansion majeure en Europe alors que ces nouveaux gros-porteurs seront intégrés au parc aérien international d'Air Canada afin de rendre possible le transfert d'appareils exploités actuellement à Air Canada *rouge*^{MC} en vue de leur utilisation sur les marchés du voyage d'agrément dans le cadre d'une structure de coûts plus concurrentielle.

« Notre performance opérationnelle progresse constamment elle aussi. La ponctualité pour le trimestre s'est améliorée de 20 points de pourcentage par rapport à la période correspondante de l'exercice précédent. Il s'agit du troisième trimestre d'affilée que nous affichons une progression significative en glissement annuel. Je tiens à remercier nos employés de l'engagement continu envers le service à la clientèle dont ils font preuve tout en offrant un service aérien sécuritaire et efficace. Leur professionnalisme, leur esprit de collaboration et leur dévouement, alliés aux services primés d'Air Canada, ont à nouveau été soulignés cette année dans le cadre du sondage d'Ipsos Reid auprès des voyageurs d'affaires. Publié en septembre, ce sondage confirme que les voyageurs d'affaires assidus au Canada choisissent de plus en plus Air Canada comme transporteur privilégié. L'écart avec nos concurrents canadiens est d'ailleurs à un sommet depuis 2008, de conclure M. Rovinescu. »

Points saillants relativement au compte de résultat

Au troisième trimestre de 2013, les produits passages réseau se sont établis à 3 177 M\$, en hausse de 148 M\$ (+4,9 %) par rapport au troisième trimestre de 2012, rendant compte d'une amplification de 2,9 % du trafic et d'une amélioration de 2,0 % du rendement unitaire. Les produits passages par siège-mille offert (« PPSMO ») ont crû de 1,8 % par rapport au troisième trimestre de 2012, en raison de la croissance du rendement unitaire. Air Canada a enregistré au troisième trimestre de 2013 un coefficient d'occupation de 86,2 %, en baisse de 0,1 point de pourcentage en regard du coefficient d'occupation record du troisième trimestre de 2012. Pour ce qui est de la cabine de haut rapport, les produits passages ont progressé de 12 M\$ (+2,1 %) en raison de l'amélioration de 3,8 % du rendement unitaire alors que le trafic a fléchi de 1,7 % par rapport au troisième trimestre de 2012.

Les charges opérationnelles ont augmenté de 160 M\$ (+6 %) par rapport au troisième trimestre de 2012. En raison des modifications apportées aux clauses de la convention collective conclue avec l'APAC relativement à l'âge du départ à la retraite, lesquelles modifications ne sont assujetties à

aucune approbation des autorités de réglementation, Air Canada a inscrit au troisième trimestre de 2012 une réduction des charges opérationnelles de 127 M\$ à l'égard de l'incidence de ces modifications sur le passif au titre des régimes de retraite et autres avantages du personnel. Aucune réduction analogue des charges opérationnelles n'a été comptabilisée pour le troisième trimestre de 2013.

Les 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 3,4 % par rapport au troisième trimestre de 2012. Cette réduction concorde avec la baisse de 3,0 % à 3,5 % que prévoyait Air Canada dans son communiqué de presse du 3 octobre 2013.

Au troisième trimestre de 2013, Air Canada a comptabilisé un bénéfice opérationnel de 416 M\$, contre un bénéfice opérationnel de 423 M\$ au trimestre correspondant de 2012. Comme il est indiqué plus haut, une réduction des charges opérationnelles de 127 M\$ avait été inscrite au troisième trimestre de 2012 alors qu'aucune charge analogue n'a été inscrite au troisième trimestre de 2013.

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

Au 30 septembre 2013, les liquidités non soumises à restrictions (trésorerie, placements à court terme et fonds disponibles aux termes des marges de crédit) se sont améliorées pour s'élever à 2 412 M\$, soit 20 % des produits opérationnels des 12 derniers mois (2 135 M\$, soit 18 % des produits opérationnels des 12 derniers mois au 30 septembre 2012).

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

Au troisième trimestre de 2013, les flux de trésorerie disponibles négatifs ont baissé de 96 M\$ par rapport au troisième trimestre de 2012 pour s'établir à 249 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.

Pour la période de 12 mois close le 30 septembre 2013, le rendement du capital investi s'est établi à 10,8 %, contre 7,7 % en date du 31 décembre 2012. Air Canada entend atteindre un rendement du capital investi de 10 % à 13 % d'ici 2015.

Perspectives actuelles

Pour le quatrième trimestre de 2013, Air Canada s'attend à ce que sa capacité réseau exprimée en sièges-milles offerts (« SMO ») augmente de 3,0 % à 4,0 % en regard du quatrième trimestre de 2012.

Pour l'ensemble de l'exercice 2013, Air Canada s'attend à ce que la capacité réseau et la capacité des lignes intérieures, exprimées en SMO, augmentent de 2,0 % à 2,5 % en regard des périodes correspondantes de 2012 (alors qu'elle prévoyait une augmentation de 1,5 % à 2,5 % dans son communiqué de presse du 3 octobre 2013).

Pour le quatrième trimestre de 2013, Air Canada s'attend à ce que les COSMO ajustées baissent de 2,0 % à 3,0 % en regard du quatrième trimestre de 2012.

Air Canada continue de s'attendre à ce que les COSMO ajustées baissent de 1,5 % à 2,0 % pour l'ensemble de l'exercice 2013 en regard de l'exercice 2012, ce qui concorde avec la prévision actualisée présentée dans le communiqué de presse du 3 octobre 2013 sur le coefficient d'occupation.

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. Ce relèvement projeté de la capacité, qui vise principalement les marchés internationaux, concorde avec la planification relative au parc aérien exposée dans le rapport de gestion d'Air Canada pour le troisième trimestre de 2013. Le relèvement projeté de la capacité est attribuable à l'ajout de cinq appareils 777-300ER de Boeing en configuration haute densité (les deux premiers appareils ayant été livrés en juin et août 2013, respectivement, les trois autres appareils devant être livrés entre novembre 2013 et février 2014), à l'intégration planifiée des six premiers appareils 787 de Boeing en 2014 et à la croissance prévue d'Air Canada rouge^{MC}.

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 1,03 \$ CA pour 1,00 \$ US pour le quatrième trimestre de 2013 et pour l'ensemble de 2013, et que le cours du carburéacteur s'établirait en moyenne à 0,89 \$ le litre pour le quatrième trimestre de 2013 et l'ensemble de 2013.

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

	Quatrième trimestre de 2013 par rapport au quatrième trimestre de 2012	2013 par rapport à 2012
<u>Perspectives actuelles</u>		
Capacité en sièges-milles offerts (réseau)	Hausse de l'ordre de 3,0 % à 4,0 %	Hausse de l'ordre de 2,0 % à 2,5 %
Capacité en sièges-milles offerts (Canada)	s.o.	Hausse de l'ordre de 2,0 % à 2,5 %
COSMO ajustées ¹⁾	Baisse de l'ordre de 2,0 % à 3,0 %	Baisse de l'ordre de 1,5 % 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

	Principales hypothèses - Quatrième trimestre de 2013	Principales hypothèses - Exercice 2013
<u>Principales hypothèses</u>		
Change du dollar CA au dollar US	1,03	1,03
Prix du litre de carburéacteur en dollar CA	0,89 \$	0,89 \$
Économie canadienne		Croissance du PIB

Croissance annualisée du PIB canadien pour 2013 de l'ordre de 1,25 % à 1,75 %	canadien de l'ordre de 1,25 % à 1,75 %
---	--

Pour l'exercice 2013 au complet, 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.
- La charge de maintenance avions diminuera de 40 M\$ par rapport au niveau de l'exercice 2012, qui comprenait un 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 :

	<u>2013 par rapport à 2012</u>
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 troisième trimestre de 2013 d'Air Canada pour un rapprochement des mesures financières hors PCGR.

- Air Canada utilise le bénéfice net (la perte nette) ajusté et le bénéfice net (la perte nette) ajusté par action - dilué 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 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.

- 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 et les modifications du régime d'avantages du personnel, 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 (la perte nette) ajusté (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 la dette à long terme, la moyenne des obligations au titre des contrats de location-financement, la valeur des contrats de location simple immobilisés (calculée en multipliant par sept les coûts de location d'avions annualisés) et la capitalisation boursière d'Air Canada selon le nombre d'actions en circulation.

Les états financiers consolidés non audités du troisième trimestre de 2013 d'Air Canada et les notes complémentaires ainsi que son rapport de gestion du troisième trimestre de 2013 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 22 mars 2013, 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 novembre 2013, 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 général et chef des Affaires financières, et Pierre Houle, trésorier, répondront aux questions des porteurs d'obligations à rendement élevé et des prêteurs de type B. Les membres des médias et du public peuvent écouter cette téléconférence.

Composez le (416) 340-2219 ou le 1-866-226-1798 ou écoutez la webémission audio en direct au <http://bell.media-server.com/m/p/ksqa4cmx>

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 charges opérationnelles 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 troisième trimestre de 2013 d'Air Canada daté du 8 novembre 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.

POINTS SAILLANTS

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

(en millions de dollars canadiens, sauf indication contraire)	Troisièmes trimestres			Neuf premiers mois		
	2013	2012	Variation (\$)	2013	2012	Variation (\$)
Mesures de performance financière						
Produits opérationnels	3 479	3 326	153	9 488	9 275	213
Bénéfice opérationnel	416	423	(7)	484	395	89
Charges non opérationnelles ¹⁾	(125)	(64)	(61)	(476)	(415)	(61)
Bénéfice (perte) avant impôts						

sur le résultat et activités abandonnées	291	359	(68)	8	(20)	28
Bénéfice net (perte nette) découlant des activités poursuivies	299	359	(60)	16	(21)	37
Perte nette découlant des activités abandonnées - Aveos	-	-	-	-	(55)	55
Bénéfice net (perte nette)	299	359	(60)	16	(76)	92
Bénéfice net ajusté ²⁾	365	229	136	337	60	277
Marge opérationnelle (en %), à l'exclusion de l'incidence des modifications du régime d'avantages du personnel ³⁾	12,0 %	8,9 %	3,1 pts	5,1 %	2,9 %	2,2 pts
Marge opérationnelle	12,0 %	12,7 %	(0,7) pt	5,1 %	4,3 %	0,8 pt
BAIIALA à l'exclusion des modifications du régime d'avantages du personnel ^{3), 4)}	626	551	75	1 156	1 037	119
BAIIALA ⁴⁾	626	678	(52)	1 156	1 164	(8)
Marge BAIIALA à l'exclusion des modifications du régime d'avantages du personnel ^{3), 4)}	18,0 %	16,6 %	1,4 pt	12,2 %	11,2 %	1,0 pt
Marge BAIIALA ⁴⁾	18,0 %	20,4 %	(2,4) pts	12,2 %	12,5 %	(0,3) pt
Liquidités non soumises à restrictions ⁵⁾	2 412	2 135	277	2 412	2 135	277
Flux de trésorerie disponibles ⁶⁾	(249)	(153)	(96)	45	220	(175)
Dette nette ajustée ⁷⁾	4 104	4 125	(21)	4 104	4 125	(21)
Bénéfice dilué (perte diluée) par action	1,05 \$	1,28 \$	(0,23) \$	0,05 \$	(0,29) \$	0,34 \$
Bénéfice net ajusté par action - dilué ²⁾	1,29 \$	0,82 \$	0,47 \$	1,19 \$	0,22 \$	0,97 \$

Statistiques opérationnelles⁸⁾				Variation (%)		Variation (%)
Passagers-milles payants (en millions) (PMP)	16 726	16 258	2,9	43 906	43 072	1,9
Sièges-milles offerts (en millions) (SMO)	19 404	18 835	3,0	52 540	51 785	1,5
Coefficient d'occupation (en %)	86,2 %	86,3 %	(0,1) pt	83,6 %	83,2 %	0,4 pt
Produits passages par PMP (« rendement unitaire ») (en						

cents)	18,8	18,4	2,0	19,0	18,8	0,9
Produits passages par SMO (« PPSMO ») (en cents)	16,2	15,9	1,8	15,9	15,7	1,4
Produits opérationnels par SMO (en cents)	17,9	17,7	1,5	18,1	17,9	0,8
Charges opérationnelles par SMO (« COSMO »), à l'exclusion des modifications du régime d'avantages du personnel (en cents) ³⁾	15,8	16,1	(1,9)	17,1	17,4	(1,4)
COSMO ajustées (en cents) ⁹⁾	10,4	10,7	(3,4)	11,5	11,6	(1,2)
Effectif moyen (en milliers d'ETP) ¹⁰⁾	24,4	24,0	1,6	24,5	24,0	2,2
Avions en service à la clôture de la période	351	352	(0,3)	351	352	(0,3)
Utilisation moyenne du parc aérien (en heures par jour)	10,8	10,8	(0,3)	10,3	10,2	0,4
Fréquences des appareils (en milliers)	146	148	(1,4)	417	423	(1,4)
Longueur moyenne des étapes (en milles)	879	862	1,9	846	838	1,0
Coût économique du litre de carburant (en cents) ¹¹⁾	89,6	87,7	2,2	89,2	90,0	(0,9)
Consommation de carburant (en millions de litres)	1 111	1 114	(0,3)	3 050	3 080	(1,0)
Produits - passagers payants (en millions) ¹²⁾	10,0	9,8	2,0	27,3	26,7	2,2

- 1) *Au troisième trimestre de 2013, Air Canada a inscrit une charge d'intérêts de 95 M\$ relativement au rachat de ses billets garantis prioritaires échéant en 2015 et en 2016.*
- 2) *Le bénéfice net (perte nette) ajusté et le bénéfice net (perte nette) ajusté par action - dilué ne sont pas des mesures financières reconnues par les PCGR. Se reporter à la rubrique 16, Mesures financières hors PCGR, du rapport de gestion du troisième trimestre de 2013 d'Air Canada pour un complément d'information à cet égard.*
- 3) *Au troisième trimestre de 2012, Air Canada a inscrit une diminution des charges opérationnelles de 127 M\$ au titre des modifications apportées aux clauses de la convention collective conclue avec l'APAC relativement à l'âge du départ à la retraite.*
- 4) *Le BAIILA (à savoir le bénéfice avant intérêts, impôts, dotation aux amortissements et aux pertes de valeur et la location d'appareils) n'est pas une mesure financière reconnue par les PCGR. Se reporter à la rubrique 16, Mesures financières hors PCGR, du rapport de gestion du troisième trimestre de 2013 d'Air Canada pour un complément d'information à cet égard.*
- 5) *Les liquidités non soumises à restrictions s'entendent de la somme de la trésorerie, des équivalents de trésorerie, des placements à court terme et des fonds disponibles aux termes des facilités de crédit renouvelables d'Air Canada.*
- 6) *Les flux de trésorerie disponibles (à savoir les flux de trésorerie liés aux activités*

opérationnelles moins les achats d'immobilisations corporelles et incorporelles) ne sont pas une mesure financière reconnue par les PCGR. Se reporter à la rubrique 7.5 du rapport de gestion du troisième trimestre de 2013 d'Air Canada pour un complément d'information à cet égard.

- 7) *La dette nette ajustée (à savoir le total de la dette moins la trésorerie, les équivalents de trésorerie et les placements à court terme, plus les contrats de location simple immobilisés) n'est pas une mesure financière reconnue par les PCGR. Se reporter à la rubrique 7.3 du rapport de gestion du troisième trimestre de 2013 d'Air Canada pour un complément d'information à cet égard.*
- 8) *Les statistiques opérationnelles (à l'exception de l'effectif moyen en ETP) tiennent compte des transporteurs tiers (comme Jazz Aviation S.E.C. (« Jazz »)) exerçant leurs activités aux termes de contrats d'achat de capacité avec Air Canada.*
- 9) *Les COSMO ajustées ne sont pas une mesure financière reconnue par les PCGR. Se reporter à la rubrique 16, Mesures financières hors PCGR, du rapport de gestion du troisième trimestre de 2013 d'Air Canada pour un complément d'information à cet égard.*
- 10) *Rend compte des équivalents temps plein (« ETP ») à Air Canada, à l'exclusion des ETP chez des transporteurs tiers (comme Jazz) exerçant leurs activités au titre de contrats d'achat de capacité avec Air Canada.*
- 11) *Compte tenu des frais de transport. Le coût économique du litre de carburant n'est pas une mesure financière reconnue par les PCGR. Se reporter aux rubriques 4 et 5 du rapport de gestion du troisième trimestre de 2013 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.*

SOURCE Air Canada

Pour plus de renseignements:

Isabelle Arthur (Montréal) 514 422-5788

Peter Fitzpatrick (Toronto) 416 263-5576

Angela Mah (Vancouver) 604 270-5741

Internet : aircanada.com

<https://aircanada-fr.mediaroom.com/index.php?s=22457&item=137192>

MEMBRE DU RÉSEAU STAR ALLIANCE



Le seul transporteur exploitant
un réseau international quatre
étoiles en Amérique du Nord