

Troisième trimestre 2011
Rapport de gestion

Le 4 novembre 2011

TABLE DES MATIÈRES

1. Points saillants	3
2. Introduction.....	4
3. Aperçu général	6
4. Résultat des activités – Comparaisons des troisièmes trimestres de 2011 et de 2010.....	8
5. Résultat des activités – Comparaisons des neuf premiers mois de 2011 et de 2010.....	21
6. Parc aérien	29
7. Gestion financière et gestion du capital	30
7.1 Situation financière	30
7.2 Dette nette ajustée	31
7.3 Fonds de roulement.....	32
7.4 Flux de trésorerie consolidés.....	33
7.5 Dépenses d'investissement et contrats de financement connexes.....	34
7.6 Obligations contractuelles	35
7.7 Obligations de capitalisation des régimes de retraite	36
7.8 Capital social	37
8. Résultats financiers trimestriels	38
9. Instruments financiers et gestion du risque.....	40
10. Estimations comptables critiques	43
11. Méthodes comptables.....	45
11.1 Normes comptables futures.....	45
11.2 Passage aux Normes internationales d'information financière.....	47
12. Arrangements hors bilan	47
13. Transactions entre parties liées.....	47
14. Facteurs de risque.....	47
15. Contrôles et procédures.....	47
16. Mesures financières hors PCGR.....	48
17. Glossaire	50

1. Points saillants

Avec prise d'effet le 1^{er} janvier 2011, Air Canada a commencé à présenter ses résultats financiers selon les IFRS, y compris les chiffres correspondants de 2010. 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		
	2011	2010	Variation (\$)	2011	2010	Variation (\$)
Mesures de performance financière						
Produits opérationnels	3 242	3 026	216	8 913	8 170	743
Résultat opérationnel	270	306	(36)	277	217	60
Produits (charges) non opérationnels	(394)	11	(405)	(467)	(331)	(136)
Bénéfice (perte) avant impôts sur le résultat	(124)	317	(441)	(190)	(114)	(76)
Bénéfice net (perte nette) de la période	(124)	317	(441)	(189)	(113)	(76)
Marge opérationnelle (%)	8,3 %	10,1 %	(1,8) pts	3,1 %	2,7 %	0,4 pts
BAIIALA ¹⁾	535	580	(45)	1 080	1 058	22
Marge BAIIALA (%) ¹⁾	16,5 %	19,2 %	(2,7) pts	12,1 %	12,9 %	(0,8) pts
Trésorerie, équivalents de trésorerie et placements à court terme	2 179	2 173	6	2 179	2 173	6
Flux de trésorerie disponibles ²⁾	4	112	(108)	435	624	(189)
Dette nette ajustée ³⁾	4 645	5 138	(493)	4 645	5 138	(493)
Bénéfice net (perte nette) par action – dilué	(0,45) \$	1,10 \$	(1,55) \$	(0,70) \$	(0,43) \$	(0,27) \$
Bénéfice net (perte nette) ajusté par action – dilué ⁴⁾	0,55 \$	0,70 \$	(0,15) \$	(0,09) \$	(0,41) \$	0,32 \$
Statistiques opérationnelles			Variation (%)			Variation (%)
Passagers-milles payants (PMP) (en millions)	16 126	15 531	3,8	42 158	40 119	5,1
Sièges-milles offerts (SMO) (en millions)	18 799	18 328	2,6	51 170	48 578	5,3
Coefficient d'occupation (%)	85,8 %	84,7 %	1,1 pts	82,4 %	82,6 %	(0,2) pts
Produits passages par PMP (« rendement unitaire ») (en cents)	18,1	17,4	3,8	18,5	17,7	4,4
Produits passages par SMO (« PPSMO ») (en cents)	15,5	14,8	5,1	15,2	14,6	4,2
Produits opérationnels par SMO (en cents)	17,2	16,5	4,5	17,4	16,8	3,6
Charges opérationnelles par SMO (COSMO) (en cents)	15,8	14,8	6,6	16,9	16,4	3,1
COSMO, exclusion faite de la charge de carburant (en cents)	10,8	10,8	(0,4)	11,9	12,2	(3,0)
Effectif moyen (en milliers d'ETP) ⁵⁾	23,9	23,5	1,8	23,7	23,2	2,3
Avions en service à la clôture de la période ⁶⁾	330	326	1,2	330	326	1,2
Utilisation moyenne du parc aérien (en heures par jour) ⁶⁾	10,8	10,7	0,8	10,3	10,0	3,6
Fréquences des produits (en milliers)	148	145	1,8	418	406	2,9
Longueur moyenne des étapes (en milles) ⁷⁾	931	909	2,4	903	874	3,3
Coût économique du litre de carburant (en cents) ⁸⁾	85,8	64,6	32,8	84,1	65,8	27,8
Consommation de carburant (en millions de litres)	1 103	1 089	1,3	3 025	2 885	4,9

- 1) 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 présent rapport de gestion pour un rapprochement du BAIIALA au résultat opérationnel.
- 2) Les flux de trésorerie disponibles (à savoir les flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles moins les achats d'immobilisations corporelles et incorporelles) ne sont pas une mesure financière reconnue par les PCGR. Se reporter à la rubrique 7.4 du présent rapport de gestion pour un complément d'information à cet égard.
- 3) La dette nette ajustée (à savoir le total de la dette moins la trésorerie, les équivalents de trésorerie et les placements à court terme, plus les contrats de location simple immobilisés) n'est pas une mesure financière reconnue par les PCGR. Se reporter à la rubrique 7.2 du présent rapport de gestion pour un complément d'information à cet égard. Rend compte de la dette nette ajustée au 30 septembre 2011 et au 30 septembre 2010.
- 4) Le bénéfice (perte) ajusté par action - dilué est une mesure financière hors PCGR. Se reporter à la rubrique 16 pour un complément d'information à cet égard.
- 5) Rend compte des équivalents temps plein (« ETP ») à Air Canada, à l'exclusion des ETP à Jazz Aviation S.E.C. (« Jazz ») et chez des transporteurs tiers exerçant leurs activités au titre de contrats d'achat de capacité avec Air Canada.
- 6) Comprend les avions de Jazz visés par le contrat d'achat de capacité conclu avec Jazz (le « CAC de Jazz »). Ne comprend pas les avions exploités par d'autres transporteurs tiers en vertu de contrats d'achat de capacité. Se reporter à la rubrique 6 du présent rapport de gestion pour un complément d'information à cet égard.
- 7) 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.
- 8) 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 et déduction faite des résultats de couverture du carburant. 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 présent rapport de gestion pour un complément d'information à cet égard.

2. Introduction

Aux fins du présent rapport de gestion, « Société » renvoie, selon le contexte, à Air Canada et à une ou plusieurs de ses filiales.

Ce rapport de gestion présente les résultats financiers d'Air Canada tels qu'ils sont perçus par sa direction ainsi qu'une analyse des résultats financiers d'Air Canada pour le troisième trimestre de 2011. Ce rapport doit être lu en parallèle avec les états financiers consolidés résumés intermédiaires non audités du troisième trimestre de 2011 et les notes complémentaires d'Air Canada ainsi que ses états financiers consolidés audités annuels de l'exercice 2010 et les notes complémentaires, préparés selon les PCGR du Canada, outre son rapport de gestion annuel pour l'exercice terminé le 31 décembre 2010. L'information financière ici présentée est conforme aux principes comptables généralement reconnus (« PCGR ») du Canada tels qu'ils sont énoncés dans la partie I du Manuel de l'Institut Canadien des Comptables Agréés (le « Manuel de l'ICCA »), sauf indication contraire visant toute information financière expressément désignée. Le Manuel de l'ICCA a été remanié pour y inclure les Normes internationales d'information financière (IFRS) publiées par l'International Accounting Standards Board et il exige que les entreprises ayant une obligation d'information du public appliquent ces normes pour les exercices ouverts à compter du 1^{er} janvier 2011, et fournissent les chiffres correspondants pour 2010. Par conséquent, pour les périodes ouvertes à compter du 1^{er} janvier 2011, Air Canada a commencé à présenter son information conformément à ce référentiel. Pour établir les présents états financiers, Air Canada est partie d'un état consolidé de la situation financière d'ouverture au 1^{er} janvier 2010, date à laquelle Air Canada a commencé à appliquer les IFRS, et elle a modifié ses méthodes comptables et effectué les autres ajustements exigés par IFRS 1, « Première application des normes internationales d'information financière » (IFRS 1), pour les nouveaux adoptants des IFRS. La note 2 des états financiers résumés non audités intermédiaires d'Air Canada pour le troisième trimestre de 2011 fournit un complément d'information sur l'incidence de la transition aux IFRS sur les états financiers en PCGR du Canada pour le trimestre et la période de neuf mois clos le 30 septembre 2010 qu'Air Canada a déjà publiés.

En raison de l'adoption des IFRS, certaines pratiques en matière de résultat opérationnel employées auparavant selon les PCGR du Canada pourraient ne plus s'appliquer selon les IFRS. En particulier, les règles de comptabilisation des régimes de retraite et des avantages complémentaires, de la dotation aux amortissements et aux pertes de valeur et des charges de maintenance avions se trouvent notablement influencées par le basculement aux IFRS. Pour un complément d'information, il y a lieu de se reporter à la rubrique 10, *Méthodes comptables*, du rapport de gestion d'Air Canada pour le premier trimestre de 2011 daté du 5 mai 2011.

À partir du premier trimestre de 2011, Air Canada a révisé la présentation de certaines charges opérationnelles inscrites au compte de résultat. Ces révisions comprennent un nouveau poste dans les catégories de charges opérationnelles appelé « Frais de vente et de distribution », qui comprend les commissions de vente, les frais de traitement de carte de crédit et autres coûts de distribution comme les frais versés aux fournisseurs du système mondial de distribution (« SMD »). Le poste de la catégorie de charges visant les contrats d'achat de capacité a été élargi pour inclure les frais versés aux termes de tous les arrangements d'achat de capacité, y compris ceux versés à Jazz Aviation S.E.C. (« Jazz ») aux termes du contrat d'achat de capacité qu'ont conclu Air Canada et Jazz (le « CAC de Jazz »), outre ceux versés à d'autres transporteurs aériens exploitant des vols pour le compte d'Air Canada aux termes d'ententes commerciales.

Sauf indication du contexte, tous les montants sont exprimés en dollars canadiens. La rubrique 17, *Glossaire*, du présent rapport de gestion donne l'explication des principaux termes utilisés dans le présent document. À moins de mention contraire, le présent rapport de gestion est à jour au 3 novembre 2011.

Le présent rapport de gestion comprend des énoncés prospectifs. Il y a lieu de se reporter à la *Mise en garde concernant les énoncés prospectifs* ci-après pour une analyse des risques, incertitudes et hypothèses liés à ces énoncés. Pour une description des risques visant Air Canada, il y a lieu de se reporter à la rubrique 18, *Facteurs de risque*, du rapport de gestion annuel d'Air Canada pour l'exercice 2010 daté du 10 février 2011 ainsi qu'à la rubrique 14 du présent rapport de gestion.

Le 4 novembre 2011, Air Canada a publié dans un communiqué ses résultats du troisième trimestre de 2011. Ce communiqué peut être consulté sur le site Web d'Air Canada au aircanada.com ainsi que sur le site de SEDAR au sedar.com. Pour un complément d'information sur les documents publics d'Air Canada, dont sa notice annuelle, il y a lieu de consulter le site de SEDAR au sedar.com.

MISE EN GARDE CONCERNANT LES ÉNONCÉS PROSPECTIFS

Les communications publiques d'Air Canada peuvent contenir des énoncés prospectifs écrits ou oraux au sens de la législation en valeurs mobilières applicable. Le présent rapport de gestion en renferme, tout comme les autres documents déposés auprès des organismes de réglementation et des autorités de réglementation des valeurs mobilières peuvent en renfermer. Ces énoncés prospectifs peuvent être basés sur des prévisions de résultats à venir et des estimations de montants qui ne peuvent pas être déterminés pour l'heure. Ces énoncés peuvent porter notamment sur des stratégies, des attentes, des opérations prévues ou des actions à venir. Ils se reconnaissent à l'emploi de termes comme *prévoir*, *projeter*, *pouvoir*, *planifier* et *estimer*, 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 rapport, ils sont soumis à de grands risques et incertitudes. Les énoncés prospectifs ne sont donc pas entièrement assurés 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 opérationnels et d'obtenir du financement, les questions de retraite, les cours de l'énergie, les taux de change et d'intérêt, les relations du travail, la concurrence, les conflits armés, les attentats terroristes, les épidémies, les facteurs liés à l'environnement (dont les systèmes météorologiques et autres phénomènes naturels, et des facteurs 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 rapport de gestion, notamment à la rubrique 18, *Facteurs de risque*, du rapport de gestion annuel d'Air Canada pour l'exercice 2010 ainsi qu'à la rubrique 14 du présent rapport de gestion. Les énoncés prospectifs contenus dans le présent rapport de gestion représentent les attentes d'Air Canada en date du 3 novembre 2011 (ou à la date où 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 qui pourraient se produire par la suite ou pour quelque autre motif, sauf si elle y est tenue par la réglementation en valeurs mobilières applicable.

Air Canada a formulé des hypothèses pour l'élaboration et la formulation de ces énoncés prospectifs. Elle a présumé que l'économie canadienne poursuivra sa reprise et que la croissance du PIB du Canada sera de l'ordre de 1,5 % à 2,0 % jusqu'à la fin de 2012. Air Canada a également présumé que le dollar canadien se négocierait en moyenne à 1,01 \$ CA pour 1,00 \$ US au quatrième trimestre de 2011 et à 0,99 \$ CA pour 1,00 \$ US pour l'ensemble de 2011, et que le cours du carburéacteur s'établirait en moyenne à 0,87 \$ le litre pour le quatrième trimestre de 2011 et à 0,85 \$ le litre pour l'ensemble de 2011.

3. Aperçu général

Que ce soit sur les marchés canadien et transfrontalier (Canada-États-Unis) ou encore à l'échelle internationale, Air Canada est le plus important transporteur aérien du Canada ainsi que le plus grand fournisseur de services passagers réguliers au départ et à destination du Canada.

Points saillants financiers du troisième trimestre

- Le bénéfice opérationnel s'est établi à 270 M\$, soit une baisse de 36 M\$ en regard du troisième trimestre de 2010. Le BAIILA s'est établi à 535 M\$, soit une diminution de 45 M\$ par rapport au trimestre correspondant de 2010. Grâce à une progression de 2,6 % de la capacité, Air Canada a affiché une forte croissance des produits des activités ordinaires au cours du trimestre, en raison de la majoration des tarifs et des suppléments carburant. En revanche, cette croissance a été plus que contrebalancée par la hausse significative du prix du carburant.
- Les produits opérationnels ont crû de 216 M\$ (+7 %) par rapport au troisième trimestre de 2010, en raison de la croissance de 7,9 % des produits passages. La croissance des produits passages réseau au troisième trimestre de 2011 s'explique par une augmentation de 3,8 % du trafic passagers et par un gain de 3,8 % du rendement unitaire à l'échelle du réseau. Au troisième trimestre de 2011, l'incidence de l'appréciation du dollar canadien sur les produits opérationnels libellés en monnaies étrangères a réduit les produits passages réseaux de 18 M\$ tandis que l'effet du séisme au Japon et de ses répercussions a réduit les produits passages d'environ 5 M\$. La capacité globale a augmenté de 2,6 % par rapport au trimestre correspondant de 2010, du fait de la progression des SMO dans l'ensemble des marchés. Cette croissance de la capacité réseau est essentiellement comparable à la hausse de 1,5 % à 2,5 % des SMO pour le troisième trimestre de 2011 que projetait Air Canada dans son communiqué de presse du 4 août 2011. Pour l'ensemble du réseau, les PPSMO ont augmenté de 5,1 % en glissement annuel en raison de la croissance du rendement unitaire et de l'amélioration de 1,1 point des coefficients d'occupation.
- Les charges opérationnelles ont crû de 252 M\$ (+9 %) par rapport au troisième trimestre de 2010, du fait de la hausse du prix de base du carburant en glissement annuel, qui s'est traduite par une augmentation de 311 M\$ de la charge de carburant au troisième trimestre de 2011, ainsi que du relèvement de 2,6 % de la capacité. Ces hausses ont été atténuées par l'incidence de l'appréciation du dollar canadien sur les charges libellées en monnaies étrangères, qui a fait baisser les charges opérationnelles de 96 M\$ au troisième trimestre de 2011 et l'effet des mesures de réduction des coûts sur diverses catégories de charges opérationnelles.
- L'un des objectifs clés de la stratégie commerciale d'Air Canada est l'amélioration constante des produits unitaires et de la productivité. Pour l'atteindre, Air Canada a implanté au début de 2009, avec l'aide d'un cabinet de consultants en aviation de premier plan, un important programme de transformation des coûts (« PTC ») à l'échelle de la Société. En date du présent rapport de gestion, Air Canada a pleinement atteint son objectif global au titre du PTC de 530 M\$, soit le montant qu'elle ciblait d'ici la fin de 2011, sur une base annualisée. Air Canada a fait du programme continu de transformation et d'amélioration des coûts l'une de ses principales priorités. Ce programme demeurera un objectif essentiel à l'appui des initiatives permanentes d'amélioration des coûts unitaires.
- Les charges opérationnelles par sièges-milles offerts (« COSMO ») ont augmenté de 6,6 % par rapport au troisième trimestre de 2010. Exclusion faite de la charge de carburant, les COSMO se sont repliés de 0,4 % par rapport au troisième trimestre de 2010. Cette diminution (exclusion faite de la charge de carburant) constitue une amélioration en regard de l'augmentation de 1,0 % à 2,0 % des COSMO que prévoyait Air Canada dans son communiqué du 4 août 2011. L'amélioration est principalement attribuable au fait que les charges de maintenance avions et les charges au titre des salaires et des avantages du personnel ont été inférieures aux prévisions.
- La perte nette de 124 M\$, soit une perte diluée par action de 0,45 \$, constitue une détérioration de 441 M\$ par rapport au bénéfice net de 317 M\$, soit un bénéfice dilué par action de 1,10 \$, inscrit au troisième trimestre de 2010. La perte nette du troisième trimestre de 2011 tenait compte de pertes de change de 281 M\$ alors que le bénéfice net du troisième trimestre de 2010 comprenait des profits de change de 115 M\$.

- Les flux de trésorerie disponibles de 4 M\$ ont fléchi de 108 M\$ par rapport au troisième trimestre de 2010, surtout du fait du repli des flux de trésorerie opérationnels nets, qui cadre avec le fléchissement du BAIIA du troisième trimestre en glissement annuel, de l'incidence de l'augmentation des cotisations au titre des régimes de retraite et de l'accroissement des dépenses d'investissement de 21 M\$.
- Au 30 septembre 2011, la dette nette ajustée se chiffrait à 4 645 M\$, soit une baisse de 493 M\$ par rapport au 30 septembre 2010, principalement en raison des remboursements de dette nette de 459 M\$ et de l'incidence favorable du change sur les loyers d'avions qui a comprimé les obligations au titre de contrats de location simples immobilisés. La trésorerie, les équivalents de trésorerie et les placements à court terme totalisaient 2 179 M\$ au 30 septembre 2011, soit 19 % des produits opérationnels des 12 derniers mois.

4. Résultat des activités – Comparaisons des troisièmes trimestres de 2011 et de 2010

Le tableau et l'analyse ci-après comparent les résultats d'Air Canada pour les troisièmes trimestres de 2011 et de 2010.

(en millions de dollars canadiens, sauf les données par action)	Troisièmes trimestres		Variation	
	2011	2010	\$	%
Produits opérationnels				
Passages	2 937 \$	2 722 \$	215 \$	8
Fret	121	123	(2)	(2)
Autres	184	181	3	2
	3 242	3 026	216	7
Charges opérationnelles				
Carburant avions	943	733	210	29
Salaires et charges sociales	499	473	26	5
Redevances aéroportuaires et de navigation	284	270	14	5
Contrats d'achat de capacité	261	257	4	2
Dotation aux amortissements et aux pertes de valeur	185	185	-	-
Maintenance avions	149	157	(8)	(5)
Frais de vente et de distribution	154	151	3	2
Restauration et fournitures connexes	82	76	6	8
Communications et technologies de l'information	48	47	1	2
Locations avions	80	89	(9)	(10)
Autres	287	282	5	2
	2 972	2 720	252	9
Bénéfice opérationnel	270	306	(36)	
Produits (charges) non opérationnels				
Profit (perte) de change	(281)	115	(396)	
Produits d'intérêts	8	4	4	
Charges d'intérêts	(81)	(90)	9	
Coût financier net du passif au titre des avantages du personnel	(4)	(19)	15	
Profit (perte) sur instruments financiers comptabilisés à la juste valeur	(33)	5	(38)	
Autres	(3)	(4)	1	
	(394)	11	(405)	
Bénéfice (perte) avant impôts sur le résultat	(124)	317	(441)	
Économie (charge) d'impôts sur le résultat	-	-	-	
Bénéfice net (perte nette) de la période	(124) \$	317 \$	(441) \$	
BAIILA ¹⁾	535 \$	580 \$	(45) \$	
Bénéfice net (perte nette) par action – dilué	(0,45) \$	1,10 \$	(1,55) \$	

1) Se reporter à la rubrique 16, Mesures financières hors PCGR, du présent rapport de gestion pour un rapprochement du BAIILA au résultat opérationnel.

Augmentation de 7,9 % des produits passages réseau par rapport au troisième trimestre de 2010

Les produits passages réseau se sont établis à 2 937 M\$ au troisième trimestre de 2011, soit une augmentation de 215 M\$ (+7,9 %) par rapport au troisième trimestre de 2010 en raison de l'augmentation du trafic et du rendement unitaire. La hausse de 38 M\$ (+7,2 %) des produits tirés de la cabine de haut rapport en regard du troisième trimestre de 2010 s'explique essentiellement par l'amplification de 5,8 % du trafic et la progression de 1,3 % du rendement unitaire.

Le tableau ci-après présente les produits passages par région pour les troisièmes trimestres de 2011 et de 2010 :

Produits passages	Troisième trimestre 2011	Troisième trimestre 2010	Variation (\$)	Variation (%)
	M\$	M\$		
Lignes intérieures	1 106	1 057	49	4,7
Lignes transfrontalières	508	448	60	13,2
Lignes transatlantiques	740	685	55	8,2
Lignes transpacifiques	373	353	20	5,8
Autres lignes	210	179	31	16,9
Réseau	2 937	2 722	215	7,9

Le tableau ci-dessous présente les variations en pourcentage et en glissement annuel pour le troisième trimestre de 2011 en ce qui concerne les produits passages et les statistiques opérationnelles par rapport à la même période de 2010.

Troisième trimestre 2011 par rapport au troisième trimestre 2010	Produits passages	Capacité (SMO)	Trafic (PMP)	Coefficient d'occupation	Rendement unitaire	PPSMO
	Variation (%)	Variation (%)	Variation (%)	Variation (pts)	Variation (%)	Variation (%)
Lignes intérieures	4,7	0,3	2,1	1,5	2,4	4,3
Lignes transfrontalières	13,2	4,7	9,3	3,4	3,4	8,0
Lignes transatlantiques	8,2	3,6	4,1	0,5	3,8	4,3
Lignes transpacifiques	5,8	2,0	1,5	(0,5)	4,2	3,6
Autres lignes	16,9	5,3	5,8	0,4	10,4	11,0
Réseau	7,9	2,6	3,8	1,1	3,8	5,1

Le tableau ci-après présente les variations en pourcentage et en glissement annuel pour le troisième trimestre de 2011 ainsi que pour chacun des quatre trimestres précédents en ce qui concerne les produits passages et les statistiques opérationnelles à l'échelle du réseau.

Réseau	Résultats trimestriels en glissement annuel (variation en pourcentage)				
	T3 10	T4 10	T1 11	T2 11	T3 11
Produits passages	13,4	11,2	10,3	11,7	7,9
Capacité (SMO)	8,2	7,8	7,7	6,4	2,6
Trafic (PMP)	9,7	8,0	5,7	6,1	3,8
Coefficient d'occupation (variation en pts)	1,2	0,2	(1,5)	(0,2)	1,1
Rendement unitaire	3,2	2,8	4,2	5,2	3,8
PPSMO	4,7	3,0	2,2	4,9	5,1

Au troisième trimestre de 2011, la capacité globale d'Air Canada a affiché une progression de 2,6 % en regard de celle du troisième trimestre de 2010, la capacité de tous les marchés étant en croissance. L'augmentation de la capacité à l'échelle du réseau était essentiellement comparable à l'accroissement de 1,5 % à 2,5 % des SMO pour le troisième trimestre de 2011 que projetait Air Canada dans son communiqué de presse du 4 août 2011. La variation des produits passages réseau par rapport au troisième trimestre de 2010 s'explique notamment par les facteurs suivants :

- La hausse du trafic réseau est le fait de la progression sur l'ensemble des marchés. Le trafic a dépassé la croissance de la capacité, facteur qui a entraîné l'accroissement du coefficient d'occupation.

- Le gain du rendement pour l'ensemble du réseau s'explique par la progression du rendement unitaire sur tous les marchés et est attribuable à la majoration des tarifs et à la hausse des suppléments carburant venant contrebalancer partiellement l'augmentation des prix du carburant. La progression du trafic en cabine de haut rapport a également contribué au gain du rendement. Cette amélioration s'est faite en dépit de l'incidence défavorable de l'appréciation du dollar canadien sur les produits passages libellés en monnaies étrangères. La vigueur du dollar canadien au troisième trimestre de 2011 par rapport au troisième trimestre de 2010 a entraîné le fléchissement de la valeur des ventes libellées en monnaies étrangères et a eu un effet négatif de 18 M\$ sur les produits passages réseau.
- L'amélioration des PPSMO réseau est venue des gains de rendement unitaire et de la progression du coefficient d'occupation.

Hausse de 4,7 % des produits passages intérieurs par rapport au troisième trimestre de 2010

Pour le troisième trimestre de 2011, les produits passages de 1 106 M\$ tirés des lignes intérieures ont augmenté de 49 M\$ (+4,7 %) par rapport au troisième trimestre de 2010 en raison d'une amélioration du rendement unitaire et de la croissance du trafic.

Le tableau ci-après présente les variations en pourcentage et en glissement annuel pour le troisième trimestre de 2011 ainsi que pour chacun des quatre trimestres précédents en ce qui concerne les produits passages et les statistiques opérationnelles pour les lignes intérieures.

Lignes intérieures	Résultats trimestriels en glissement annuel (variation en pourcentage)				
	T3 10	T4 10	T1 11	T2 11	T3 11
Produits passages	5,9	7,5	8,4	7,9	4,7
Capacité (SMO)	0,8	0,2	(0,9)	(0,2)	0,3
Trafic (PMP)	1,7	2,0	(0,5)	(0,6)	2,1
Coefficient d'occupation (variation en pts)	0,7	1,4	0,4	(0,3)	1,5
Rendement unitaire	4,1	5,3	8,7	8,4	2,4
PPSMO	5,0	7,1	9,2	8,0	4,3

Au troisième trimestre de 2011, la capacité des lignes intérieures a crû légèrement en regard de celle du troisième trimestre de 2010. En effet, le 1^{er} mai 2011, Sky Regional Airlines Inc. (« Sky Regional »), pour le compte d'Air Canada, a commencé d'exploiter 15 vols quotidiens au départ de l'aéroport municipal Billy Bishop de Toronto à destination de l'aéroport international Pierre-Elliott-Trudeau de Montréal (« aéroport Montréal-Trudeau »). La croissance de la capacité attribuable à ce nouveau service a été largement atténuée par le fléchissement de la capacité sur les lignes à destination des Maritimes et dans le centre et l'ouest du Canada. La variation des produits passages intérieurs par rapport au troisième trimestre de 2010 s'explique notamment par les facteurs suivants :

- Le trafic intérieur a dépassé l'accroissement de la capacité, ce qui a donné lieu à une augmentation du coefficient d'occupation.
- La hausse du rendement unitaire des lignes intérieures est issue de la majoration des tarifs attribuable au carburant en vue de contrebalancer partiellement la hausse des coûts connexes, outre la combinaison plus favorable des tarifs en classe économique et, dans une moindre mesure, dans la cabine de haut rapport. Cette amélioration du rendement unitaire s'est faite en dépit de l'incidence défavorable de 4 M\$ liée à l'appréciation du dollar canadien sur les produits passages intérieurs libellés en monnaies étrangères.
- L'amélioration des PPSMO est principalement attribuable à la progression du rendement unitaire et à la hausse du coefficient d'occupation.

Augmentation de 13,2 % des produits passages transfrontaliers par rapport au troisième trimestre de 2010

Pour le troisième trimestre de 2011, les produits passages de 508 M\$ tirés des lignes transfrontalières avec les États-Unis ont augmenté de 60 M\$ (+13,2 %) par rapport au troisième trimestre de 2010, par suite de l'augmentation prononcée du trafic et de l'amélioration du rendement unitaire.

Le tableau ci-après présente les variations en pourcentage et en glissement annuel pour le troisième trimestre de 2011 ainsi que pour chacun des quatre trimestres précédents en ce qui concerne les produits passages et les statistiques opérationnelles pour les lignes transfrontalières.

Lignes transfrontalières	Résultats trimestriels en glissement annuel (variation en pourcentage)				
	T3 10	T4 10	T1 11	T2 11	T3 11
Produits passages	10,4	10,7	14,5	20,2	13,2
Capacité (SMO)	13,3	11,7	10,8	7,8	4,7
Trafic (PMP)	12,8	12,0	11,5	12,9	9,3
Coefficient d'occupation (variation en pts)	(0,3)	0,2	0,4	3,5	3,4
Rendement unitaire	(2,3)	(1,3)	2,5	6,4	3,4
PPSMO	(2,7)	(1,0)	3,1	11,4	8,0

Au troisième trimestre de 2011, la croissance de la capacité des lignes transfrontalières en glissement annuel est largement attribuable à l'augmentation de l'écoulement du trafic issu de la sixième liberté de l'air en provenance des États-Unis (à savoir le trafic au départ des États-Unis et faisant correspondance au Canada avant de poursuivre vers d'autres destinations internationales) en soutien aux mesures d'expansion d'Air Canada à l'international. L'accroissement des fréquences de vols sur la Californie, la Floride et Las Vegas, ainsi que le nouveau service de la compagnie aérienne à destination de La Nouvelle-Orléans, ont également contribué à la progression de la capacité en glissement annuel.

La variation des produits passages transfrontaliers par rapport au troisième trimestre de 2010 s'explique notamment par les facteurs suivants :

- L'augmentation du trafic transfrontalier avec les États-Unis tient à la croissance de tous les principaux services transfrontaliers, à l'exception des lignes court-courrier. Le fléchissement du trafic sur les lignes court-courrier vers les États-Unis s'explique par l'annulation de la ligne Calgary-San Francisco qu'exploitait la compagnie aérienne. Le trafic global dépassant la croissance de la capacité, le coefficient d'occupation a affiché une progression. Par rapport au trimestre correspondant de 2010, le coefficient d'occupation s'est d'ailleurs amélioré pour l'ensemble des lignes transfrontalières.
- L'amélioration du rendement unitaire des services transfrontaliers est issue de la majoration des tarifs attribuable au carburant en vue de contrebalancer la montée des prix connexes. La progression du trafic en cabine de haut rapport a également contribué au gain du rendement. Cette amélioration s'est faite en dépit de l'incidence défavorable de 11 M\$ liée à l'appréciation du dollar canadien sur les produits passages transfrontaliers libellés en monnaies étrangères.
- L'amélioration des PPSMO est attribuable à la progression du rendement unitaire et à l'augmentation du coefficient d'occupation.

Augmentation de 8,2 % des produits passages transatlantiques par rapport au troisième trimestre de 2010

Pour le troisième trimestre de 2011, les produits passages de 740 M\$ tirés des lignes transatlantiques ont augmenté de 55 M\$ (+8,2 %) par rapport au troisième trimestre de 2010 par suite de la croissance du trafic et de l'amélioration du rendement unitaire.

Le tableau ci-après présente les variations en pourcentage et en glissement annuel pour le troisième trimestre de 2011 ainsi que pour chacun des quatre trimestres précédents en ce qui concerne les produits passages et les statistiques opérationnelles pour les lignes transatlantiques.

Lignes transatlantiques	Résultats trimestriels en glissement annuel (variation en pourcentage)				
	T3 10	T4 10	T1 11	T2 11	T3 11
Produits passages	16,3	7,5	0,8	11,6	8,2
Capacité (SMO)	12,3	5,5	6,2	12,3	3,6
Trafic (PMP)	12,3	2,5	(0,8)	8,4	4,1
Coefficient d'occupation (variation en pts)	-	(2,2)	(5,0)	(3,0)	0,5
Rendement unitaire	3,5	4,7	1,3	2,7	3,8
PPSMO	3,4	1,7	(5,4)	(0,8)	4,3

Au troisième trimestre de 2011, la variation de la capacité en glissement annuel s'explique surtout par l'augmentation des fréquences de vols sur les lignes liées à la saison estivale, notamment les lignes au départ de Montréal et de Toronto à destination d'Athènes, les lignes au départ de Toronto à destination de Barcelone et de Madrid, ainsi que la ligne Toronto-Dublin. En outre, au troisième trimestre de 2011, Air Canada a ajouté une ligne au départ de Montréal vers Londres-Heathrow, en plus d'accroître les fréquences de vols sur les lignes Toronto-Copenhague. Par ailleurs, Air Canada a affecté de plus gros appareils aux vols au départ de Toronto à destination de Munich et Zurich ainsi qu'aux vols au départ de Toronto et de Montréal à destination de Bruxelles.

La variation des produits passages transatlantiques par rapport au troisième trimestre de 2010 s'explique notamment par les facteurs suivants :

- L'accroissement du trafic transatlantique s'explique par la croissance de tous les principaux services transatlantiques, à l'exception du service sur la France et le Royaume-Uni. Pour le service sur la France, la diminution du trafic a été inférieure à la baisse de la capacité, ce qui s'est traduit par une augmentation du coefficient d'occupation. Pour le service sur le Royaume-Uni, la diminution du trafic a été essentiellement comparable à la baisse de la capacité.
- Le gain du rendement des lignes transatlantiques est dû à la majoration des tarifs, à la forte demande passagers en provenance de l'Amérique du Nord, aux suppléments carburant visant à contrebalancer en partie la hausse des prix du carburant et aux gains du trafic lié à la cabine de haut rapport. La progression du rendement unitaire a été en partie freinée par l'intensification de la concurrence en glissement annuel.
- L'amélioration des PPSMO est attribuable à la croissance du rendement unitaire et à la hausse du coefficient d'occupation.

Augmentation de 5,8 % des produits passages transpacifiques par rapport au troisième trimestre de 2010

Pour le troisième trimestre de 2011, les produits passages de 373 M\$ tirés des lignes transpacifiques ont augmenté de 20 M\$ (+5,8 %) par rapport au troisième trimestre de 2010, en raison surtout de la hausse du rendement unitaire et à l'accroissement du trafic.

Le tableau ci-après présente les variations en pourcentage et en glissement annuel pour le troisième trimestre de 2011 ainsi que pour chacun des quatre trimestres précédents en ce qui concerne les produits passages et les statistiques opérationnelles pour les lignes transpacifiques.

Lignes transpacifiques	Résultats trimestriels en glissement annuel (variation en pourcentage)				
	T3 10	T4 10	T1 11	T2 11	T3 11
Produits passages	37,7	31,7	17,0	6,4	5,8
Capacité (SMO)	10,9	23,0	21,5	7,2	2,0
Trafic (PMP)	17,1	22,9	16,0	5,9	1,5
Coefficient d'occupation (variation en pts)	4,8	(0,1)	(4,0)	(1,1)	(0,5)
Rendement unitaire	17,5	7,2	0,7	0,4	4,2
PPSMO	24,1	7,0	(3,9)	(0,8)	3,6

Au troisième trimestre de 2011, le relèvement de la capacité des lignes transpacifiques est attribuable à la croissance de la capacité du service vers la Chine, largement contrebalancée par le recul de la capacité sur les lignes à destination du Japon. Air Canada estime que le séisme au Japon a réduit les produits passages de 5 M\$ au troisième trimestre de 2011.

La variation des produits passages transpacifiques par rapport au troisième trimestre de 2010 s'explique notamment par les facteurs suivants :

- L'augmentation du trafic transpacifique s'explique par la forte croissance des lignes vers la Chine.
- Les gains du rendement unitaire des lignes transpacifiques ont traduit l'amélioration du rendement unitaire pour la totalité des principaux services transpacifiques, à l'exception des lignes vers Hong Kong qui ont affiché un rendement légèrement inférieur à celui du troisième trimestre de 2010. L'amélioration du rendement unitaire s'explique par la majoration des tarifs, la progression du trafic lié à la cabine de haut rapport ainsi que l'augmentation des suppléments carburant en vue de contrebalancer en partie la hausse des prix du carburant. Cette amélioration s'est faite en dépit de l'incidence défavorable de 2 M\$ liée à l'appréciation du dollar canadien sur les produits passages transpacifiques libellés en monnaies étrangères.
- L'amélioration des PPSMO s'explique par la hausse du rendement sur les lignes vers le Japon et la Corée.

Augmentation de 16,9 % des autres produits passages par rapport au troisième trimestre de 2010

Pour le troisième trimestre de 2011, les produits passages de 210 M\$ tirés des « autres lignes » (Australie, Antilles, Mexique, ainsi qu'Amérique centrale et Amérique du Sud) se sont accrus de 31 M\$ (+16,9 %) par rapport au troisième trimestre de 2010, en raison surtout de l'augmentation du rendement et du trafic.

Le tableau ci-après présente les variations en pourcentage et en glissement annuel pour le troisième trimestre de 2011 ainsi que pour chacun des quatre trimestres précédents en ce qui concerne les produits passages et les statistiques opérationnelles pour les « autres » lignes.

Autres lignes	Résultats trimestriels en glissement annuel (variation en pourcentage)				
	T3 10	T4 10	T1 11	T2 11	T3 11
Produits passages	18,2	15,4	16,4	20,7	16,9
Capacité (SMO)	10,7	7,2	9,1	8,6	5,3
Trafic (PMP)	13,8	9,4	7,7	10,9	5,8
Coefficient d'occupation (variation en pts)	2,3	1,6	(1,1)	1,7	0,4
Rendement unitaire	3,7	5,4	8,1	9,0	10,4
PPSMO	6,7	7,5	6,7	11,4	11,0

La variation des autres produits passages par rapport au troisième trimestre de 2010 s'explique notamment par les facteurs suivants :

- Le trafic et la capacité ont crû sur les lignes vers les Antilles, le Mexique, le Chili et l'Argentine. Le trafic global ayant légèrement dépassé l'accroissement de la capacité, le coefficient d'occupation s'est amélioré.
- La hausse globale du rendement unitaire des autres lignes est essentiellement attribuable à la majoration des tarifs et à l'augmentation des suppléments carburant en vue de contrebalancer en partie la hausse des prix du carburant. La progression du trafic lié à la cabine de haut rapport a également contribué à l'amélioration du rendement unitaire. Les lignes vers l'Australie et l'Amérique du Sud ont affiché une progression sensible du rendement unitaire en glissement annuel.
- L'augmentation des PPSMO s'explique par la croissance du rendement et, dans une moindre mesure, par l'amélioration du coefficient d'occupation.

Diminution de 1,7 % des produits fret par rapport au troisième trimestre de 2010

Pour le troisième trimestre de 2011, les produits de 121 M\$ tirés du transport de fret ont reculé de 2 M\$ (-1,7 %) par rapport au troisième trimestre de 2010 par suite de la contraction du trafic.

Le tableau ci-après présente les produits fret par région aux troisièmes trimestres de 2011 et de 2010.

Produits fret	Troisième trimestre 2011 M\$	Troisième trimestre 2010 M\$	Variation (\$)	Variation (%)
Lignes intérieures	18	18	-	(1,3)
Lignes transfrontalières	4	4	-	(4,9)
Lignes transatlantiques	50	44	6	12,8
Lignes transpacifiques	37	46	(9)	(18,5)
Autres lignes	12	11	1	11,7
Réseau	121	123	(2)	(1,7)

Le tableau ci-après présente les variations en pourcentage et en glissement annuel des produits fret et des statistiques opérationnelles pour le troisième trimestre de 2011 par rapport à la même période de 2010.

Troisième trimestre 2011 par rapport au troisième trimestre 2010	Produits fret	Capacité (TME)	Produits/ TME	Trafic (TMP)	Rendement/ TMP
	Variation (%)	Variation (%)	Variation (%)	Variation (%)	Variation (%)
Lignes intérieures	(1,3)	(8,5)	7,8	(14,2)	15,0
Lignes transfrontalières	(4,9)	14,0	(16,6)	2,8	(7,5)
Lignes transatlantiques	12,8	3,2	9,3	(6,2)	20,3
Lignes transpacifiques	(18,5)	2,0	(20,1)	(10,9)	(8,5)
Autres lignes	11,7	3,5	8,0	1,8	9,7
Réseau	(1,7)	1,9	(3,5)	(7,7)	6,5

La variation des produits fret par rapport au troisième trimestre de 2010 s'explique notamment par les facteurs suivants :

- Le trafic a diminué sur tous les marchés, à l'exception des lignes transfrontalières et des autres lignes. Le fléchissement du trafic est principalement imputable à l'intensification de la concurrence et à l'affaiblissement de la conjoncture, en particulier sur les marchés canadien et asiatique, ainsi qu'au séisme au Japon et ses répercussions. Le recul du transport de fret sur les lignes intérieures s'explique essentiellement par la contraction de la capacité sur ce marché.
- La progression du rendement unitaire du transport de fret exprimé en tonne-mille payante (TMP) s'explique par la croissance sur tous les marchés, à l'exception des marchés transpacifique et transfrontalier. L'amélioration du rendement du transport de fret est principalement attribuable à l'augmentation des suppléments de carburant en glissement annuel.

Hausse de 2 % des autres produits par rapport au troisième trimestre de 2010

Les autres produits sont essentiellement formés des produits tirés des ventes de la portion terrestre de forfaits vacances, des services d'escale et des autres services assurés pour le compte d'autres compagnies aériennes, ainsi que des produits tirés de la location ou de la sous-location d'avions à des tiers.

Pour le troisième trimestre de 2011, les autres produits se sont chiffrés à 184 M\$, en hausse de 3 M\$ (+2 %) par rapport au troisième trimestre de 2010, du fait de la hausse de 10 M\$ des produits tirés de la portion terrestre des forfaits liés à des tiers à Vacances Air Canada. Cette hausse des produits liés à des tiers tient à l'augmentation du prix de vente de la portion terrestre des forfaits et la croissance du trafic passagers. Cette hausse a été atténuée par la baisse des produits de sous-location d'appareils du fait de la diminution du nombre d'appareils sous-loués à des tiers par rapport au troisième trimestre de 2010, ainsi que par l'incidence défavorable de l'appréciation du dollar canadien sur les produits de location et de sous-location d'appareils libellés en dollars américains.

Hausse de 6,6 % des COSMO (baisse de 0,4 %, exclusion faite de la charge de carburant) par rapport au troisième trimestre de 2010

Les COSMO ont augmenté de 6,6 % par rapport au troisième trimestre de 2010. Exclusion faite de la charge de carburant, les COSMO ont diminué de 0,4 % par rapport au troisième trimestre de 2010. La variation des COSMO, exclusion faite de la charge de carburant, par rapport au troisième trimestre de 2010 s'explique notamment par les facteurs suivants :

- Les retombées favorables de l'appréciation du dollar canadien sur les charges opérationnelles libellées en monnaies étrangères (surtout en dollars américains), qui ont comprimé les charges opérationnelles de 26 M\$.
- La croissance de 2,6 % de la capacité, qui permet de répartir les coûts fixes de la compagnie aérienne sur un plus grand nombre de sièges-milles offerts.
- L'incidence des mesures d'économie au titre du PTC, qui ont permis de comprimer plusieurs catégories de charges opérationnelles, dont les salaires, les redevances aéroportuaires, les frais d'achat de capacité, les frais de restauration et fournitures connexes, les charges liées aux technologies de l'information, les services d'escale et les « autres » charges opérationnelles.

- L'accroissement de 0,8 % du taux d'utilisation des appareils et l'augmentation de 2,4 % de la longueur moyenne des étapes.

Le tableau ci-après compare les charges opérationnelles par siège-mille offert par Air Canada pour le troisième trimestre de 2011 à celles de la période correspondante de 2010.

(en cents par SMO)	Troisièmes trimestres		Variation	
	2011	2010	cents	%
Salaires	2,08	2,07	0,01	0,5
Charges sociales	0,57	0,51	0,06	11,8
Redevances aéroportuaires	1,51	1,48	0,03	2,0
Contrats d'achat de capacité	1,39	1,40	(0,01)	(0,7)
Coûts de propriété (LAA) ¹⁾	1,41	1,49	(0,08)	(5,4)
Maintenance avions	0,79	0,86	(0,07)	(8,1)
Frais de vente et de distribution	0,82	0,82	-	-
Restauration et fournitures connexes	0,44	0,41	0,03	7,3
Communications et technologies de l'information	0,26	0,26	-	-
Autres	1,52	1,54	(0,02)	(1,3)
Charges opérationnelles, exclusion faite de la charge de carburant ²⁾	10,79	10,84	(0,05)	(0,4)
Carburant avions	5,02	4,00	1,02	25,5
Total des charges opérationnelles	15,81	14,84	0,97	6,6

1) LAA s'entend de la combinaison de la dotation aux amortissements et aux pertes de valeur et des coûts de location avions.

2) Se reporter à la rubrique 16, Mesures financières hors PCGR, du présent rapport de gestion pour un complément d'information.

Hausse de 9 % des charges opérationnelles par rapport au troisième trimestre de 2010

Air Canada a inscrit des charges opérationnelles de 2 972 M\$, soit une hausse de 252 M\$ (+9 %) en regard des charges opérationnelles de 2 720 M\$ comptabilisées au troisième trimestre de 2010. Les variations les plus significatives sont analysées ci-après.

Hausse de 29 % de la charge de carburant par rapport au troisième trimestre de 2010

La charge de carburant se chiffre à 943 M\$ pour le troisième trimestre de 2011, en hausse de 210 M\$ (+29 %) par rapport au troisième trimestre de 2010. Parmi les facteurs expliquant la variation de la charge de carburant du troisième trimestre par rapport à un an plus tôt figurent les suivants :

- La hausse du prix de base du kérosène est responsable d'une augmentation de 311 M\$.
- La hausse du volume de carburant consommé, sous l'effet de l'accroissement de la capacité en glissement annuel, est responsable d'une augmentation de 12 M\$.

Ces augmentations ont été atténuées par les facteurs suivants :

- Les pertes liées aux couvertures sur le carburant reclassées du cumul des autres éléments du résultat global, qui se sont chiffrées à 42 M\$ au troisième trimestre de 2010, alors qu'aucune perte liée aux couvertures sur le carburant n'a été inscrite en charge de carburant pour le troisième trimestre de 2011, soit une variation favorable de 42 M\$ en glissement annuel.
- Les retombées favorables de l'appréciation du dollar canadien par rapport au dollar américain (monnaie de base pour les achats de carburant par Air Canada) sont responsables d'une diminution de 71 M\$ de la charge de carburant.

Le tableau ci-après présente le coût du litre de carburant pour Air Canada, compte tenu et non tenu des reclassements au titre de la cessation de la comptabilité de couverture, pour les périodes indiquées :

(en millions de dollars canadiens, sauf indication contraire)	Troisièmes trimestres		Variation	
	2011	2010	\$	%
Charge de carburant selon les PCGR ¹⁾	935 \$	729 \$	206 \$	28
Retrancher : <i>Pertes de couverture sur le carburant reclassées du cumul des autres éléments du résultat global à la charge de carburant</i>	-	(42)	42	100
Ajouter : <i>Montant net des décaissements (encaissements) au comptant relatifs à des dérivés liés au carburant ²⁾</i>	11	17	(6)	(35)
Coût économique du carburant – hors PCGR ³⁾	946 \$	704 \$	242 \$	34
Consommation de carburant (en milliers de litres)	1 102 478	1 089 360	13 118	1
Prix du litre de carburant (en cents) – selon les PCGR	84,8	66,9	17,9	27
Prix du litre de carburant (en cents) – exclusion faite des pertes liées aux couvertures sur le carburant	84,8	63,1	21,7	34
Coût économique du litre de carburant (en cents) – hors PCGR	85,8	64,6	21,2	33

1) Ne comprend pas la charge de carburant liée aux transporteurs tiers, autres que Jazz, exerçant leurs activités au titre de contrats d'achat de capacité.

2) Comprend le montant net des règlements au comptant relatifs à des dérivés liés au carburant venus à échéance et les primes liées à ces dérivés.

3) Le coût économique du carburant est une mesure hors PCGR utilisée par Air Canada qui pourrait ne pas être comparable à des mesures analogues présentées par d'autres sociétés ouvertes. Air Canada s'en sert pour calculer le coût décaissé pour son carburant. Il comprend le montant net réel des règlements au comptant des contrats de couverture sur le carburant venus à échéance pendant la période et les primes liées à ces dérivés. Il fait exclusion des profits et pertes comptables hors trésorerie liés à des instruments dérivés liés au carburant.

Salaires et charges sociales de 499 M\$ au troisième trimestre de 2011, en hausse de 26 M\$ (+5 %) par rapport au troisième trimestre de 2010

Les salaires totalisent 390 M\$ pour le troisième trimestre de 2011, en hausse de 9 M\$ (+2 %) par rapport au troisième trimestre de 2010, en raison essentiellement de l'augmentation du salaire moyen et de l'accroissement de 1,8 % du nombre moyen d'employés équivalents temps plein (« ETP ») en glissement annuel. Ces augmentations ont été partiellement contrebalancées par le fléchissement des charges liées aux programmes de rémunération incitative, notamment ceux ayant trait à la performance opérationnelle d'Air Canada.

Au troisième trimestre de 2011, les charges sociales se sont chiffrées à 109 M\$, en hausse de 17 M\$ (+18 %) par rapport au troisième trimestre de 2010, du fait essentiellement de l'augmentation de la charge de retraite et de la charge liée aux avantages postérieurs à l'emploi qu'ont entraînée des changements d'hypothèses actuarielles en glissement annuel.

Hausse de 5 % des redevances aéroportuaires et de navigation comparativement au troisième trimestre de 2010

Les redevances aéroportuaires et de navigation s'établissent à 284 M\$ au troisième trimestre de 2011, soit une augmentation de 14 M\$ (+5 %) par rapport au troisième trimestre de 2010. Cette hausse est principalement attribuable à l'incidence de la progression de 1,8 % du nombre de départs d'avions, à l'effet des modifications aux horaires de vol et aux types d'appareils affectés à certaines destinations, en plus de la majoration des redevances d'aérogare à l'aéroport Heathrow de Londres, entrée en vigueur le 1^{er} avril 2011. Les coûts liés aux nouveaux services d'Air Canada qu'exploite Sky Regional entre l'aéroport municipal Billy Bishop de Toronto et l'aéroport Montréal-Trudeau ont également joué un rôle dans la hausse des redevances aéroportuaires et de navigation en glissement annuel.

Augmentation de 2 % des frais d'achat de capacité par rapport au troisième trimestre de 2010

Les frais d'achat de capacité se chiffrent à 261 M\$ pour le troisième trimestre de 2011, contre 257 M\$ au troisième trimestre de 2010, soit une hausse de 4 M\$ (+2 %). Cette hausse vient surtout de la majoration des tarifs au titre du CAC de Jazz et des coûts liés aux nouveaux services qu'exploite Sky Regional entre l'aéroport municipal Billy Bishop de Toronto et l'aéroport Montréal-Trudeau. Ces augmentations ont été en partie atténuées par l'incidence favorable du change sur les frais libellés en dollars américains qu'Air Canada paie au titre du CAC de Jazz, responsable d'une diminution de 5 M\$ des frais d'achat de capacité pour le troisième trimestre de 2011. En outre, Air Canada a inscrit au troisième trimestre de 2011 une charge de 7 M\$ relativement aux restitutions d'appareils visés par le CAC de Jazz alors qu'aucune charge analogue n'avait été comptabilisée au troisième trimestre de 2010.

Diminution de 3 % des coûts de propriété par rapport au troisième trimestre de 2010

Les coûts de propriété (à savoir la dotation aux amortissements et aux pertes de valeur et les coûts de location avions) s'élèvent à 265 M\$ pour le troisième trimestre de 2011, en baisse de 9 M\$ (-3 %) par rapport au troisième trimestre de 2010. La baisse rend essentiellement compte de l'incidence favorable de l'appréciation du dollar canadien par rapport au dollar américain sur les coûts de locations avions, qui s'est traduite par un fléchissement de 6 M\$, en plus de l'effet de la diminution des taux de location des appareils A320 d'Airbus.

Diminution de 5 % des charges de maintenance avions par rapport au troisième trimestre de 2010

Pour le troisième trimestre de 2011, les charges de maintenance avions de 149 M\$ sont de 8 M\$ inférieures (-5 %) à celles du troisième trimestre de 2010. Cette diminution est le fait principalement de l'incidence favorable de l'appréciation du dollar canadien sur les charges de maintenance, surtout des moteurs et composants, libellées en dollars américains.

Augmentation de 2 % des frais de vente et de distribution par rapport au troisième trimestre de 2010

Pour le troisième trimestre de 2011, les frais de vente et de distribution se sont établis à 154 M\$, soit une hausse de 3 M\$ (+2 %) par rapport au troisième trimestre de 2010 en raison de la progression de 7,9 % des produits passages. Les frais de vente et de distribution consistent en commissions et paiements incitatifs versés aux distributeurs de services passages et fret, en frais de traitement par carte de crédit et en frais de transaction liés au SMD, outre les frais de vente et de distribution liés à Vacances Air Canada. Les facteurs expliquant la variation en glissement annuel des frais de vente et de distribution du troisième trimestre sont notamment les suivants :

- La croissance de 7,9 % des produits passages.
- L'accroissement des frais de traitement par carte de crédit s'explique par la hausse des produits passages ainsi que le pourcentage accru des ventes réglées par carte de crédit.
- La hausse des frais de vente et de distribution pour Vacances Air Canada est largement imputable à la modification de la structure de commissions de Vacances Air Canada ainsi qu'à la hausse des produits passages.

Augmentation de 8 % des frais de restauration et de fournitures connexes par rapport au troisième trimestre de 2010

Pour le troisième trimestre de 2011, les frais de restauration et de fournitures connexes se chiffrent à 82 M\$, soit une augmentation de 6 M\$ (+8 %) en regard du troisième trimestre de 2010. Cette augmentation s'explique par la croissance du trafic passagers, notamment dans la cabine de haut rapport, ainsi que l'effet d'ajustements aux termes de certains contrats. Ces augmentations ont été atténuées par l'incidence des initiatives prises dans le cadre du PTC, dont la plupart visent des améliorations au titre des contrats et des procédés.

Hausse de 2 % des autres charges opérationnelles par rapport au troisième trimestre de 2010

Les autres charges opérationnelles totalisent 287 M\$ pour le troisième trimestre de 2011, soit 5 M\$ de plus (+2 %) qu'au troisième trimestre de 2010.

Le tableau ci-après fournit une ventilation des principaux éléments des autres charges.

(en millions de dollars canadiens)	Troisièmes trimestres		Variation	
	2011	2010	\$	%
Services d'escale	54 \$	51 \$	3 \$	6
Portion terrestre des forfaits de Vacances Air Canada	46	38	8	21
Location et entretien d'immeubles	34	30	4	13
Frais d'équipages	28	32	(4)	(13)
Frais et services divers	26	27	(1)	(4)
Autres charges	99	104	(5)	(5)
	287 \$	282 \$	5 \$	2

La variation des autres charges par rapport au troisième trimestre de 2010 s'explique notamment par les facteurs suivants :

- La croissance de 2,6 % de la capacité.
- La hausse de 8 M\$ (+6 %) des coûts liés à la portion terrestre des forfaits de Vacances Air Canada est le fait de la progression du trafic passagers et de l'augmentation des coûts liés à la portion terrestre des forfaits.
- L'accroissement de 3 M\$ (+21 %) des services d'escale est principalement imputable aux coûts liés aux nouveaux services entre l'aéroport municipal Billy Bishop de Toronto et l'aéroport Montréal-Trudeau et à la hausse de 1,8 % des fréquences pour l'ensemble du réseau.
- L'effet bénéfique des mesures d'économie au titre du PTC.

Charges non opérationnelles de 394 M\$ au troisième trimestre de 2011 contre des produits non opérationnels de 11 M\$ au troisième trimestre de 2010.

Le tableau ci-après fournit une ventilation des charges non opérationnelles pour les périodes indiquées.

(en millions de dollars canadiens)	Troisièmes trimestres		Variation
	2011	2010	(\$)
Profit (perte) de change	(281) \$	115 \$	(396) \$
Produits d'intérêts	8	4	4
Charges d'intérêts	(81)	(90)	9
Coût financier net du passif au titre des avantages du personnel	(4)	(19)	15
Profit (perte) sur instruments financiers comptabilisés à la juste valeur	(33)	5	(38)
Autres	(3)	(4)	1
	(394) \$	11 \$	(405) \$

La variation des produits (charges) non opérationnels par rapport au troisième trimestre de 2010 s'explique notamment par les facteurs suivants :

- La perte de change (qui a trait principalement à la dette à long terme libellée en dollars américains) se chiffre à 281 M\$ pour le troisième trimestre de 2011, contre un profit de change de 115 M\$ au troisième trimestre de 2010. La perte du troisième trimestre de 2011 est surtout attribuable au recul du dollar canadien au 30 septembre 2011, comparativement au 30 juin 2011. Pour 1 \$ US, le cours du change de clôture le 30 septembre 2011 était de 1,0482 \$ CA, tandis qu'il était de 0,9645 \$ CA le 30 juin 2011.

- L'augmentation de 4 M\$ des produits d'intérêts est surtout en raison de la hausse des taux d'intérêt.
- La baisse de 9 M\$ des charges d'intérêts est surtout en raison de l'incidence de l'appréciation du dollar canadien par rapport au dollar américain par rapport au troisième trimestre de 2010.
- Le fléchissement de 15 M\$ du coût financier net du passif au titre des avantages du personnel s'explique par la baisse du taux d'actualisation utilisé pour évaluer le coût.
- Les pertes liées aux ajustements de juste valeur des instruments dérivés se sont chiffrées à 33 M\$ au troisième trimestre de 2011, contre des profits de 5 M\$ au troisième trimestre de 2010. Il y a lieu de se reporter à la rubrique 8 du présent rapport de gestion pour un complément d'information sur les instruments dérivés d'Air Canada.

5. Résultat des activités – Comparaisons des neuf premiers mois de 2011 et de 2010

Le tableau et l'analyse ci-après comparent les résultats d'Air Canada pour les neuf premiers mois de 2011 et de 2010.

(en millions de dollars canadiens, sauf les données par action)	Neuf premiers mois		Variation	
	2011	2010	\$	%
Produits opérationnels				
Passages	7 834 \$	7 131 \$	703 \$	10
Fret	356	342	14	4
Autres	723	697	26	4
	8 913	8 170	743	9
Charges opérationnelles				
Carburant avions	2 567	2 012	555	28
Salaires et charges sociales	1 490	1 426	64	4
Redevances aéroportuaires et de navigation	770	732	38	5
Contrats d'achat de capacité	752	730	22	3
Dotation aux amortissements et aux pertes de valeur	554	574	(20)	(3)
Maintenance avions	469	490	(21)	(4)
Frais de vente et de distribution	472	435	37	9
Restauration et fournitures connexes	225	225	-	-
Communications et technologies de l'information	145	145	-	-
Locations avions	249	267	(18)	(7)
Autres	943	917	26	3
	8 636	7 953	683	9
Bénéfice opérationnel	277	217	60	
Produits (charges) non opérationnels				
Profit (perte) de change	(168)	48	(216)	
Produits d'intérêts	26	10	16	
Charges d'intérêts	(244)	(311)	67	
Coût financier net du passif au titre des avantages du personnel	(12)	(57)	45	
Perte sur instruments financiers comptabilisés à la juste valeur	(58)	(11)	(47)	
Autres	(11)	(10)	(1)	
	(467)	(331)	(136)	
Perte avant impôts sur le résultat	(190)	(114)	(76)	
Économie d'impôts sur le résultat	1	1	-	
Perte nette de la période	(189) \$	(113) \$	(76) \$	
BAIILA ¹⁾	1 080 \$	1 058 \$	22 \$	
Perte nette par action – diluée	(0,70) \$	(0,43) \$	(0,27) \$	

1) Se reporter à la rubrique 16, Mesures financières hors PCGR, du présent rapport de gestion pour un rapprochement du BAIILA au résultat opérationnel.

Augmentation de 9,9 % des produits passages réseau par rapport aux neuf premiers mois de 2010

Comparativement aux neuf premiers mois de 2010, les produits passages réseau ont augmenté de 703 M\$ (+9,9 %) pour s'établir à 7 834 M\$ pour les neuf premiers mois de 2011, en raison de la croissance du trafic et de l'amélioration du rendement unitaire.

Le tableau ci-après présente les produits passages par région pour les neuf premiers mois de 2011 et de 2010.

Produits passages	Neuf premiers mois 2011	Neuf premiers mois 2010	Variation (\$)	Variation (%)
	M\$	M\$		
Lignes intérieures	3 034	2 840	194	6,8
Lignes transfrontalières	1 564	1 349	215	15,9
Lignes transatlantiques	1 633	1 518	115	7,6
Lignes transpacifiques	898	826	72	8,8
Autres lignes	705	598	107	17,8
Réseau	7 834	7 131	703	9,9

Le tableau ci-dessous présente les variations en pourcentage et en glissement annuel pour les neuf premiers mois de 2011, par rapport au troisième trimestre de 2010, en ce qui concerne les produits passages et les autres statistiques opérationnelles.

Neuf premiers mois 2011 par rapport aux neuf premiers mois 2010	Produits passages	Capacité (SMO)	Trafic (PMP)	Coefficient d'occupation	Rendement unitaire	PPSMO
	Variation (%)	Variation (%)	Variation (%)	Variation (pts)	Variation (%)	Variation (%)
Lignes intérieures	6,8	(0,2)	0,5	0,6	6,2	6,9
Lignes transfrontalières	15,9	7,8	11,2	2,4	4,1	7,3
Lignes transatlantiques	7,6	7,0	4,4	(2,0)	2,8	0,4
Lignes transpacifiques	8,8	9,2	7,0	(1,9)	1,6	(0,5)
Autres lignes	17,8	7,9	8,1	0,1	9,0	9,2
Réseau	9,9	5,3	5,1	(0,2)	4,4	4,2

Air Canada a relevé sa capacité globale de 5,3 % pour les neuf premiers mois de 2011. Conformément à l'une des stratégies clés d'Air Canada, soit l'expansion des activités à l'international, la capacité à l'échelle internationale (notamment le marché transfrontalier avec les États-Unis) a été relevée de 7,9 % par rapport aux neuf premiers mois de 2010. La variation des produits passages pour l'ensemble du réseau par rapport aux neuf premiers mois de 2010 s'explique notamment par les facteurs suivants :

- La croissance du trafic a été un peu en deçà de l'accroissement de la capacité, ce qui a comprimé légèrement le coefficient d'occupation.
- La croissance du rendement réseau s'explique essentiellement par la hausse des tarifs et des suppléments carburant en vue de compenser la montée des prix du carburant. La progression du trafic lié à la cabine de haut rapport a également contribué à l'amélioration du rendement unitaire.
- L'amélioration du rendement unitaire s'est faite en dépit de l'incidence défavorable de 61 M\$ liée à l'appréciation du dollar canadien sur les produits passages libellés en monnaies étrangères.
- L'accroissement des PPSMO à l'échelle du réseau est attribuable à l'amélioration du rendement unitaire.

Il y a lieu de se reporter à la rubrique 4 du présent rapport de gestion pour prendre connaissance des variations en pourcentage et en glissement annuel des produits passages, de la capacité, du trafic, du coefficient d'occupation, du rendement unitaire et des PPSMO par trimestre pour le troisième trimestre de 2011 ainsi que pour chacun des quatre trimestres précédents.

Augmentation de 4,1 % des produits fret par rapport aux neuf premiers mois de 2010

Pour les neuf premiers mois de 2011, les produits de 356 M\$ tirés du transport de fret se sont accrus de 14 M\$ (+4,1 %) par rapport aux neuf premiers mois de 2010, par suite de la hausse du rendement unitaire.

Le tableau ci-après présente les produits fret par région pour les neuf premiers mois de 2011 et de 2010.

Produits fret	Neuf premiers mois 2011	Neuf premiers mois 2010	Variation (\$)	Variation (%)
	M\$	M\$		
Lignes intérieures	50	52	(2)	(5,0)
Lignes transfrontalières	12	12	-	1,3
Lignes transatlantiques	147	119	28	23,3
Lignes transpacifiques	106	122	(16)	(12,9)
Autres lignes	41	37	4	11,7
Réseau	356	342	14	4,1

Le tableau ci-après présente les variations en pourcentage et en glissement annuel des produits fret et des statistiques opérationnelles pour les neuf premiers mois de 2011 par rapport à la période correspondante de 2010.

Neuf premiers mois 2011 par rapport aux neuf premiers mois 2010	Produits fret	Capacité (TME)	Produits/ TME	Trafic (TMP)	Rendement/ TMP
	Variation (%)	Variation (%)	Variation (%)	Variation (%)	Variation (%)
Lignes intérieures	(5,0)	(10,0)	5,6	(13,2)	8,2
Lignes transfrontalières	1,3	16,1	(12,8)	2,5	(1,2)
Lignes transatlantiques	23,3	6,8	15,4	5,2	17,2
Lignes transpacifiques	(12,9)	9,0	(20,1)	(9,3)	(3,9)
Autres lignes	11,7	3,0	8,5	1,3	10,3
Réseau	4,1	5,2	(1,1)	(2,1)	6,2

La variation des produits fret par rapport aux neuf premiers mois de 2010 s'explique notamment par les facteurs suivants :

- La progression du rendement unitaire du transport de fret s'explique par l'augmentation des suppléments carburant en glissement annuel. Cette progression a été en partie contrebalancée par l'incidence défavorable de l'appréciation du dollar canadien sur les produits libellés en monnaies étrangères (surtout en dollars américains), laquelle a comprimé de 4 M\$ les produits fret pour les neuf premiers mois de 2011.
- Le trafic du fret a augmenté sur tous les marchés, à l'exception des lignes intérieures et transpacifiques. Le fléchissement du trafic sur les lignes intérieures est largement imputable à la réduction de la capacité sur ce marché, alors que le recul du trafic sur les lignes transpacifiques est dû notamment au séisme au Japon et à ses répercussions.

Hausse de 4 % des autres produits par rapport aux neuf premiers mois de 2010

Pour les neuf premiers mois de 2011, les autres produits se sont chiffrés à 723 M\$, en hausse de 26 M\$ (+4 %) par rapport aux neuf premiers mois de 2010. Cette croissance s'explique par la progression de 27 M\$ des produits tirés de la portion terrestre des forfaits liés à des tiers à Vacances Air Canada, en raison surtout de la croissance du trafic passagers et de la hausse des produits tirés des frais d'annulation et de modification de billets en glissement annuel. Ces hausses ont été atténuées par la baisse des produits de sous-location d'appareils du fait de la diminution du nombre d'appareils sous-loués à des tiers par rapport aux neuf premiers mois de 2010, ainsi que par l'incidence défavorable de l'appréciation du dollar canadien sur les produits de location et de sous-location d'appareils libellés en dollars américains.

Hausse de 3,1 % des COSMO (baisse de 3,0 %, exclusion faite de la charge de carburant) par rapport aux neuf premiers mois de 2010

Les COSMO ont augmenté de 3,1 % par rapport aux neuf premiers mois de 2010. Exclusion faite de la charge de carburant, les COSMO ont diminué de 3,0 % par rapport aux neuf premiers mois de 2010. La variation des COSMO, exclusion faite de la charge de carburant, par rapport aux neuf premiers mois de 2010 s'explique notamment par les facteurs suivants :

- Les retombées favorables de l'appréciation du dollar canadien sur les charges opérationnelles libellées en monnaies étrangères (surtout en dollars américains) ont comprimé les charges opérationnelles de 67 M\$.
- La croissance de 5,3 % de la capacité a permis de répartir les coûts fixes de la compagnie aérienne sur un plus grand nombre de sièges-milles offerts.
- L'incidence des mesures d'économie au titre du PTC.
- L'accroissement de 3,6 % du taux d'utilisation des appareils et l'augmentation de 3,3 % de la longueur moyenne des étapes.

Le tableau ci-après compare les charges opérationnelles par siège-mille offert par Air Canada pour les neuf premiers mois de 2011 à celles de la période correspondante de 2010.

(en cents par SMO)	Neuf premiers mois		Variation	
	2011	2010	cents	%
Salaires	2,23	2,30	(0,07)	(3,0)
Charges sociales	0,68	0,63	0,05	7,9
Redevances aéroportuaires	1,50	1,51	(0,01)	(0,7)
Contrats d'achat de capacité	1,47	1,50	(0,03)	(2,0)
Coûts de propriété (LAA) ¹⁾	1,57	1,73	(0,16)	(9,2)
Maintenance avions	0,92	1,01	(0,09)	(8,9)
Frais de vente et de distribution	0,92	0,89	0,03	3,4
Restauration et fournitures connexes	0,44	0,46	(0,02)	(4,3)
Communications et technologies de l'information	0,28	0,30	(0,02)	(6,7)
Autres	1,85	1,90	(0,05)	(2,6)
Charges opérationnelles, exclusion faite de la charge de carburant ²⁾	11,86	12,23	(0,37)	(3,0)
Carburant avions	5,02	4,14	0,88	21,3
Total des charges opérationnelles	16,88	16,37	0,51	3,1

1) LAA s'entend de la combinaison de la dotation aux amortissements et aux pertes de valeur et des coûts de location avions.

2) Se reporter à la rubrique 16, Mesures financières hors PCGR, du présent rapport de gestion pour un complément d'information.

Hausse de 9 % des charges opérationnelles par rapport aux neuf premiers mois de 2010

Air Canada a inscrit des charges opérationnelles de 8 636 M\$, soit une hausse de 683 M\$ (+9 %) en regard des charges opérationnelles de 7 953 M\$ comptabilisées pour les neuf premiers mois de 2010. Les variations les plus significatives sont analysées ci-après.

Hausse de 28 % de la charge de carburant par rapport aux neuf premiers mois de 2010

La charge de carburant se chiffre à 2 567 M\$ pour les neuf premiers mois de 2011, en hausse de 555 M\$ (+28 %) par rapport aux neuf premiers mois de 2010. Parmi les facteurs expliquant la variation de la charge de carburant des neuf premiers mois par rapport à un an plus tôt figurent les suivants :

- La hausse du prix de base du kérosène est responsable d'une augmentation de 773 M\$.
- La hausse du volume de carburant consommé, sous l'effet de l'accroissement de la capacité en glissement annuel, est responsable d'une augmentation de 91 M\$.

Ces augmentations ont été atténuées par les facteurs suivants :

- Les pertes liées aux couvertures sur le carburant reclassées du cumul des autres éléments du résultat global, qui se sont chiffrées à 152 M\$ pour les neuf premiers mois de 2010, alors qu'aucune perte liée aux couvertures sur le carburant n'a été inscrite en charge de carburant pour les neuf premiers mois de 2011, soit une variation favorable de 152 M\$ en glissement annuel.
- Les retombées favorables de l'appréciation du dollar canadien par rapport au dollar américain ont entraîné une diminution de 157 M\$.

Le tableau ci-après présente le coût du litre de carburant pour Air Canada, compte tenu et non tenu des reclassements au titre de la cessation de la comptabilité de couverture, pour les périodes indiquées.

(en millions de dollars canadiens, sauf indication contraire)	Neuf premiers mois		Variation	
	2011	2010	\$	%
Charge de carburant selon les PCGR ¹⁾	2 548 \$	2 002 \$	546 \$	27
Retrancher : Pertes de couverture sur le carburant reclassées du cumul des autres éléments du résultat global à la charge de carburant	-	(152)	152	100
Ajouter : Montant net des décaissements (encaissements) au comptant relatifs à des dérivés liés au carburant ²⁾	(3)	48	(51)	(106)
Coût économique du carburant – hors PCGR ³⁾	2 545 \$	1 898 \$	647 \$	34
Consommation de carburant (en milliers de litres)	3 024 679	2 885 391	139 288	5
Coût du litre de carburant (en cents) – selon les PCGR	84,2	69,4	14,8	21
Coût du litre de carburant (en cents) – exclusion faite des pertes liées aux couvertures sur le carburant	84,2	64,1	20,1	31
Coût économique du litre de carburant (en cents) – hors PCGR	84,1	65,8	18,3	28

1) Ne comprend pas la charge de carburant liée aux transporteurs tiers, autres que Jazz, exerçant leurs activités au titre de contrats d'achat de capacité.

2) Comprend le montant net des règlements au comptant relatifs à des dérivés liés au carburant venus à échéance et les primes liées à ces dérivés. Ne comprend pas les contrats de couverture de 5 M\$ qui ont fait l'objet d'une résiliation anticipée au troisième trimestre de 2010 et qui visaient la consommation de 2010.

3) Le coût économique du carburant est une mesure hors PCGR utilisée par Air Canada qui pourrait ne pas être comparable à des mesures analogues présentées par d'autres sociétés ouvertes. Air Canada s'en sert pour calculer le coût décaissé pour son carburant. Il comprend le montant net réel des règlements au comptant des contrats de couverture sur le carburant venus à échéance pendant la période et les primes liées à ces dérivés. Il fait exclusion des profits et pertes comptables hors trésorerie liés à des instruments dérivés liés au carburant.

Salaires et charges sociales de 1 490 M\$ pour les neuf premiers mois de 2011, en hausse de 64 M\$ (+4 %) par rapport aux neuf premiers mois de 2010

Les salaires totalisent 1 141 M\$ pour les neuf premiers mois de 2011, en hausse de 21 M\$ (+2 %) par rapport aux neuf premiers mois de 2010, en raison surtout de l'augmentation du salaire moyen et de l'accroissement du nombre moyen d'employés ETP en glissement annuel. Du fait de la croissance de 5,3 % de la capacité, le nombre moyen d'ETP a crû de 2,3 % en glissement annuel, facteur qui a fait progresser de 3,4 % la productivité, mesurée en SMO par ETP. Ces augmentations ont été partiellement contrebalancées par le fléchissement des charges liées aux programmes de rémunération incitative, notamment ceux ayant trait à la performance opérationnelle d'Air Canada.

Pour les neuf premiers mois de 2011, les charges sociales se sont chiffrées à 349 M\$, en hausse de 43 M\$ (+14 %) par rapport aux neuf premiers mois de 2010. L'augmentation des charges sociales est essentiellement imputable à la hausse de la charge de retraite et de la charge liée aux avantages postérieurs à l'emploi en raison de changements d'hypothèses actuarielles en glissement annuel.

Hausse de 5 % des redevances aéroportuaires et de navigation comparativement aux neuf premiers mois de 2010

Les redevances aéroportuaires et de navigation s'établissent à 770 M\$ pour les neuf premiers mois de 2011, soit une augmentation de 38 M\$ (+5 %) par rapport aux neuf premiers mois de 2010. Cette hausse des redevances aéroportuaires et de navigation est principalement imputable à l'incidence de la progression de 2,9 % du nombre de départs d'avions, à l'effet des modifications aux horaires de vol et aux types d'appareils affectés à certaines destinations, ainsi que, dans une mesure moindre, à la majoration des redevances d'aérogare à l'aéroport Heathrow de Londres, entrée en vigueur le 1^{er} avril 2011. Les coûts liés aux nouveaux services d'Air Canada qu'exploite Sky Regional entre l'aéroport municipal Billy Bishop de Toronto et l'aéroport Montréal-Trudeau ont également joué un rôle dans la hausse des redevances aéroportuaires et de navigation en glissement annuel.

Augmentation de 3 % des frais d'achat de capacité par rapport aux neuf premiers mois de 2010

Les frais d'achat de capacité se chiffrent à 752 M\$ pour les neuf premiers mois de 2011, contre 730 M\$ pour les neuf premiers mois de 2010, soit une hausse de 22 M\$ (+3 %). Cette hausse vient surtout de la majoration des tarifs au titre du CAC de Jazz, de l'accroissement des vols de Jazz et des coûts liés aux nouveaux services qu'exploite Sky Regional entre l'aéroport municipal Billy Bishop de Toronto et l'aéroport Montréal-Trudeau. Ces augmentations ont été atténuées par l'incidence favorable du change sur les frais libellés en dollars américains qu'Air Canada paie au titre du CAC de Jazz, responsable d'une diminution de 13 M\$ des frais d'achat de capacité pour les neuf premiers mois de 2011. En outre, Air Canada a inscrit pour les neuf premiers mois de 2011 une charge de 7 M\$ relativement aux restitutions d'appareils visés par le CAC de Jazz alors qu'aucune charge analogue n'avait été comptabilisée pour les neuf premiers mois de 2010.

Diminution de 5 % des coûts de propriété par rapport aux neuf premiers mois de 2010

Les coûts de propriété (à savoir la dotation aux amortissements et aux pertes de valeur et les coûts de location avions) s'élèvent à 803 M\$ pour les neuf premiers mois de 2011, en baisse de 38 M\$ (-5 %) par rapport à la période correspondante de 2010. La baisse rend compte de l'incidence favorable de l'appréciation du dollar canadien par rapport au dollar américain sur les coûts de location avions, qui s'est traduite par un fléchissement de 15 M\$, l'incidence de la diminution des taux de location des appareils A320 d'Airbus en plus de la baisse de la dotation aux amortissements des logiciels et des articles durables. Les coûts liés aux nouveaux services entre l'aéroport municipal Billy Bishop de Toronto et l'aéroport Montréal-Trudeau ont contrebalancé en partie ces baisses.

Baisse de 4 % des charges de maintenance avions par rapport aux neuf premiers mois de 2010

Pour les neuf premiers mois de 2011, les charges de maintenance avions de 469 M\$ sont de 21 M\$ inférieures (-4 %) à celles des neuf premiers mois de 2010. La réduction des charges de maintenance est le fait principalement du fléchissement des activités liées à la maintenance des cellules et à l'entretien des moteurs et des composants, principalement en raison de la variation du calendrier de maintenance, de l'incidence favorable de l'appréciation du dollar canadien sur les charges de maintenance libellées en dollars américains, ainsi que de la diminution de la quote-part d'Air Canada des obligations liées aux coûts de maintenance des moteurs loués à des tierces parties. Ces diminutions ont été partiellement contrebalancées par les hausses globales des prix et l'incidence des modifications apportées aux horaires de vols sur les contrats de services de maintenance facturés à l'heure de vol d'Air Canada.

Augmentation de 9 % des frais de vente et de distribution par rapport aux neuf premiers mois de 2010

Pour les neuf premiers mois de 2011, les frais de vente et de distribution se sont établis à 472 M\$, soit une hausse de 37 M\$ (+9 %) par rapport aux neuf premiers mois de 2010 en raison de la progression de 9,9 % des produits passages. Les facteurs expliquant la variation en glissement annuel des frais de vente et de distribution des neuf premiers mois sont notamment les suivants :

- La croissance de 9,9 % des produits passages.
- L'accroissement des frais de traitement par carte de crédit s'explique par la hausse des produits passages ainsi que le pourcentage accru des ventes réglées par carte de crédit.
- La croissance des frais liés au SMD est attribuable surtout à l'augmentation du volume de transactions et à la hausse des tarifs.

- La hausse des frais de vente et de distribution pour Vacances Air Canada est largement imputable à la modification de la structure de commissions de Vacances Air Canada ainsi qu'à la hausse des produits passages.

Aucune variation des frais de restauration et de fournitures connexes par rapport aux neuf premiers mois de 2010

Pour les neuf premiers mois de 2011, les frais de restauration et de fournitures connexes sont demeurés stables par rapport aux neuf premiers mois de 2010, à 225 M\$. L'effet de la croissance du trafic passagers, notamment dans la cabine de haut rapport, a été atténué par l'incidence positive des initiatives de compression des coûts, dont la plupart visent des améliorations au titre des contrats et des procédés.

Hausse de 3 % des autres charges opérationnelles par rapport aux neuf premiers mois de 2010

Les autres charges opérationnelles totalisent 943 M\$ pour les neuf premiers mois de 2011, soit 26 M\$ de plus (+3 %) qu'aux neuf premiers mois de 2010.

Le tableau ci-après fournit une ventilation des principaux éléments des autres charges :

(en millions de dollars canadiens)	Neuf premiers mois		Variation	
	2011	2010	\$	%
Portion terrestre des forfaits de Vacances Air Canada	250 \$	223 \$	27 \$	12
Services d'escale	150	141	9	6
Location et entretien d'immeubles	98	95	3	3
Frais d'équipages	85	89	(4)	(4)
Frais et services divers	76	77	(1)	(1)
Autres charges	284	292	(8)	(3)
	943 \$	917 \$	26 \$	3

La variation des autres charges par rapport aux neuf premiers mois de 2010 s'explique notamment par les facteurs suivants :

- La croissance de 5,3 % de la capacité.
- La hausse de 27 M\$ (+12 %) des coûts liés à la portion terrestre des forfaits de Vacances Air Canada s'explique par la progression du trafic passagers et, dans une mesure moindre, par l'augmentation des coûts liés à la portion terrestre des forfaits.
- L'accroissement de 9 M\$ (+6 %) des services d'escale est principalement imputable à l'augmentation de 2,9 % des fréquences de vols dans l'ensemble du réseau, ainsi que, dans une mesure moindre, aux coûts liés aux nouveaux services entre l'aéroport municipal de Toronto et l'aéroport Montréal-Trudeau.
- L'effet bénéfique des mesures d'économie au titre du PTC.

Charges non opérationnelles de 467 M\$ pour les neuf premiers mois de 2011 contre des charges non opérationnelles de 331 M\$ pour les neuf premiers mois de 2010

Le tableau ci-après fournit une ventilation des charges non opérationnelles pour les périodes indiquées :

(en millions de dollars canadiens)	Neuf premiers mois		Variation
	2011	2010	(\$)
Profit (perte) de change	(168) \$	48 \$	(216) \$
Produits d'intérêts	26	10	16
Charges d'intérêts	(244)	(311)	67
Coût financier net du passif au titre des avantages du personnel	(12)	(57)	45
Perte sur instruments financiers comptabilisés à la juste valeur	(58)	(11)	(47)
Autres	(11)	(10)	(1)
	(467) \$	(331) \$	(136) \$

La hausse des charges non opérationnelles par rapport aux neuf premiers mois de 2010 s'explique notamment par les facteurs suivants :

- La perte de change (qui a trait principalement à la dette à long terme libellée en dollars américains) se chiffre à 168 M\$ pour les neuf premiers mois de 2011, contre un profit de change de 48 M\$ pour les neuf premiers mois de 2010. La perte de 2011 est surtout attribuable au glissement du dollar canadien au 30 septembre 2011, comparativement au 31 décembre 2010. Pour 1 \$ US, le cours du change de clôture le 30 septembre 2011 était de 1,0482 \$ CA, tandis qu'il était de 0,9946 \$ CA le 31 décembre 2010.
- L'accroissement de 16 M\$ des produits d'intérêts est en raison de la hausse des taux d'intérêt et, dans une mesure moindre, de l'augmentation des soldes de trésorerie.
- La baisse de 67 M\$ des charges d'intérêts est surtout le fait de la charge de 54 M\$ qu'a comptabilisée Air Canada relativement à sa facilité de crédit à terme garantie pour les neuf premiers mois de 2010 alors qu'aucune charge n'a été comptabilisée à ce titre pour les neuf premiers mois de 2011. Pour les neuf premiers mois de 2011, l'incidence de l'appréciation du dollar canadien par rapport au dollar américain a également contribué à la contraction des charges d'intérêts.
- Le coût financier net du passif au titre des avantages du personnel a fléchi de 45 M\$, en raison de la baisse du taux d'actualisation utilisé pour évaluer ce coût.
- Les pertes liées aux ajustements de juste valeur des instruments dérivés se sont chiffrées à 58 M\$ pour les neuf premiers mois de 2011, contre des pertes de 11 M\$ pour les neuf premiers mois de 2010. Il y a lieu de se reporter à la rubrique 8 du présent rapport de gestion pour un complément d'information sur les instruments dérivés d'Air Canada.

6. Parc aérien

Le tableau qui suit présente le parc en exploitation actuel d'Air Canada au 30 septembre 2011 ainsi que les modifications projetées à l'égard de celui-ci (exclusion faite des appareils exploités par Jazz aux termes du CAC de Jazz et par d'autres transporteurs aériens exploitant des appareils pour le compte d'Air Canada aux termes d'ententes commerciales).

	Réel (Au 30 septembre 2011)			Projeté (Au 30 septembre 2011)			
	31 décembre 2010	Modifications apportées pour les neuf premiers mois	30 septembre 2011	Modifications apportées pour le reste de 2011	31 décembre 2011	Modifications apportées pour 2012	31 décembre 2012
777-300 de Boeing	12	-	12	-	12	-	12
777-200 de Boeing	6	-	6	-	6	-	6
767-300 de Boeing	30	-	30	-	30	-	30
A330-300 d'Airbus	8	-	8	-	8	-	8
A321 d'Airbus	10	-	10	-	10	-	10
A320 d'Airbus	41	-	41	-	41	-	41
A319 d'Airbus	38	-	38	-	38	-	38
190 d'Embraer	45	-	45	-	45	-	45
175 d'Embraer	15	-	15	-	15	-	15
Total	205	-	205	-	205	-	205
Âge moyen (en années)	10,7		11,4		11,6		12,6

Le 1^{er} mai 2011, Sky Regional, pour le compte d'Air Canada et aux termes d'un contrat d'achat de capacité intervenu entre les parties, a commencé d'exploiter une ligne entre l'aéroport municipal Billy Bishop de Toronto et l'aéroport Montréal-Trudeau.

Le tableau qui suit présente, au 30 septembre 2011, le nombre d'appareils qu'exploite Jazz aux termes du CAC de Jazz et qu'exploitent d'autres compagnies aériennes sous la bannière Air Canada Express, pour le compte d'Air Canada, aux termes d'ententes commerciales avec celle-ci.

	Au 30 septembre 2011			
	Jazz	Sky Regional	Autres	Total
CRJ-100	20	-	-	20
CRJ-200	25	-	-	25
CRJ-705	16	-	-	16
Dash 8-100	34	-	-	34
Dash 8-300	26	-	-	26
Dash 8-400	4	5	-	9
Beech 1900	-	-	18	18
Total	125	5	18	148

7. Gestion financière et gestion du capital

Dans son rapport de gestion de 2010, Air Canada a indiqué qu'elle avait accepté la proposition d'un nouveau fournisseur de services concernant la prestation de ses principaux services de traitement des opérations par carte de crédit en Amérique du Nord relatifs à Visa et à MasterCard. L'entente conclue entre Air Canada et le fournisseur de services de traitement d'opérations par carte de crédit était subordonnée au respect de certaines conditions, dont la finalisation des documents officiels. Au troisième trimestre de 2011, Air Canada a décidé de mettre fin aux négociations avec ce fournisseur et a conclu des contrats en vue de proroger, jusqu'en mai 2012, ses ententes avec l'actuel fournisseur de services de traitement des opérations par carte de crédit en Amérique du Nord relatifs à Visa et à MasterCard. Air Canada poursuit les négociations en vue de la conclusion d'une entente à plus long terme.

7.1 Situation financière

Le tableau ci-après présente l'état de la situation financière résumé d'Air Canada au 30 septembre 2011 et au 31 décembre 2010.

(en millions de dollars canadiens)	30 septembre 2011	31 décembre 2010	Variation (\$)
Actif			
Trésorerie, équivalents de trésorerie et placements à court terme	2 179 \$	2 192 \$	(13) \$
Autres actifs courants	1 238	1 155	83
Actif courant	3 417	3 347	70
Immobilisations corporelles	5 230	5 629	(399)
Immobilisations incorporelles	308	317	(9)
Goodwill	311	311	-
Dépôts et autres actifs	596	549	47
Total de l'actif	9 862 \$	10 153 \$	(291) \$
Passif			
Passif courant	3 119 \$	3 124 \$	(5) \$
Dette à long terme et contrats de location-financement	4 050	4 028	22
Coût financier net du passif au titre des avantages du personnel	3 848	3 328	520
Provisions liées à la maintenance	565	493	72
Autres passifs non courants	451	468	(17)
Total du passif	12 033	11 441	592
Total des capitaux propres	(2 171)	(1 288)	(883)
Total du passif et des capitaux propres	9 862 \$	10 153 \$	(291) \$

Les mouvements des actifs et passifs courants sont décrits à la rubrique 7.3 du présent rapport de gestion. La dette à long terme et les contrats de location-financement sont examinés à la rubrique 7.2 du présent rapport de gestion.

Les immobilisations corporelles se chiffrent à 5 230 M\$ au 30 septembre 2011, soit 399 M\$ de moins qu'au 31 décembre 2010. Cette réduction résulte surtout de l'effet de la charge d'amortissement de 525 M\$ inscrite pour les neuf premiers mois de 2011, facteur atténué par les achats d'immobilisations corporelles, principalement des activités de maintenance avions immobilisées.

7.2 Dette nette ajustée

Le tableau ci-après présente les soldes de la dette nette ajustée d'Air Canada au 30 septembre 2011 et au 31 décembre 2010.

(en millions de dollars canadiens)	30 septembre 2011	31 décembre 2010	Variation (\$)
Total de la dette à long terme et des contrats de location-financement	4 050 \$	4 028 \$	22 \$
Partie courante de la dette à long terme et des contrats de location-financement	429	567	(138)
Total de la dette à long terme et des contrats de location-financement, y compris la partie courante	4 479	4 595	(116)
Moins trésorerie, équivalents de trésorerie et placements à court terme	(2 179)	(2 192)	(13)
Dette nette	2 300 \$	2 403 \$	(103) \$
Contrats de location simple immobilisés ¹⁾	2 345	2 471	(126)
Dette nette ajustée	4 645 \$	4 874 \$	(229) \$

1) La dette nette ajustée est une mesure hors PCGR utilisée par Air Canada qui pourrait ne pas être comparable aux mesures présentées par d'autres sociétés ouvertes. Air Canada inclut les contrats de location simple immobilisés, car c'est là un moyen courant dans le secteur d'attribuer une valeur aux obligations au titre de contrats de location simple. La pratique courante dans le secteur consiste à multiplier par 7,0 les frais annualisés de location d'avions. Cette définition du contrat de location simple immobilisé est propre à Air Canada et pourrait ne pas être comparable à des mesures analogues présentées par d'autres sociétés ouvertes. Les loyers d'avions se sont élevés à 335 M\$ pour la période de 12 mois terminée le 30 septembre 2011 et à 353 M\$ pour la période de 12 mois terminée le 31 décembre 2010.

Au 30 septembre 2011, le total de la dette, y compris la partie courante, et des contrats de location-financement se chiffrait à 4 479 M\$, en baisse de 116 M\$ par rapport au 31 décembre 2010, en raison principalement des remboursements de 484 M\$, y compris des versements forfaitaires et finaux totalisant 221 M\$ comme il est expliqué plus en détail à la rubrique 7.4 du présent rapport de gestion. Cette baisse a été en partie contrebalancée par l'incidence défavorable de l'affaiblissement du dollar canadien au 30 septembre 2011 par rapport au 31 décembre 2010 sur la dette d'Air Canada libellée en monnaies étrangères (surtout en dollars américains), laquelle s'est traduite par une hausse de 213 M\$, et par le produit des emprunts contractés, qui s'est chiffré à 125 M\$.

Au 30 septembre 2011, la dette nette ajustée a fléchi de 229 M\$ par rapport au 31 décembre 2010. Les flux de trésorerie disponibles positifs de 435 M\$ inscrits durant les neuf premiers mois de 2011, qui s'expliquaient largement par les hausses des produits passages perçus d'avance et du bénéfice opérationnel, ont servi en grande partie à financer des remboursements de dette dépassant le produit de refinancement de GE Japan, comme il est indiqué à la rubrique 7.4 du présent rapport de gestion.

7.3 Fonds de roulement

Le tableau ci-après fournit un complément d'information sur les soldes de fonds de roulement d'Air Canada au 30 septembre 2011 et au 31 décembre 2010.

(en millions de dollars canadiens)	30 septembre 2011	31 décembre 2010	Variation (\$)
Trésorerie et placements à court terme	2 179 \$	2 192 \$	(13) \$
Créances clients	760	641	119
Autres actifs courants	478	514	(36)
Dettes fournisseurs et charges à payer	(1 161)	(1 182)	21
Produits passages perçus d'avance	(1 529)	(1 375)	(154)
Partie courante de la dette à long terme et contrats de location-financement	(429)	(567)	138
Fonds de roulement, montant net	298 \$	223 \$	75 \$

Le montant net du fonds de roulement positif de 298 M\$ au 30 septembre 2011 représente une amélioration de 75 M\$ par rapport au 31 décembre 2010. Les flux de trésorerie opérationnels positifs nets totalisant 614 M\$ ont été en partie contrebalancés par les sorties de fonds nettes affectées à certains versements forfaitaires et finaux à l'égard de dettes, comme il est indiqué ci-après à la rubrique 7.4 du présent rapport de gestion, ainsi que par l'incidence des dépenses d'investissement de 164 M\$ et l'excédent de 96 M\$ de la capitalisation des régimes d'avantages du personnel sur la charge de ces régimes pour les neuf premiers mois de 2011.

7.4 Flux de trésorerie consolidés

Le tableau ci-après présente les flux de trésorerie d'Air Canada pour les périodes indiquées.

(en millions de dollars canadiens)	Troisièmes trimestres			Neuf premiers mois		
	2011	2010	Variation (\$)	2011	2010	Variation (\$)
Flux de trésorerie opérationnels nets, avant les éléments suivants :	416 \$	469 \$	(53) \$	614 \$	655 \$	(41) \$
Flux de trésorerie nets liés aux règlements et aux primes versées à l'égard des couvertures sur le carburant et aux dépôts de garantie	(1)	(5)	4	8	(21)	29
Déficit (excédent) de la capitalisation des régimes d'avantages du personnel sur la charge de ces régimes	(38)	(21)	(17)	(96)	(15)	(81)
Variation des provisions au titre de la maintenance	10	11	(1)	42	42	-
Variation des soldes des éléments du fonds de roulement sans incidence sur la trésorerie	(323)	(303)	(20)	31	114	(83)
Flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles	64	151	(87)	599	775	(176)
Achats d'immobilisations corporelles et incorporelles	(60)	(39)	(21)	(164)	(151)	(13)
Flux de trésorerie disponibles ¹⁾	4	112	(108)	435	624	(189)
Produit des opérations de cession-bail	-	-	-	-	20	(20)
Réduction de la lettre de crédit d'Aveos	-	-	-	-	23	(23)
Placements à court terme	86	48	38	(103)	(370)	267
Autres	(11)	(21)	10	(37)	(6)	(31)
Flux de trésorerie liés aux activités d'investissement (excluant les achats d'immobilisations corporelles et incorporelles)	75	27	48	(140)	(333)	193
Produit des emprunts	-	1 075	(1 075)	125	1 175	(1 050)
Réduction de la dette à long terme et des obligations au titre des contrats de location-financement	(73)	(799)	726	(484)	(1 059)	575
Distributions liées aux entités ad hoc locatrices de matériel volant	-	(9)	9	(52)	(11)	(41)
Flux de trésorerie liés aux activités de financement	(73)	267	(340)	(411)	105	(516)
Augmentation (diminution) nette de la trésorerie et des équivalents de trésorerie	6	406	(400)	(116)	396	(512)
Augmentation nette des placements à court terme	(86)	(48)	(38)	103	370	(267)
Augmentation nette de la trésorerie, des équivalents de trésorerie et des placements à court terme	(80) \$	358 \$	(438) \$	(13) \$	766 \$	(779) \$

1) Les flux de trésorerie disponibles constituent une mesure hors PCGR utilisée par Air Canada qui pourrait ne pas être comparable aux mesures présentées par d'autres sociétés ouvertes. 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 de ses échéances courantes et au réinvestissement dans Air Canada.

Pour le troisième trimestre de 2011, les flux de trésorerie disponibles se sont établis à 4 M\$, comparativement à 112 M\$ au troisième trimestre de 2010, soit une baisse de 108 M\$ en glissement annuel. La baisse des flux de trésorerie disponibles par rapport au troisième trimestre de 2010 est largement attribuable au repli des flux de trésorerie opérationnels nets, qui cadre avec le fléchissement du BAIIA du troisième trimestre, à l'incidence de l'augmentation des cotisations au titre des régimes de retraite et à l'accroissement des dépenses d'investissement de 21 M\$.

Comparativement aux neuf premiers mois de 2010, les flux de trésorerie disponibles se sont établis à 435 M\$, en baisse de 189 M\$. Cette baisse des flux de trésorerie disponibles par rapport au 30 septembre 2010 est largement attribuable au repli des flux de trésorerie opérationnels nets, aux variations défavorables des soldes de fonds de roulement hors trésorerie et à l'accroissement de la capitalisation des régimes de retraite du fait des obligations de capitalisation des régimes de retraite au titre des coûts des services passés. Comme il est décrit à la rubrique 9.8 du rapport de gestion de 2010 d'Air Canada daté du 10 février 2011, Air Canada a recommencé, à compter du 1^{er} janvier 2011, à cotiser à ses régimes agréés canadiens au titre des services passés conformément au *Règlement sur la capitalisation des régimes de pension d'Air Canada (2009)*, alors qu'aucune cotisation n'avait été exigée ou effectuée en 2010.

Au troisième trimestre de 2011, la dette à long terme et les obligations au titre des contrats de location-financement ont augmenté de 266 M\$. L'augmentation de la dette à long terme et des obligations au titre des contrats de location-financement est attribuable à des pertes de change de 331 M\$, partiellement contrebalancées par des remboursements de dette prévus de 73 M\$. Pour les neuf premiers mois de 2011, la réduction de 116 M\$ de la dette à long terme et des obligations au titre des contrats de location-financement comprenait des versements forfaitaires et finaux de fin de contrat prévus de 221 M\$.

Pour les neuf premiers mois de 2011, Air Canada a prélevé un montant net de 125 M\$ (128\$ M\$ US) sur une facilité de prêt à terme garantie (la « facilité ») consentie par GE Japan Corporation, PK Air Finance Japan (« GE Japan ») afin de refinancer la dette au titre des entités ad hoc locatrices de matériel volant. La somme prélevée sur la facilité a été affectée au refinancement de montants concernant huit A319 d'Airbus et quatre 767-300ER de Boeing, exploités par Air Canada et loués auparavant auprès d'entités de location ad hoc, pour des périodes de sept et de quatre ans, respectivement. La facilité pourra aussi servir en 2012 à refinancer, jusqu'à concurrence de 42 M\$ US, le montant lié à quatre A319 d'Airbus.

Au troisième trimestre de 2011, Air Canada a conclu une entente visant le financement des achats de carburéacteur, qui comporte une facilité renouvelable libellée en dollars canadiens de 50 M\$ et une facilité renouvelable libellée en dollars américains de 100 M\$. Les montants prélevés sur les facilités renouvelables sont remboursables mensuellement. Le taux d'intérêt annuel effectif aux termes des facilités est actuellement de 8,75 %, sous réserve de hausse si les taux LIBOR appliqués aux États-Unis et au Canada augmentaient. L'entente expire le 31 janvier 2015. Conformément aux clauses restrictives aux termes de l'entente, Air Canada doit respecter certains ratios minimums relativement aux résultats opérationnels et aux soldes de trésorerie. En outre, aux termes de l'entente, Air Canada dispose d'un délai maximal de trois mois pour déposer et conserver des fonds ne faisant l'objet d'aucune restriction d'une valeur de 50 M\$ et 100 M\$ US dans des comptes assujettis à des conventions de contrôle de titres (qui autorisent généralement le créancier à contrôler les comptes à la survenance de certains événements définis). Si Air Canada omettait de respecter des modalités de la facilité de crédit, les titres déposés dans ces comptes deviendraient assujettis à des restrictions. Au 30 septembre 2011, aucun montant n'est exigible au titre de ces facilités.

7.5 Dépenses d'investissement et contrats de financement connexes

Air Canada a en cours des engagements auprès de The Boeing Company (« Boeing ») visant l'acquisition de 37 appareils 787. Il y a lieu de se reporter à la rubrique 9.6 du rapport de gestion de 2010 d'Air Canada daté du 10 février 2011 pour un complément d'information.

Air Canada s'attend à ce que les sept premières livraisons d'appareils 787 de Boeing qui devaient avoir lieu au quatrième trimestre de 2013 et au premier semestre de 2014 soient désormais effectuées en 2014. Boeing a indiqué qu'elle continuait à évaluer le calendrier de livraison pour les 30 autres commandes fermes d'appareils 787 d'Air Canada et qu'elle tiendrait la Société informée. Ce retard a pour effet de reporter à 2014 des dépenses d'investissement prévues antérieurement pour 2013. L'incidence de ce retard sur le reste des engagements en capital visant les appareils 787 de Boeing par année reste à déterminer. Cependant le coût total des engagements courants au titre des appareils 787 de Boeing demeure inchangé.

7.6 Obligations contractuelles

On trouvera de l'information sur les obligations contractuelles d'Air Canada à la rubrique 9.7 du rapport de gestion de 2010 d'Air Canada daté du 10 février 2011.

Le tableau ci-après présente une information actualisée sur la dette à long terme et les contrats de location-financement d'Air Canada, y compris les obligations de paiement d'intérêts et de principal au 30 septembre 2011. Les éléments actualisés par rapport à l'information fournie dans le rapport de gestion de 2010 ont trait principalement à l'incidence du passage aux IFRS. Selon les IFRS, Air Canada consolide certaines entités de location d'appareils ad hoc (« entités ad hoc ») qui n'étaient pas consolidées selon les PCGR du Canada. En outre, certains appareils auparavant classés dans les contrats de location-financement ont été reclassés dans la dette au titre des entités ad hoc sur une base consolidée.

(en millions de dollars canadiens)	Reste de 2011	2012	2013	2014	2015	Par la suite	Total
<i>Principal</i>							
Obligations liées à la dette à long terme	89 \$	358 \$	564 \$	261 \$	1 255 \$	1 549 \$	4 076 \$
Obligations liées aux contrats de location-financement	15	63	68	64	58	204	472
	104	421	632	325	1 313	1 753	4 548
<i>Intérêts</i>							
Obligations liées à la dette à long terme	67	254	227	202	150	130	1 030
Obligations liées aux contrats de location-financement	12	43	36	29	23	84	227
	79	297	263	231	173	214	1 257
Total des obligations de paiement liées à la dette à long terme, aux contrats de location-financement et aux intérêts ¹⁾	183	718	895	556	1 486	1 967	5 805
Incidence nette de la facilité d'emprunt de GE Japan	-	(35)	9	9	10	14	7
Total des obligations de paiement liées à la dette à long terme, aux contrats de location-financement et aux intérêts, compte tenu de l'incidence nette de la facilité d'emprunt de GE Japan	183 \$	683 \$	904 \$	565 \$	1 496 \$	1 981 \$	5 812 \$

1) Les obligations de paiement d'intérêts concernent la dette à long terme, la dette consolidée au titre des entités ad hoc et les contrats de location-financement.

7.7 Obligations de capitalisation des régimes de retraite

Air Canada propose à ses salariés plusieurs régimes de retraite, notamment des régimes de retraite à prestations définies, des régimes de retraite à cotisations définies, ainsi que des régimes d'avantages postérieurs à l'emploi et des régimes complémentaires de retraite. D'après les évaluations actuarielles, le déficit de solvabilité global des régimes de retraite agréés était de 2 166 M\$ au 1^{er} janvier 2011, alors que le déficit global des régimes de retraite agréés au 1^{er} janvier 2010 s'établissait à 2 728 M\$. La réduction de 562 M\$ du déficit de solvabilité global au 1^{er} janvier 2011 par rapport au déficit global au 1^{er} janvier 2010 s'explique surtout par le rendement positif qu'ont affiché les actifs liés au régime. Le taux d'actualisation utilisé pour évaluer l'obligation de capitalisation est essentiellement le même que celui employé pour les évaluations effectuées au 1^{er} janvier 2010. Comme il est expliqué ci-après, ces évaluations n'auront pas pour effet d'accroître les obligations de capitalisation des régimes de retraite au titre des coûts des services passés projetées pour 2011-2013.

En juillet 2009, le gouvernement fédéral a adopté le *Règlement sur la capitalisation des régimes de pension d'Air Canada (2009)* (le « règlement de 2009 »). Le règlement de 2009 dispensait Air Canada de verser quelque cotisation au titre des services passés (c'est-à-dire des paiements spéciaux pour amortir le déficit de solvabilité) que ce soit à ses 10 régimes agréés à prestations déterminées canadiens pour la période allant du 1^{er} avril 2009 au 31 décembre 2010. Par la suite, en ce qui a trait à la période allant du 1^{er} janvier 2011 au 31 décembre 2013, le total des cotisations annuelles au titre des services passés sera i) soit de 150 M\$ pour 2011, de 175 M\$ pour 2012 et de 225 M\$ pour 2013, en fonction des prestations constituées, ii) soit le maximum autorisé par la *Loi de l'impôt sur le revenu* du Canada pour ces années au titre des services rendus, s'il est inférieur à ces sommes.

Entente sur les régimes de retraite et avantages complémentaires avec Aveos

Comme il est indiqué à la rubrique 14 du rapport de gestion d'Air Canada pour 2010 daté du 10 février 2011, Air Canada et Aveos sont parties à une Entente sur les régimes de retraite et avantages complémentaires visant le transfert de certains actifs et obligations au titre des régimes de retraite et des avantages complémentaires à Aveos. Le 14 juillet 2011 (la « date d'accréditation »), certains employés syndiqués d'Air Canada ont décidé de devenir des employés d'Aveos. Aux termes de l'Entente sur les régimes de retraite et avantages complémentaires et sous réserve de toute approbation nécessaire des organismes de réglementation, les actifs et obligations au titre des régimes de retraite, des avantages complémentaires de retraite et des avantages postérieurs à l'emploi relatifs aux employés syndiqués détachés seront transférés à Aveos.

Les modalités de l'Entente sur les régimes de retraite et avantages complémentaires relatives aux employés syndiqués détachés prévoient la détermination du passif de solvabilité et des actifs des régimes de retraite en date du 14 juillet 2011 à l'égard des employés syndiqués détachés à Aveos qui assurent les services de maintenance des cellules et en date du 16 octobre 2007 à l'égard des employés syndiqués détachés à Aveos occupant d'autres fonctions. La détermination du passif comptable au titre des avantages complémentaires de retraite et des avantages postérieurs à l'emploi pour tous les employés syndiqués détachés est établie au 14 juillet 2011.

Aux termes de l'Entente sur les régimes de retraite et avantages complémentaires, Air Canada indemniserà Aveos pour le déficit de solvabilité des régimes de retraite à prestations déterminées en date du 14 juillet 2011 à l'égard des employés syndiqués détachés assurant les services de maintenance des cellules. Pour les autres employés syndiqués détachés à Aveos, l'indemnisation est basée sur les montants établis au 16 octobre 2007. Air Canada indemniserà Aveos pour la valeur actuelle du passif comptable à l'égard des avantages complémentaires de retraite et des avantages postérieurs à l'emploi au 14 juillet 2011. Ces montants seront versés par Air Canada à Aveos tous les trimestres pendant une période n'excédant pas cinq ans après le détachement. Les employés assurant les services de maintenance des cellules représentent la moitié environ des 2 200 employés détachés.

Jusqu'à la date d'accréditation, le coût des prestations de retraite au titre des services rendus au cours de l'exercice ainsi que le coût des services rendus au cours de l'exercice et les coûts financiers liés aux prestations complémentaires se rapportant aux employés détachés à Aveos sont passés en charges par Air Canada et sont recouvrés en entier sous forme d'un montant facturé à Aveos. À partir de la date d'accréditation, les employés détachés accumulent des avantages du personnel dans les régimes à prestations déterminées d'Aveos. Les passifs au titre des régimes de retraite et des avantages complémentaires de retraite au 30 septembre 2011 et le gain net (la perte nette) sur les passifs au titre des avantages du personnel comptabilisés dans les autres éléments du résultat global dans le compte de résultat d'Air Canada pour la période de neuf mois close le 30 septembre 2011 tiennent compte du gain actuariel pour cette période, y

compris les modifications des hypothèses actuarielles découlant du détachement de participants à Aveos. Les états financiers ne tiennent pas compte de la détermination des passifs de solvabilité devant être transférés à Aveos, du montant des actifs devant être transférés à Aveos ni du montant de l'indemnisation que doit verser Air Canada à Aveos, ces montants n'étant pas encore déterminés. D'après l'évaluation actuarielle en date du 1^{er} janvier 2011, les montants d'indemnisation ne devraient pas être significatifs.

Entente avec le Syndicat des travailleurs et travailleuses de l'automobile

En juin 2011, Air Canada est parvenue à une entente avec la section locale 2002 du Syndicat des travailleurs et travailleuses de l'automobile (TCA), qui représente quelque 4 000 agents des centres d'appels, agents à l'enregistrement et agents de porte employés par Air Canada. L'entente comprend des modifications aux régimes de retraite à prestations définies des membres des TCA qui sont assujetties à l'approbation des organismes de réglementation et sera comptabilisée une fois reçue cette approbation. Aux termes de cette entente, un processus d'arbitrage a été établi en vue de résoudre la question des ententes sur le régime de retraite s'appliquant aux employés embauchés après la date de ratification. L'arbitre a décidé qu'un régime de retraite hybride combinant cotisations définies et prestations définies s'appliquerait aux nouveaux employés représentés par les TCA.

Il y a lieu de se reporter à la rubrique 9.8 du rapport de gestion d'Air Canada pour 2010 daté du 10 février 2011 pour un complément d'information sur les obligations de capitalisation des régimes de retraite d'Air Canada.

7.8 Capital social

Les actions d'Air Canada émises et en circulation, ainsi que les actions pouvant être émises, s'établissent comme suit aux dates indiquées ci-après :

	Nombre d'actions	
	31 octobre 2011	31 décembre 2010
Actions émises et en circulation		
Actions à droit de vote variable de catégorie A	46 654 626	64 275 209
Actions à droit de vote de catégorie B	230 848 363	214 697 175
Total des actions émises et en circulation	277 502 989	278 972 384
Actions à droit de vote variable de catégorie A et actions à droit de vote de catégorie B pouvant être émises		
Bons de souscription	89 430 300	89 430 300
Actions détenues en fiducie	1 645 020	-
Options sur actions	6 690 677	3 287 931
Unités d'actions liées au rendement	2 500	2 500
Total des actions pouvant être émises	97 768 497	92 720 731
Total des actions en circulation et pouvant être émises	375 271 486	371 693 115

Rémunération fondée sur des actions

Au premier trimestre de 2011, le conseil d'administration d'Air Canada a approuvé une prime spéciale ponctuelle de reconnaissance envers les employés qui consistait en une attribution spéciale d'actions d'Air Canada à tous les employés syndiqués et à certains employés non syndiqués admissibles partout dans le monde lorsque les lois le permettent. Les employés admissibles ont reçu environ 3,3 millions d'actions dont la juste valeur à la date d'attribution était de 11 M\$. La moitié des droits aux actions octroyées a été acquise à la date de l'attribution et l'autre moitié des droits sera acquise au bout d'une période d'acquisition de trois ans. Dans le cadre de l'attribution, Air Canada a acheté environ 3,3 millions d'actions pour un montant de 11 M\$. Une moitié des actions a été répartie entre les employés admissibles et l'autre est détenue en fiducie pendant la période d'acquisition. Les actions détenues en fiducie ne sont pas prises en compte dans le total des actions émises et en circulation ci-dessus et sont présentées à part au titre d'actions pouvant être émises. La charge de rémunération pour ces actions sera amortie sur la durée de la période d'acquisition.

Régime de droits des actionnaires

En mai 2011, à la suite de l'approbation du conseil d'administration, les actionnaires d'Air Canada ont ratifié un régime de droits des actionnaires (le « régime »), conçu pour favoriser le traitement équitable de tous les actionnaires en cas d'offre publique d'achat visant Air Canada.

Le régime prendra fin à la fermeture des bureaux le lendemain de l'assemblée annuelle des actionnaires d'Air Canada devant avoir lieu en 2014, sauf s'il est résilié par anticipation conformément à ses conditions.

8. Résultats financiers trimestriels

Les tableaux ci-après résument les résultats financiers trimestriels et les principales statistiques opérationnelles d'Air Canada pour les huit derniers trimestres. L'information visant le quatrième trimestre de 2009 a été préparée selon les PCGR du Canada (avant le passage aux IFRS) et l'information visant 2010 et 2011 a été préparée selon les IFRS. Par conséquent, l'information financière pour le quatrième trimestre de 2009 n'est pas directement comparable à celle visant les périodes postérieures.

(en millions de dollars canadiens)	T4 2009	T1 2010	T2 2010	T3 2010	T4 2010	T1 2011	T2 2011	T3 2011
	PCGRC	IFRS	IFRS	IFRS	IFRS	IFRS	IFRS	IFRS
Produits opérationnels	2 348 \$	2 519 \$	2 625 \$	3 026 \$	2 616 \$	2 753 \$	2 918 \$	3 242 \$
Carburant avions	601	619	660	733	640	742	882	943
Coûts de propriété (LAA) ¹⁾	250	286	281	274	313	273	265	265
Autres charges opérationnelles	1 580	1 750	1 637	1 713	1 648	1 804	1 698	1 764
Charges opérationnelles	2 431	2 655	2 578	2 720	2 601	2 819	2 845	2 972
Résultat opérationnel avant l'élément suivant	(83)	(136)	47	306	15	(66)	73	270
Ajustement de la provision pour enquêtes sur le fret, montant net ²⁾	-	-	-	-	46	-	-	-
Résultat opérationnel	(83)	(136)	47	306	61	(66)	73	270
Total des produits (charges) non opérationnels	25	23	(365)	11	28	47	(120)	(394)
Participation ne donnant pas le contrôle	(4)	-	-	-	-	-	-	-
Économie d'impôts sur le résultat	6	1	-	-	-	-	1	-
Résultat net	(56) \$	(112) \$	(318) \$	317 \$	89 \$	(19) \$	(46) \$	(124) \$

1) LAA s'entend de la combinaison de la dotation aux amortissements et aux provisions pour pertes de valeurs et des coûts de location avions.

2) Au premier trimestre de 2008, Air Canada a inscrit 125 M\$ au titre de la provision pour enquêtes sur le fret. Au quatrième trimestre de 2010, Air Canada a diminué cette provision d'un montant net de 46 M\$.

(en millions de dollars canadiens, sauf indication contraire)	T4 2009	T1 2010	T2 2010	T3 2010	T4 2010	T1 2011	T1 2011	T3 2011
	PCGRC	IFRS	IFRS	IFRS	IFRS	IFRS	IFRS	IFRS
Passagers-milles payants (en millions)	10 885	11 692	12 896	15 531	11 756	12 355	13 677	16 126
Sièges-milles offerts (en millions)	13 841	14 727	15 523	18 328	14 918	15 859	16 512	18 799
Coefficient d'occupation (%)	78,6	79,4	83,1	84,7	78,8	77,9	82,8	85,8
PPSMO (en cents) ¹⁾	14,6	14,2	14,8	14,8	15,1	14,5	15,6	15,5
COSMO (en cents)	17,6	18,0	16,6	14,8	17,4	17,8	17,2	15,8
COSMO, exclusion faite de la charge de carburant (en cents)	13,2	13,8	12,3	10,8	13,2	13,1	11,9	10,8
Coût économique du litre de carburant (en cents) ²⁾	63,7	66,2	66,8	64,6	67,5	78,2	87,9	85,1
BAIILA avant ajustement de la provision pour enquêtes sur le fret, montant net ³⁾	167 \$	150 \$	328 \$	580 \$	328 \$	207 \$	338 \$	535 \$
BAIILA	167 \$	150 \$	328 \$	580 \$	374 \$	207 \$	338 \$	535 \$
Résultat par action								
- De base	(0,25) \$	(0,41) \$	(1,14) \$	1,13 \$	0,31 \$	(0,07) \$	(0,17) \$	(0,45) \$
- Dilué	(0,25) \$	(0,41) \$	(1,14) \$	1,10 \$	0,27 \$	(0,07) \$	(0,17) \$	(0,45) \$

1) Les PPSMO réseau ne tiennent pas compte de l'ajustement favorable de 40 M\$ inscrit au quatrième trimestre de 2010.

2) Comprend les frais de transport du carburant et est présenté déduction faite du résultat des opérations de couverture sur le carburant.

3) Se reporter à la rubrique 16, Mesures financières hors PCGR, du présent rapport de gestion pour un complément d'information.

9. Instruments financiers et gestion du risque

Récapitulatif du profit (perte) sur instruments financiers comptabilisés à la juste valeur

Suit un résumé du profit (perte) sur instruments financiers comptabilisés à la juste valeur dans les charges non opérationnelles pour les périodes indiquées.

(en millions de dollars canadiens)	Troisièmes trimestres		Neuf premiers mois	
	2011	2010	2011	2010
Dérivés liés au carburant	(18) \$	(1) \$	(27) \$	(22) \$
Swaps de taux d'intérêt	(11)	3	(21)	10
Contrats à terme sur actions	(4)	3	(7)	3
Autres	-	-	(3)	(2)
Perte sur instruments financiers comptabilisés à la juste valeur	(33) \$	5 \$	(58) \$	(11) \$

Gestion du risque

Dans le cadre de sa politique de gestion du risque, Air Canada a pour ligne de conduite de gérer le risque de taux d'intérêt, le risque de change, le risque lié à la rémunération à base d'actions et le risque de marché en recourant à divers instruments financiers dérivés sur taux d'intérêt, devises et prix du carburant, entre autres.

Risque de taux d'intérêt

Le risque de taux d'intérêt correspond au risque que la juste valeur des flux de trésorerie futurs d'un instrument financier fluctue en raison des variations des taux d'intérêt du marché. À compter du troisième trimestre de 2011, certains paiements fondés sur des montants liés à la location d'appareils sont calculés au moyen des taux d'intérêt à moyen terme en vigueur aux États-Unis au moment de la livraison. Pour couvrir le risque lié aux augmentations des taux d'intérêt jusqu'à la date de livraison prévue, Air Canada a, au premier trimestre de 2011, conclu des swaps différés de taux d'intérêt d'une valeur notionnelle totale de 234 M\$ US. Ces swaps ont des échéances contractuelles qui coïncident avec la durée des contrats de location. Cependant, le règlement des dérivés aura lieu à chaque date de livraison prévue des appareils et ces échéances s'échelonnent jusqu'en juillet 2012. La valeur notionnelle globale en cours au 30 septembre 2011 s'établit à 156 M\$ US. La juste valeur de ces contrats au 30 septembre 2011 est de 17 M\$, avec position favorable aux contreparties, et la perte est comptabilisée dans le profit (perte) sur instruments financiers comptabilisés à la juste valeur dans le compte de résultat consolidé d'Air Canada.

Gestion du risque lié au prix du carburant

Le risque lié au prix du carburant est le risque que les flux de trésorerie futurs liés aux achats de carburéacteur fluctuent en raison de variations des prix du carburéacteur. Afin d'atténuer sa vulnérabilité aux prix du carburéacteur et d'aider à réduire la volatilité des flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles, Air Canada conclut des contrats dérivés avec des intermédiaires financiers.

Pour le troisième trimestre de 2011 :

- Air Canada a acheté des contrats d'options sur le pétrole brut visant une partie de l'exposition au risque lié au prix du carburant pour 2011 et 2012 à l'égard desquels la prime au comptant s'élève à 3 M\$ (9\$ M\$ au troisième trimestre de 2010).
- Des contrats de dérivés liés au carburant ont été réglés à une juste valeur nette inférieure à 1 M\$ avec position favorable à Air Canada (7 M\$ avec position favorable aux contreparties au troisième trimestre de 2010).

Au 30 septembre 2011, Air Canada avait couvert environ 34 % de ses achats prévus de kérosène d'ici la fin de 2011 à un prix plafond moyen équivalent du West Texas Intermediate (« WTI ») de 110 \$ US le baril, dont environ 10 % sont visés par un prix plancher de 86 \$ US le baril. Les contrats d'Air Canada destinés à couvrir les achats prévus de carburéacteur pour l'exercice 2011 portent sur le pétrole brut et le mazout léger et comprennent des options d'achat, des tunnels, des écarts sur options d'achat et des options structurées à trois voies. Air Canada avait aussi couvert environ 9 % de ses achats prévus en carburéacteur pour 2012 au moyen de contrats portant sur le mazout léger et le pétrole brut à un prix plafond moyen équivalent du WTI de 112 \$ US le baril. La juste valeur du portefeuille de dérivés liés au carburant au 30 septembre 2011 s'établit à 1 M\$, avec position favorable aux contreparties (33 M\$, avec position favorable à Air Canada au 31 décembre 2010) et elle est comptabilisée dans les dettes fournisseurs et charges à payer à l'état consolidé de la situation financière d'Air Canada.

Le tableau ci-dessous présente les volumes notionnels par baril en cours au 30 septembre 2011 ainsi que les moyennes pondérées des prix plancher et plafond du WTI pour chaque exercice actuellement couvert par type d'instrument dérivé.

Instruments dérivés	Échéance	Volume (en barils)	Prix plancher moyen pondéré du WTI (en \$ US/baril)	Prix plafond moyen pondéré du WTI (en \$ US/baril)
Options d'achat	2011	1 202 142	s. o.	110
Options d'achat	2012	1 989 996	s. o.	113
Écarts sur options d'achat ¹⁾	2011	252 858	s. o.	112
Écarts sur options d'achat ¹⁾	2012	360 000	s. o.	107
Tunnels	2011	315 000	87	105
Options à trois voies ¹⁾	2011	240 000	85	110

1) Les écarts sur options d'achat et les options à trois voies sont assujettis à un prix plafond de protection moyen de 139 \$ le baril.

L'information qui suit résume l'incidence des dérivés liés au carburant sur le compte consolidé de résultat et l'état consolidé du résultat global d'Air Canada.

(en millions de dollars canadiens)		Troisièmes trimestres		Neuf premiers mois	
		2011	2010	2011	2010
Compte consolidé de résultat					
<u>Charges opérationnelles</u>					
Carburéacteur	Perte efficace réalisée sur des dérivés liés au carburant auparavant désignés en application de la comptabilité de couverture	s. o.	(42) \$	s. o.	(152) \$
<u>Produits (charges) non opérationnels</u>					
Perte sur instruments financiers comptabilisés à la juste valeur	Perte de juste valeur de marché sur des couvertures économiques	(18) \$	(1) \$	(27) \$	(22) \$
État consolidé des autres éléments du résultat global					
	Reclassement à la charge de carburant de la perte nette réalisée sur les dérivés liés au carburant auparavant désignés en application de la comptabilité de couverture	s. o.	42 \$	s. o.	152 \$
	Impôt lié au reclassement	s. o.	- \$	s. o.	- \$

10. Estimations comptables critiques

Les estimations comptables critiques sont celles qui jouent le plus grand rôle dans la représentation réelle de la situation financière d'Air Canada et du résultat de son activité. L'information sur les estimations comptables critiques d'Air Canada est fournie à la rubrique 15 du rapport de gestion de 2010 d'Air Canada daté du 10 février 2011. L'information actualisée ci-après concerne les secteurs visés par des estimations comptables critiques utilisées dans l'établissement de ses états financiers consolidés qui ont changé du fait de l'adoption des IFRS le 1^{er} janvier 2011.

Avantages futurs du personnel

Le coût et les charges connexes des régimes de retraite, d'avantages postérieurs à l'emploi et d'avantages complémentaires de retraite d'Air Canada sont évalués au moyen de méthodes actuarielles. Les évaluations actuarielles reposent sur des hypothèses, notamment en ce qui concerne les taux d'actualisation, les taux de rendement prévus des actifs, la progression future des salaires, les taux de mortalité et les augmentations futures des prestations. De plus, en raison de la nature à long terme de ces régimes, ces estimations sont soumises à une incertitude importante.

Analyse de sensibilité

La sensibilité des charges au titre des avantages du personnel et du coût financier net du passif au titre des avantages du personnel pour 2011, compte tenu de différentes hypothèses actuarielles relativement au taux d'actualisation et au rendement prévu de l'actif du régime, s'établit comme suit :

(en millions de dollars canadiens)	0,25 point	
	Diminution	Augmentation
Taux d'actualisation sur les hypothèses en matière d'obligations		
Charge au titre des avantages du personnel	15 \$	(15) \$
Coût financier net du passif au titre des avantages du personnel	(11)	11
	4	(4)
Taux de rendement à long terme à l'égard des hypothèses visant les actifs du régime		
Coût financier net du passif au titre des avantages du personnel	28	(28)
	28 \$	(28) \$

Dépréciation d'actifs à long terme

Les actifs à long terme englobent les immobilisations corporelles, les immobilisations incorporelles à durée indéfinie et à durée limitée ainsi que le goodwill. Les actifs ayant une durée d'utilité indéfinie, y compris le goodwill, sont soumis à un test de dépréciation une fois par année ou lorsque des événements ou des changements de situation indiquent que leur valeur comptable pourrait ne pas être recouvrable. Lorsqu'un événement ou un changement de situation indique que la valeur comptable d'actifs à long terme pourrait ne pas être recouvrable, on en teste la dépréciation éventuelle en comparant la valeur comptable de l'actif ou de l'unité génératrice de trésorerie à sa valeur recouvrable. La valeur recouvrable d'un actif ou d'une unité génératrice de trésorerie est la valeur la plus élevée entre sa juste valeur diminuée des coûts de la vente et sa valeur d'utilité. Pour les besoins des tests de dépréciation, les immobilisations corporelles sont regroupées au plus bas niveaux de regroupement pour lesquels les flux de trésorerie indentifiables sont indépendants des flux de trésorerie d'autres actifs et passifs (unités génératrices de trésorerie ou UGT). La direction a déterminé que le niveau approprié pour l'évaluation des pertes de valeur est aux niveaux des parcs aériens nord-américain et international, pour le matériel volant et les immobilisations connexes inhérents au parc en exploitation. Les appareils remisés qui ne sont pas exploités et les appareils loués ou sous-loués à des tiers sont soumis à un test de dépréciation au niveau de l'immobilisation. La valeur d'utilité est calculée au moyen d'une analyse des flux de trésorerie actualisés. Le montant comptabilisé en perte de valeur correspond à l'excédent de la valeur comptable de l'actif sur sa valeur recouvrable.

Immobilisations corporelles

Conformément à IFRS 1, Air Canada a choisi d'évaluer son matériel volant et ses réacteurs de rechange à la date du passage aux IFRS, le 1^{er} janvier 2010, à leur juste valeur, et d'utiliser cette juste valeur comme coût présumé. Après le passage aux IFRS, les immobilisations corporelles sont comptabilisées initialement selon le modèle du coût.

Air Canada fait des estimations concernant la durée d'utilité attendue et les valeurs résiduelles attendues des immobilisations en se basant sur la juste valeur courante estimative des immobilisations, des projets concernant le parc aérien de la Société et des flux de trésorerie qu'ils engendrent. Divers facteurs, notamment des modifications des programmes de maintenance, l'évolution de l'utilisation du matériel volant et les fluctuations des prix des appareils neufs et d'occasion pour des modèles identiques ou similaires pourraient donner lieu à des variations, qui pourraient être importantes, de ces estimations. Ces estimations et ces hypothèses sont évaluées périodiquement ou lorsque les événements ou circonstances indiquent qu'une modification des hypothèses s'impose. En général, ces ajustements sont comptabilisés avec effet prospectif, par le biais de la dotation aux amortissements et aux pertes de valeur.

La période d'amortissement des cellules et des réacteurs est de 20 à 25 ans et leur valeur résiduelle estimative, de 10 % à 20 %. Les frais de reconfiguration des appareils sont amortis sur la période la moins longue entre cinq ans et la durée d'utilité restante de l'appareil. Les réacteurs de rechange et pièces connexes (les « articles durables ») sont amortis sur la durée moyenne d'utilisation restante des appareils auxquels ils correspondent et leur valeur résiduelle estimative est de 10 % à 20 %. Les améliorations apportées aux cabines et les modifications apportées aux appareils loués en vertu de contrats de location simple sont amorties sur la durée du contrat de location. Les activités majeures de maintenance des cellules et des moteurs, notamment les pièces de remplacement et les frais de main-d'œuvre, sont incorporés au coût de l'actif et amorties sur la durée d'utilité moyenne prévue entre les activités majeures de maintenance.

Les bâtiments et les améliorations locatives apportées aux bâtiments sont amortis linéairement sur leur durée d'utilité jusqu'à concurrence de 50 ans, ou sur la durée du bail foncier si elle est plus courte.

Les valeurs résiduelles sont réexaminées tous les ans par rapport aux valeurs de marché en vigueur pour des immobilisations dont la durée de vie est équivalente et les taux d'amortissement sont ajustés en conséquence sur une base prospective.

Modalités de restitution des appareils loués

Les frais de maintenance et de réparation liés aux modalités de restitution des appareils prévues aux contrats de location simple sont comptabilisés sur la durée du bail au montant des obligations de maintenance au titre de la restitution des appareils à la fin du bail prévues par les contrats de location simple conclus par Air Canada et compensés par des frais de maintenance payés d'avance constatés en actif, sauf dans le cas des contrats de services de maintenance facturés à l'heure de vol ou des recouvrements en vertu de contrats de sous-location d'appareils. La provision est comptabilisée en fonction de l'estimation que fait la direction des coûts futurs liés aux activités de maintenance nécessaires aux termes des conditions relatives aux retours de location en tenant compte de l'état futur prévu des avions en ce qui concerne la maintenance à l'expiration du contrat de location. La provision est actualisée à l'aide d'un taux directement lié au passif. Les intérêts cumulés sur la provision sont comptabilisés dans les charges non opérationnelles. Toute différence entre le coût de maintenance réel et le montant constitué en guise de provision est comptabilisée dans la charge de maintenance pour la période.

11. Méthodes comptables

11.1 Normes comptables futures

Suit un aperçu des modifications de normes comptables qu'Air Canada sera tenue d'appliquer au cours des exercices à venir. Les normes s'appliqueront aux états financiers des périodes annuelles d'Air Canada ouvertes à compter du 1^{er} janvier 2013 et peuvent être adoptées de façon anticipée. Air Canada continue d'évaluer l'incidence de ces normes sur son compte consolidé de résultat et son état consolidé de la situation financière.

IFRS 9 – Instruments financiers

IFRS 9 établit de nouvelles exigences pour le classement et l'évaluation des actifs financiers. La norme IFRS 9 exige que tous les actifs financiers comptabilisés qui sont compris dans le champ d'application d'IAS 39, « Instruments financiers : Comptabilisation et évaluation » soient évalués par la suite au coût amorti ou à la juste valeur. Plus précisément, les actifs financiers qui sont détenus dans un modèle économique où l'objectif est de détenir des actifs en vue de recevoir des flux de trésorerie contractuels et pour lesquels les flux de trésorerie contractuels correspondent uniquement à des remboursements de principal et à des versements d'intérêts sur le principal impayé, sont généralement évalués au coût amorti à la fin des périodes comptables ultérieures. Tous les autres actifs financiers, notamment les titres de capitaux propres sont évalués à leurs justes valeurs à la fin des périodes comptables ultérieures. Des exigences relatives aux passifs financiers ont été ajoutées en octobre 2010; elles reprennent dans une large mesure les exigences déjà contenues dans IAS 39, « Instruments financiers : Comptabilisation et évaluation », à l'exception du fait que les modifications de la juste valeur attribuables au risque de crédit lié aux passifs désignés à la juste valeur par le biais du résultat net seront généralement comptabilisées dans les autres éléments du résultat global.

IFRS 10 – Consolidation

Selon IFRS 10, l'entité est tenue de consolider une entité détenue lorsqu'elle est exposée, ou a droit, à des rendements variables découlant de son rôle dans celle-ci et qu'elle a en outre la capacité d'utiliser son pouvoir sur l'entité détenue pour influencer sur le montant de ces rendements. Selon les IFRS en vigueur actuellement, la consolidation est obligatoire si l'entité a le pouvoir de diriger les méthodes financières et opérationnelles d'une entité afin de tirer des avantages de ses activités. IFRS 10 remplace SIC-12, « Consolidation – Entités ad hoc » et certaines parties d'IAS 27, « États financiers consolidés et individuels ».

IFRS 11 – Partenariats

Aux termes d'IFRS 11, le coentrepreneur est tenu de classer sa participation dans un partenariat à titre de coentreprise ou d'opération conjointe. Les coentreprises sont comptabilisées au moyen de la méthode de la mise en équivalence alors que, dans le cas d'une opération conjointe, le coentrepreneur comptabilise uniquement sa quote-part des actifs, passifs, produits et charges. Selon les IFRS en vigueur actuellement, les entités ont le choix d'utiliser la méthode de la consolidation proportionnelle ou la méthode de la mise en équivalence pour comptabiliser les participations dans des coentreprises. IFRS 11 annule et remplace IAS 31, « Participations dans des coentreprises » et SIC-13, « Entités contrôlées conjointement – Apports non monétaires par des coentrepreneurs ».

IFRS 12 – Informations à fournir sur les participations dans d'autres entités

IFRS 12 établit les exigences en matière d'informations à fournir sur les participations dans d'autres entités, comme les partenariats, les entreprises associées, les entités ad hoc et les autres entités hors bilan. La norme reprend les obligations actuelles en matière d'informations à fournir et établit d'autres obligations significatives touchant la nature de la participation de l'entité dans d'autres entités et les risques connexes.

IFRS 13 – Évaluation de la juste valeur

Actuellement, les directives concernant l'établissement de la juste valeur et les informations à fournir connexes sont fournies dans diverses IFRS traitant spécifiquement de l'établissement de la juste valeur. IFRS 13 est une norme plus exhaustive concernant les obligations en matière d'évaluation de la juste valeur et des informations à fournir connexes pour l'ensemble des IFRS. Cette nouvelle norme définit clairement la juste valeur comme le prix qui serait reçu de la vente d'un actif ou payé pour transférer un passif dans le cadre d'une transaction volontaire entre participants du marché à la date d'évaluation. Cette norme établit également les informations à fournir concernant l'évaluation à la juste valeur.

Modifications d'autres normes

En outre, des modifications ont été apportées à des normes en vigueur, notamment IAS 27, « États financiers individuels » et IAS 28, « Participations dans des entreprises associées et des coentreprises ». IAS 27 traite de la comptabilisation des filiales, des entités contrôlées conjointement et des entreprises associées dans les états financiers non consolidés. Quant à IAS 28, elle vise désormais également les coentreprises et tient compte des modifications apportées par les IFRS 10 – 13.

Modifications d'IAS 19 – Avantages du personnel

Ces modifications d'IAS 19 changent considérablement la comptabilisation et l'évaluation du coût au titre des régimes à prestations définies et des indemnités de fin de contrat de travail, en plus d'exiger que soient fournies des informations plus détaillées sur l'ensemble des avantages du personnel. Les écarts actuariels ont été renommés « réévaluations » et sont comptabilisés immédiatement dans les autres éléments du résultat global. Les réévaluations comptabilisées dans les autres éléments du résultat global ne sont pas reclassées en résultat net au cours des périodes ultérieures. En outre, les modifications prévoient le devancement de la comptabilisation des coûts des services passés alors qu'ils sont comptabilisés dans la période durant laquelle est modifié le régime. Le coût annuel d'un régime par capitalisation sera établi en appliquant le taux d'actualisation à l'actif ou au passif net au titre du régime à prestations définies. Les modifications apportées à IAS 19 auront également une incidence sur la présentation du coût de retraite étant donné que le coût des prestations sera divisé entre (i) le coût des prestations comptabilisé pour la période (coût des services rendus) et la variation des prestations (coûts des services passés, liquidations et réductions) et (ii) le coût financier ou le produit financier.

Plusieurs autres modifications ont été apportées à la comptabilisation, à l'évaluation et au classement, notamment une redéfinition des directives en matière d'avantages à court terme et des autres avantages à long terme relativement au traitement fiscal des régimes d'avantages du personnel, des directives concernant les facteurs de risque et de partage des coûts, outre des informations à fournir plus détaillées.

La méthode comptable qu'emploie actuellement la Société à l'égard des avantages du personnel pour la présentation du coût de retraite et la comptabilisation immédiate des écarts actuariels dans les autres éléments du résultat global est compatible avec les obligations qu'établit la norme modifiée. Toutefois, la Société devra désormais fournir des informations supplémentaires et calculer le coût annuel en appliquant le taux d'actualisation au montant net de l'actif ou du passif au titre des régimes à prestations définies.

Modifications d'IAS 1 – Présentation des états financiers

Ces modifications d'IAS 1 obligent les entités à séparer les éléments présentés dans les autres éléments du résultat global en deux groupes, selon qu'ils peuvent ou non être reclassés en résultat net ultérieurement. Les éléments qui ne seront pas reclassés, comme les réévaluations découlant des modifications d'IAS 19, seront présentés séparément des éléments pouvant être reclassés ultérieurement, comme les profits et pertes différés sur les couvertures de flux de trésorerie. Les entités qui décident de présenter les autres éléments du résultat global avant impôts devront présenter de façon distincte les montants d'impôts liés aux deux groupes d'éléments.

Méthode comptable relativement aux quotas d'émissions de carbone

L'Union européenne a adopté une loi relative au système communautaire d'échange de quotas d'émissions (« SCEQE »), qui s'appliquera aux émissions de carbone issues de l'aviation. Cette loi entrera en vigueur en janvier 2012 et visera notamment les vols reliant le Canada et les pays de l'Union européenne. En vertu de cette loi, les exploitants aériens doivent consigner les données liées à la consommation de carburant et aux émissions et en faire rapport.

Air Canada sera tenue d'adopter le SCEQE à compter de janvier 2012. Avec prise d'effet le 1^{er} janvier 2012, Air Canada entend adopter un modèle comptable pour le coût de règlement selon lequel les quotas d'émissions octroyés par l'Union européenne sont comptabilisés à titre d'immobilisations incorporelles et sont évalués à leur juste valeur à la date de comptabilisation initiale, contrebalancés par un montant imputé au produit différé à titre de subvention gouvernementale. Les quotas d'émissions achetés seront comptabilisés au coût, également à titre d'immobilisations incorporelles. Les immobilisations incorporelles seront par la suite évaluées à l'aide du modèle du coût prescrit par IAS 38, « Immobilisations incorporelles », et seront décomptabilisées au terme de chaque période de conformité aux quotas d'émissions à titre de montant contrebalançant la provision de la Société au titre des obligations liées aux émissions. Les immobilisations incorporelles seront assujetties à la méthode comptable de la Société visant la dépréciation des actifs à long terme.

La subvention gouvernementale, qui sera évaluée en fonction de la juste valeur des quotas d'émissions à la date de comptabilisation initiale, sera amortie à titre de montant contrebalançant les autres charges opérationnelles au cours de la période de conformité aux quotas d'émissions en fonction du volume d'émissions produit durant la période en regard du volume d'émissions attendu pour la période de conformité.

Une provision au titre du respect des quotas d'émissions sera comptabilisée et contrebalancée par un montant imputé aux autres charges opérationnelles, étant donné que les émissions de carbone sont déterminées à l'aide d'un modèle du coût moyen pondéré par unité d'émission devant être produite pour l'ensemble de la période de conformité. Cette provision sera inscrite, déduction faite des quotas d'émissions, à l'état de la situation financière consolidée d'Air Canada.

11.2 Passage aux Normes internationales d'information financière

Avec prise d'effet le 1^{er} janvier 2011 comme il est décrit plus avant dans les états financiers consolidés résumés intermédiaires non audités du premier trimestre de 2011 et les notes complémentaires d'Air Canada, Air Canada a commencé à présenter ses résultats financiers selon les Normes internationales d'information financière (« IFRS »). Il y a lieu de se reporter au rapport de gestion d'Air Canada pour le premier trimestre de 2011 daté du 4 août 2011 pour un complément d'information.

12. Arrangements hors bilan

On trouvera de l'information sur les arrangements hors bilan d'Air Canada à la rubrique 13 du rapport de gestion de 2010 d'Air Canada daté du 10 février 2011. Aucun changement notable n'a été apporté depuis à ces arrangements hors bilan par rapport à l'information fournie à cette date.

13. Transactions entre parties liées

Au 30 septembre 2011, Air Canada n'était partie à aucune transaction entre parties liées selon la définition qu'en donne la partie I du Manuel de l'ICCA, sauf celles visant des membres de la haute direction clés dans le cadre normal de leurs contrats de travail ou conventions d'administrateur.

14. Facteurs de risque

On trouvera de l'information détaillée sur les facteurs de risque auxquels est exposée Air Canada à la rubrique 18, *Facteurs de risque*, du rapport de gestion de 2010 d'Air Canada daté du 10 février 2011. Air Canada n'a connaissance d'aucun changement notable visant ces facteurs de risque depuis cette date.

Cependant, l'information sur les facteurs de risque évoqués à la rubrique *Litiges en cours* du rapport de gestion d'Air Canada de 2010 daté du 10 février 2011 est actualisée pour tenir compte des éléments suivants :

- le délai de prescription usuel de cinq ans, en date du 14 février 2011, au cours duquel le Département de justice des États-Unis peut demander la mise en accusation pour violation présumée des lois sur les pratiques tarifaires anticoncurrentielles en matière de fret sans qu'aucune procédure n'ait été intentée contre Air Canada.
- L'enquête ordonnée par la Commission canadienne des droits de la personne est terminée, et la Commission a déterminé que la plainte ne sera pas renvoyée au Tribunal canadien des droits de la personne pour instruction.

15. Contrôles et procédures

Contrôles et procédures de communication de l'information et contrôle interne à l'égard de l'information financière

La Société s'est dotée des contrôles et procédures de communication de l'information visant à fournir une assurance raisonnable que toute l'information pertinente est dûment présentée au président et chef de la direction (le « chef de la direction »), à son vice-président général et chef des Affaires financières (le « chef des Affaires financières ») et à son Comité sur la politique d'information financière pour que des décisions appropriées et rapides puissent être prises relativement à l'information à rendre publique.

Le contrôle interne à l'égard de l'information financière a été établi par la direction, sous la supervision du chef de la direction et du chef des Affaires financières de la Société, et avec leur concours, en vue de fournir une assurance raisonnable quant à la fiabilité de l'information financière et à la préparation des états financiers de la Société à des fins de publication conformément aux PCGR.

Dans les documents déposés par la Société pour l'exercice 2010, le chef de la direction et le chef des Affaires financières de la Société ont attesté, en application du *Règlement 52-109*, du caractère approprié de l'information financière communiquée, de la conception et de l'efficacité des contrôles et procédures de communication de l'information de la Société, et de la conception et de l'efficacité du contrôle interne à l'égard de l'information financière.

Dans les documents déposés par la Société pour le troisième trimestre de 2011, le chef de la direction et le chef des Affaires financières de la Société ont attesté, en application du *Règlement 52-109*, du caractère approprié de l'information financière communiquée, de la conception des contrôles et procédures de communication de l'information de la Société, et de la conception des contrôles internes à l'égard de l'information financière.

Le Comité de vérification, des finances et du risque de la Société a examiné le présent rapport de gestion ainsi que le rapport financier intermédiaire, et le Conseil d'administration de la Société a approuvé ces documents aux fins de publication.

Modifications au contrôle interne à l'égard de l'information financière

Aucune modification n'a été apportée au contrôle interne à l'égard de l'information financière d'Air Canada au cours du troisième trimestre de 2011 qui a eu, ou est raisonnablement susceptible d'avoir, une incidence importante sur le contrôle interne à l'égard de l'information financière.

16. Mesures financières hors PCGR

BAIIALA

Le BAIIALA (à savoir le bénéfice avant intérêts, impôts, dotation aux amortissements et aux pertes de valeur et location avions) est une mesure financière hors PCGR, couramment utilisée dans le secteur du transport aérien pour donner un aperçu du résultat opérationnel avant la dotation aux amortissements et aux pertes de valeur et les coûts de location avions, coûts qui varient sensiblement d'une compagnie aérienne à l'autre en raison de la façon dont chacune finance son matériel volant et ses autres actifs. Comme le BAIIALA n'est pas une mesure conforme aux PCGR pour la présentation d'états financiers et qu'il n'a pas de sens normalisé, il n'est probablement pas comparable à des mesures similaires présentées par d'autres sociétés ouvertes.

Le BAIIALA d'Air Canada est rapproché du bénéfice opérationnel (de la perte opérationnelle) comme suit :

(en millions de dollars canadiens)	Troisièmes trimestres			Neuf premiers mois		
	2011	2010	Variation (\$)	2011	2010	Variation (\$)
Bénéfice (perte) opérationnel selon les PCGR	270 \$	306 \$	(36) \$	277 \$	217 \$	60 \$
Rajouter :						
Locations avions	80	89	(9)	249	267	(18)
Dotation aux amortissements et aux pertes de valeur	185	185	-	554	574	(20)
BAIIALA	535 \$	580 \$	(45) \$	1 080 \$	1 058 \$	22 \$

Charges opérationnelles, exclusion faite de la charge de carburant

Air Canada se sert des « charges opérationnelles, exclusion faite de la charge de carburant », pour mesurer le rendement courant de ses activités sans égard aux effets de la facture de carburant et ne pas risquer ainsi de fausser l'analyse des tendances à la base de ses rendements commerciaux. La charge de carburant fluctue largement sous l'effet de facteurs multiples, dont la conjoncture internationale, des événements géopolitiques et le taux de change entre le dollar canadien et le dollar américain, et le fait d'exclure cette charge de l'analyse des résultats établis selon les PCGR permet à Air Canada de suivre l'évolution de son rendement opérationnel sur des bases comparables. Comme cette mesure (« charges opérationnelles, exclusion faite de la charge de carburant ») n'est pas conforme aux PCGR pour la présentation d'états financiers et n'a pas de sens normalisé, elle n'est probablement pas comparable à des mesures similaires présentées par d'autres sociétés ouvertes.

Les charges opérationnelles, exclusion faite de la charge de carburant, d'Air Canada se rapprochent des charges opérationnelles de la façon suivante :

(en millions de dollars canadiens)	Troisièmes trimestres			Neuf premiers mois		
	2011	2010	Variation (\$)	2011	2010	Variation (\$)
Charges opérationnelles selon les PCGR	2 972 \$	2 720 \$	252 \$	8 636 \$	7 953 \$	683 \$
Retrancher :						
Carburant avions	(943)	(733)	(210)	(2 567)	(2 012)	(555)
Charges opérationnelles, exclusion faite de la charge de carburant	2 029 \$	1 987 \$	42 \$	6 069 \$	5 941 \$	128 \$

Bénéfice net (perte nette) ajusté par action – dilué

Air Canada se sert du « bénéfice (perte) dilué par action – dilué », pour mesurer le rendement de ses activités sans égard aux effets du change et des éléments non récurrents. Comme cette mesure n'est pas conforme aux PCGR pour la présentation d'états financiers et n'a pas de sens normalisé, elle n'est probablement pas comparable à des mesures similaires présentées par d'autres sociétés ouvertes.

(en millions de dollars canadiens)	Troisièmes trimestres			Neuf premiers mois		
	2011	2010	Variation (\$)	2011	2010	Variation (\$)
Bénéfice net (perte nette) pour la période	(125) \$	315 \$	(440) \$	(193) \$	(120) \$	(73) \$
Retrancher :						
Perte (profit) de change	281	(115)	396	168	(48)	216
Charge d'intérêts relativement au remboursement d'une facilité de crédit à terme	-	-	-	-	54	(54)
Bénéfice net (perte nette) ajusté	156 \$	200 \$	(44) \$	(25) \$	(114) \$	89 \$
Nombre moyen pondéré ajusté d'actions utilisé dans le calcul de la perte diluée par action (en millions)	282	286	(4)	278	278	-
Bénéfice net (perte nette) ajusté par action – dilué	0,55 \$	0,70 \$	(0,15) \$	(0,09) \$	(0,41) \$	0,32 \$

17. Glossaire

Autres produits passages et fret — Produits tirés de vols dont les points d'origine et de destination se trouvent surtout en Amérique centrale et en Amérique du Sud, en Australie, dans les Antilles et au Mexique.

BAIIALA — Unité de mesure ne relevant pas des PCGR, couramment utilisée dans le secteur du transport aérien pour mesurer le bénéfice avant les intérêts, les impôts, la dotation aux amortissements et aux pertes de valeur et les locations avions. Cette unité de mesure donne un aperçu du résultat opérationnel avant la dotation aux amortissements et aux pertes de valeur et les coûts de location avions, lesquels coûts varient sensiblement d'une compagnie aérienne à l'autre en raison de la façon dont chacune finance son matériel volant et ses autres actifs. Se reporter à la rubrique 16 du présent rapport de gestion pour un complément d'information.

COSMO — Charges opérationnelles par siège-mille offert.

Coefficient d'occupation — Mesure de l'utilisation de la capacité offerte aux passagers correspondant aux passagers-milles payants exprimés en pourcentage des sièges-milles offerts.

Passagers-milles payants (PMP) — Mesure du trafic passagers correspondant au produit du nombre de passagers payants transportés par le nombre de milles qu'ils ont parcourus.

Point (ou point de pourcentage) — Mesure de l'écart arithmétique entre deux pourcentages.

Produits passages et fret transatlantiques — Produits tirés de vols transatlantiques dont les points d'origine et de destination se trouvent surtout en Europe.

Produits passages et fret transpacifiques — Produits tirés de vols transpacifiques dont les points d'origine et de destination se trouvent surtout en Asie.

Produits passages par siège-mille offert (PPSMO) — Moyenne des produits passages par siège-mille offert.

Rendement unitaire — Moyenne des produits passages par passager-mille payant.

Sièges-milles offerts (SMO) — Mesure de la capacité offerte aux passagers correspondant au produit du nombre total de sièges payants offerts par le nombre de milles parcourus.

Tonne-mille effective (TME) — Produit mathématique correspondant au tonnage multiplié par la distance de transport.

Tonne-mille payante (TMP) — Produit mathématique correspondant au poids (en tonnes) de la cargaison transportée multiplié par la distance de transport exprimée en milles.