

Communiqué

Air Canada annonce ses résultats de l'exercice et du quatrième trimestre de 2011

BAIIALA annuel de 1,242 G\$ et bénéfice opérationnel de 179 M\$

MONTRÉAL, le 9 février 2012 – Air Canada a déclaré aujourd’hui un bénéfice opérationnel de 179 M\$ pour l’exercice 2011 comparativement à un bénéfice opérationnel (avant la réduction nette de 46 M\$ de la provision pour enquêtes sur le fret) de 232 M\$ en 2010, soit un fléchissement de 53 M\$. La perte nette ajustée diluée par action s'est établie à 0,72 \$ en 2011 contre 0,58 \$ en 2010.

Au quatrième trimestre de 2011, Air Canada a inscrit une perte opérationnelle de 98 M\$ alors qu'elle avait comptabilisé un bénéfice opérationnel (avant la réduction nette de la provision pour enquêtes sur le fret) de 15 M\$ au quatrième trimestre de 2010, soit un recul de 113 M\$. Air Canada a comptabilisé un bénéfice avant intérêts, impôts, dotation aux amortissements et aux pertes de valeur et location d'avions (« BAIIALA ») de 162 M\$ au quatrième trimestre de 2011 contre un BAIIALA (avant la réduction nette de la provision pour enquêtes sur le fret) de 328 M\$ au quatrième trimestre de 2010, soit une baisse de 166 M\$.

« Malgré les défis que nous avons dû relever en 2011, je me réjouis de faire état de l'excellent progrès dans l'accomplissement des priorités de la Société durant l'exercice, a déclaré Calin Rovinescu, président et chef de la direction. L'accent que nous mettons sur les initiatives de génération de revenus s'est traduit par une croissance de 8 %, soit une hausse de 826 M\$, par rapport à l'exercice précédent et par une performance record au chapitre du chiffre d'affaires pour notre compagnie aérienne, ce qui a contribué à atténuer l'augmentation de 723 M\$ de la charge de carburant. Dans le cadre du programme de transformation des coûts, nous avons dès la fin du troisième trimestre dépassé notre cible, soit des gains en matière de revenus et des économies de l'ordre de 530 M\$ sur une base annualisée. Toujours soucieux de gérer la capacité de manière disciplinée, nous avons affiché le deuxième coefficient d'occupation annuel le plus élevé de toute notre histoire, soit 81,6 %. Qui plus est, notre initiative d'accroissement du trafic de correspondance internationale par le truchement de nos points d'accès canadiens commence à rapporter, surtout à l'aéroport de Toronto-Pearson, où nous constatons une progression de 110 % depuis 2009.

« La transformation des coûts et l'optimisation des revenus demeurent des priorités fondamentales d'Air Canada à l'appui des initiatives permanentes de réduction des coûts unitaires et un certain nombre d'importants projets de transformation de l'entreprise sont actuellement mis en exécution.

« En œuvrant à solidifier le lien noué avec notre clientèle, nous avons réussi à stimuler le trafic lié à la cabine de haut rapport, facteur qui a donné lieu à une progression de 8,3 % du chiffre

d'affaires lié à ce segment. Malgré des négociations collectives difficiles en 2011, nos employés ont prouvé leur engagement à l'égard du service à la clientèle. Nous tenons à remercier nos clients qui ont souligné l'excellence et le professionnalisme de nos effectifs et la qualité des produits de notre compagnie aérienne, en classant Air Canada meilleure compagnie aérienne internationale en Amérique du Nord pour la deuxième année consécutive dans le cadre du sondage annuel World Airline Awards réalisé par Skytrax auprès des voyageurs aériens internationaux.

« Eu égard à la conjoncture économique actuelle, nous continuerons de gérer la capacité avec prudence et envisageons une croissance de la capacité mesurée en SMO ne dépassant pas 1,5 % en 2012. Nous considérons la pénétration du segment à faibles coûts du marché des voyages d'agrément comme un élément important pour la Société, et nous évaluons présentement divers modèles qui nous permettraient d'être un acteur au sein de ce segment. »

Points saillants relativement au compte de résultat

Les produits passages réseau ont progressé de 118 M\$ (+5,2 %) au quatrième trimestre de 2011 par rapport au quatrième trimestre de 2010 en raison d'une croissance de 2,6 % du trafic et d'une amélioration de 1,9 % du rendement unitaire, compte non tenu de l'ajustement favorable de 40 M\$ inscrit au quatrième trimestre de 2010 (qui se rapportait aux trois premiers trimestres de 2010). À l'échelle du réseau, la capacité au quatrième trimestre de 2011 a crû de 2,5 % comparativement au quatrième trimestre de 2010. Au quatrième trimestre de 2011, les produits tirés de la cabine de haut rapport ont augmenté de 23 M\$ (+4,5 %), par comparaison au trimestre correspondant de 2010, du fait d'une hausse de 8,2 % du trafic alors que le rendement unitaire lié à la cabine de haut rapport a glissé de 2,2 %. Les produits passages par siège-mille offert (« PPSMO ») ont progressé de 2,0 % au quatrième trimestre de 2011 par rapport au quatrième trimestre de 2010, par suite essentiellement de la hausse des rendements unitaires.

Les charges opérationnelles se sont accrues de 196 M\$ (+8 %) au quatrième trimestre de 2011 comparativement au quatrième trimestre de 2010, par suite surtout de la hausse du prix de base du carburant en glissement annuel, de l'augmentation des charges de maintenance avions et du relèvement de la capacité. Ces augmentations ont été en partie annulées par la diminution marquée de la dotation aux amortissements et aux pertes de valeur.

Le coût unitaire, mesuré en charges opérationnelles par siège-mille offert (« COSMO »), a crû de 4,9% au quatrième trimestre de 2011 par rapport au quatrième trimestre de 2010. Exclusion faite de la charge de carburant et des coûts liés à la portion terrestre des forfaits de Vacances Air Canada, les COSMO ont diminué de 1,5 % au quatrième trimestre de 2011 en regard du quatrième trimestre de 2010. Les retombées favorables de l'augmentation de la capacité, de l'effet des mesures d'économie au titre du programme de transformation des coûts (« PTC »), outre l'accroissement de la longueur moyenne des étapes par rapport au quatrième trimestre de 2010, ont contribué à la baisse des COSMO (exclusion faite de la charge de carburant et des coûts liés à la portion terrestre des forfaits de Vacances Air Canada) en glissement annuel.

Au quatrième trimestre de 2011, Air Canada a déclaré une perte nette de 60 M\$, qui tenait compte d'un profit de change de 114 M\$, contre un bénéfice net de 89 M\$ au quatrième trimestre de 2010, qui incluait un profit de change de 136 M\$, une perte de valeur de 49 M\$ au titre d'appareils et un ajustement favorable net de 46 M\$ à la provision pour enquêtes sur le fret.

AIR CANADA 

MEMBRE DU RÉSEAU STAR ALLIANCE 

Pour l'exercice 2011, Air Canada a déclaré une perte nette de 249 M\$, qui tenait compte d'une perte de change de 54 M\$, contre une perte nette de 24 M\$ en 2010, qui incluait un profit de change de 184 M\$, une charge d'intérêts de 54 M\$ relativement au remboursement de la facilité de crédit à terme, une perte de valeur de 49 M\$ au titre d'appareils et un ajustement favorable net de 46 M\$ à la provision pour enquêtes sur le fret.

Points saillants relativement à la liquidité

Au 31 décembre 2011, la trésorerie, les équivalents de trésorerie et les placements à court terme d'Air Canada totalisaient 2,099 G\$, soit 18 % de ses produits opérationnels de 2011.

En 2011, les flux de trésorerie disponibles se sont établis à 366 M\$, une baisse de 380 M\$ en regard de 2010, en raison surtout de la diminution des flux de trésorerie opérationnels nets, du fléchissement de la trésorerie tirée du fonds de roulement et de l'accroissement des obligations de capitalisation des régimes de retraite au titre des services passés. En 2011, Air Canada a versé des cotisations de 385 M\$ à ses régimes de retraite. Pour 2012, elle prévoit verser des cotisations de l'ordre de 426 M\$.

Au 31 décembre 2011, la dette nette ajustée se chiffrait à 4 576 M\$, soit un recul de 298 M\$ par rapport au 31 décembre 2010. En 2011, une tranche de 366 M\$ tirée des flux de trésorerie disponibles positifs et le produit de 232 M\$ tiré de nouveaux emprunts ont été affectés à des remboursements de dette de 608 M\$. L'incidence favorable de l'appréciation du dollar canadien sur les loyers d'avions a de plus comprimé de 126 M\$ les obligations au titre de contrats de location simples immobilisés en 2011.

Relations de travail

Le 18 mars 2011, les pilotes d'Air Canada ont rejeté le projet d'entente intervenu entre Air Canada et l'ACPA, le syndicat les représentant. Depuis, Air Canada a repris les négociations avec l'ACPA et, alors que le calendrier de conciliation devrait expirer le 14 février 2012, il est prévu que les pourparlers se poursuivront après cette date avec l'aide d'un médiateur nommé par le gouvernement fédéral.

De plus, Air Canada continue de négocier avec l'Association internationale des machinistes et des travailleurs et travailleuses de l'aérospatiale (« AIMTA »), qui représente les mécaniciens, bagagistes et agents de fret de la compagnie aérienne, avec l'aide d'un conciliateur nommé par le gouvernement fédéral.

Air Canada est en négociation avec la Canadian Airline Dispatchers Association (« CALDA »), qui représente ses 74 agents de régulation des vols, à la suite du refus de ceux-ci de ratifier le projet de convention collective intervenu le 19 août 2011.

La compagnie aérienne est également en pourparlers avec la section locale 2002 du Syndicat des travailleurs et travailleuses de l'automobile (« TCA ») qui représente les 120 préposés à l'affectation des équipages d'Air Canada.

En 2011, de nouvelles conventions collectives ont été conclues, en premier lieu, avec les TCA, qui représentent les agents des centres d'appels et agents du service à la clientèle dans les aéroports d'Air Canada, en deuxième lieu, avec le Syndicat canadien de la fonction publique (« SCFP »), qui représente les agents de bord de la compagnie aérienne et, en troisième et dernier lieu, avec UNITE, qui représente le personnel du service à la clientèle, des services d'aéronef, des services de fret et de bureau d'Air Canada au Royaume-Uni.

Perspectives actuelles

Pour le premier trimestre de 2012, Air Canada entend augmenter sa capacité réseau exprimée en sièges-milles offerts (« SMO ») de 2,5 % à 3,5 % par rapport au premier trimestre de 2011.

Air Canada s'attend à ce que sa capacité réseau augmente de 0,0 % à 1,5 % pour l'ensemble de l'exercice 2012 par rapport aux niveaux de l'exercice 2011 et elle s'attend à ce que la capacité réseau de ses lignes intérieures pour l'ensemble de l'exercice 2012 progresse de 0,0 % à 1,5 % par rapport à l'ensemble de l'exercice 2011.

Pour le premier trimestre de 2012, Air Canada s'attend à une augmentation de l'ordre de 4,0 % à 5,0 % des COSMO (exclusion faite de la charge de carburant et des coûts liés à la portion terrestre des forfaits de Vacances Air Canada) par rapport au premier trimestre de 2011, essentiellement en raison d'une hausse prévue de la charge de maintenance avions.

Pour l'exercice 2012, Air Canada s'attend à une augmentation de l'ordre de 1,0 % à 2,0 % des COSMO (exclusion faite de la charge de carburant et des coûts liés à la portion terrestre des forfaits de Vacances Air Canada) par rapport à leur niveau de l'exercice 2011.

En ce qui concerne les perspectives susmentionnées, Air Canada part de l'hypothèse 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 % en 2012. Il a également été présumé que le dollar canadien se négocierait en moyenne à 1,01 \$ CA pour 1,00 \$ US au premier trimestre de 2012 et à 1,00 \$ CA pour 1,00 \$ US pour l'ensemble de 2012, et que le cours du carburéacteur s'établirait en moyenne à 0,88 \$ le litre pour le premier trimestre de 2012 et à 0,87 \$ le litre pour l'ensemble de 2012.

Le tableau ci-après récapitule les perspectives susmentionnées d'Air Canada pour le premier trimestre de 2012 et l'ensemble de l'exercice 2012, notamment les principales hypothèses retenues :

<u>Perspectives actuelles</u>	1^{er} trimestre 2012 par rapport au 1^{er} trimestre 2011	2012 par rapport à 2011
Capacité en sièges-milles offerts (réseau)	Hausse de l'ordre de 2,5 % à 3,5 %	Hausse de l'ordre de 0,0 % à 1,5 %
Capacité en sièges-milles offerts (Canada)	s. o.	Hausse de l'ordre de 0,0 % à 1,5 %
COSMO, hormis la charge de carburant et les coûts liés à la portion terrestre des forfaits de Vacances Air Canada	Hausse de l'ordre de 4,0 % à 5,0 %	Hausse de l'ordre de 1,0 % à 2,0 %

	Principales hypothèses 1 ^{er} trimestre 2012	Principales hypothèses Exercice 2012
<u>Principales hypothèses</u>		
Change du dollar CA au dollar US	1,01 \$	1,00 \$
Prix du litre de carburant en dollar CA (réduction faite des opérations de couverture liées au carburant)	0,88 \$	0,87 \$
Économie canadienne	Croissance annualisée du PIB canadien de l'ordre de 1,5 % à 2,0 % en 2012	Croissance du PIB canadien de l'ordre de 1,5 % à 2,0 %

Pour l'exercice 2012, Air Canada prévoit également ce qui suit :

- La charge de maintenance avions augmentera de 10 % à 14 % par rapport à l'exercice 2011.
- La dotation aux amortissements et aux pertes de valeur baissera de 70 M\$ par rapport à l'exercice 2011.
- Les charges sociales s'accroîtront de 35 M\$ par rapport à l'exercice 2011.

Le tableau ci-après récapitule les perspectives susmentionnées d'Air Canada pour l'ensemble de l'exercice 2012 :

	2012 par rapport à 2011
Charge de maintenance avions	Hausse de 10 % à 14 %
Dotation aux amortissements et aux pertes de valeur	Baisse de 70 M\$
Charges sociales	Hausse de 35 M\$

Les perspectives présentées dans le présent communiqué constituent des énoncés prospectifs au sens où l'entendent les lois sur les valeurs mobilières; elles partent de diverses hypothèses supplémentaires et sont exposées à plusieurs risques. On se reportera à cet égard à la *Mise en garde concernant les énoncés prospectifs* qui suit.

1) Mesures hors PCGR

Sont décrites ci-après certaines mesures hors PCGR qu'utilise Air Canada pour fournir des renseignements supplémentaires sur sa performance financière et opérationnelle. Comme ces mesures ne sont pas conformes aux PCGR du Canada pour la présentation d'états financiers et qu'elles n'ont pas de sens normalisé, elles ne sauraient être comparées à des mesures similaires présentées par d'autres sociétés ouvertes. Le lecteur est invité à se reporter au rapport de gestion de 2011 d'Air Canada pour un rapprochement des mesures financières hors PCGR.

- Air Canada utilise le bénéfice net (perte) ajusté par action - dilué pour mesurer son rendement tout en excluant les écarts de change et les autres éléments exceptionnels.
- Le BAIIALA est une mesure couramment utilisée dans le secteur du transport aérien et il est utilisé par Air Canada pour mesurer le bénéfice avant intérêts, impôts, dotation aux amortissements et aux pertes de valeur et locations d'avions, étant donné que ces coûts peuvent varier sensiblement d'une compagnie aérienne à l'autre en raison de la façon dont chacune finance son matériel volant et ses autres actifs.
- Les charges opérationnelles (exclusion faite de la charge de carburant et des coûts liés à la portion terrestre des forfaits de Vacances Air Canada) permettent à Air Canada de mesurer le rendement courant des activités de la compagnie aérienne car ces coûts et charges risquent de fausser l'analyse de certaines tendances commerciales et de rendre moins pertinente toute analyse comparative.
- Air Canada considère que les flux de trésorerie disponibles constituent un indicateur de la vigueur financière et du rendement de ses activités étant donné qu'ils indiquent le montant de trésorerie pouvant être affecté au remboursement de la dette et, notamment, au respect des obligations financières courantes et au réinvestissement dans Air Canada.
- La dette nette ajustée est une composante clé de la gestion du capital pour Air Canada car elle lui permet de mesurer sa dette nette.

Les états financiers consolidés de 2011 d'Air Canada et les notes complémentaires ainsi que son rapport de gestion peuvent être consultés sur son site au www.aircanada.com et seront déposés sur SEDAR au www.sedar.com.

Pour un complément d'information sur les documents publics d'Air Canada, dont sa Notice annuelle datée du 30 mars 2011, veuillez consulter le site d'Air Canada au www.aircanada.com ou SEDAR au www.sedar.com.

MISE EN GARDE CONCERNANT LES ÉNONCÉS PROSPECTIFS

Le présent communiqué de presse contient des énoncés prospectifs au sens de la législation en valeurs mobilières applicable. Ces énoncés découlent d'analyses et d'autres renseignements fondés sur la prévision de résultats à venir et l'estimation de montants qu'il est actuellement impossible de déterminer. Ils peuvent porter sur des observations concernant, entre autres, des résultats préliminaires, des prévisions, des stratégies, des attentes, des opérations projetées ou des actions futures. Ces énoncés prospectifs se reconnaissent à l'emploi de termes tels que « préliminaires », « prévoir », « croire », « pouvoir », « estimer », « projeter » et « planifier », employés au futur et au conditionnel, et d'autres termes semblables, ainsi qu'à l'évocation de certaines hypothèses.

Comme, de par leur nature, les énoncés prospectifs partent d'hypothèses, dont celles décrites dans le présent communiqué, ils sont soumis à de grands risques et incertitudes. Les prévisions ou projections ne sont donc pas entièrement assurées en raison, notamment, de la survenance possible d'événements externes ou de l'incertitude qui caractérise le secteur. À terme, les résultats réels peuvent donc différer sensiblement des résultats évoqués par ces énoncés prospectifs du fait de l'action de divers facteurs, dont l'état du secteur, du marché, du crédit et de la conjoncture en général, la capacité de réduire les coûts d'exploitation et d'obtenir du financement, les questions de retraite, les prix de l'énergie, les relations du travail, les taux de change et d'intérêt, la concurrence, les conflits armés, les attentats terroristes, les épidémies, les facteurs environnementaux



(y compris les systèmes météorologiques et autres phénomènes naturels et les facteurs découlant de sources d'origine humaine), les questions d'assurance et les coûts qui y sont associés, l'évolution de la demande en fonction du caractère saisonnier du secteur, les questions d'approvisionnement, l'évolution de la législation, de la réglementation ou de procédures judiciaires, les litiges actuels et éventuels avec des tiers ainsi que les facteurs dont il est fait mention dans le présent communiqué de presse et à la rubrique 18, « Facteurs de risque », du rapport de gestion de 2011 d'Air Canada. Les énoncés prospectifs contenus dans le présent communiqué représentent les attentes d'Air Canada en date du présent communiqué (ou à la date à laquelle ils sont censés avoir été formulés) et ils peuvent changer par la suite. Toutefois, Air Canada n'a ni l'intention ni l'obligation d'actualiser ou de réviser ces énoncés à la lumière de nouveaux éléments d'information ou d'événements futurs ou pour quelque autre motif, sauf si elle y est tenue par la réglementation en valeurs mobilières applicable.

- 30 -

RENSEIGNEMENTS

Relations avec les investisseurs : (514) 422-7353

Internet : aircanada.ca

AIR CANADA 

MEMBRE DU RÉSEAU STAR ALLIANCE 

Points saillants

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)	Quatrièmes trimestres			Exercices		
	2011	2010	Variation (\$)	2011	2010	Variation (\$)
Mesures de performance financière						
Produits opérationnels	2 699	2 616	83	11 612	10 786	826
Bénéfice (perte) opérationnel avant ajustement de la provision pour enquêtes sur le fret, montant net ¹⁾	(98)	15	(113)	179	232	(53)
Bénéfice (perte) opérationnel	(98)	61	(159)	179	278	(99)
Bénéfice (perte) non opérationnel	38	28	10	(429)	(303)	(126)
Bénéfice (perte) avant impôts sur le résultat	(60)	89	(149)	(250)	(25)	(225)
Bénéfice net (perte nette) de la période	(60)	89	(149)	(249)	(24)	(225)
Marge opérationnelle avant ajustement de la provision pour enquêtes sur le fret, montant net ¹⁾	(3,6) %	0,6 %	(4,2) pts	1,5 %	2,2 %	(0,6) pts
Marge opérationnelle (%)	(3,6) %	2,3 %	(5,9) pts	1,5 %	2,6 %	(1,0) pts
BAIIALA avant ajustement de la provision pour enquêtes sur le fret, montant net ^{1), 2)}	162	328	(166)	1 242	1 386	(144)
BAIIALA ²⁾	162	374	(212)	1 242	1 432	(190)
Marge BAIIALA avant ajustement de la provision pour enquêtes sur le fret, montant net (%) ^{1), 2)}	6,0 %	12,6 %	(6,6) pts	10,7 %	12,9 %	(2,2) pts
Marge BAIIALA (%) ²⁾	6,0 %	14,3 %	(8,3) pts	10,7 %	13,3 %	(2,6) pts
Trésorerie, équivalents de trésorerie et placements à court terme	2 099	2 192	(93)	2 099	2 192	(93)
Flux de trésorerie disponibles ³⁾	(69)	122	(191)	366	746	(380)
Dette nette ajustée ⁴⁾	4 576	4 874	(298)	4 576	4 874	(298)
Bénéfice net (perte nette) par action – dilué	(0,22) \$	0,27 \$	(0,49) \$	(0,92) \$	(0,12) \$	(0,80) \$
Perte nette ajustée par action – diluée ⁵⁾	(0,64) \$	(0,17) \$	(0,47) \$	(0,72) \$	(0,58) \$	(0,14) \$
Statistiques opérationnelles						
			Variation %			Variation %
Passagers-milles payants (PMP) (en millions)	12 065	11 756	2,6	54 223	51 875	4,5
Sièges-milles offerts (SMO) (en millions)	15 290	14 918	2,5	66 460	63 496	4,7
Coefficient d'occupation (%)	78,9 %	78,8 %	0,1 pts	81,6 %	81,7 %	(0,1) pts
Produits passages par PMP (« rendement unitaire ») (en cents) ⁶⁾	19,5	19,1	1,9	18,7	18,1	3,3
Produits passages par SMO (« PPSMO ») (en cents) ⁶⁾	15,4	15,1	2,0	15,3	14,8	3,2
Produits opérationnels par SMO (en cents) ⁶⁾	17,7	17,3	2,2	17,5	17,0	2,9
Charges opérationnelles par SMO (COSMO) (en cents)	18,3	17,4	4,9	17,2	16,6	3,5
COSMO, exclusion faite de la charge de carburant et des coûts liés à la portion terrestre des forfaits de Vacances Air Canada (en cents) ⁷⁾	12,6	12,8	(1,5)	11,7	12,0	(2,9)
Effectif moyen (en milliers d'ETP) ⁸⁾	23,6	23,3	1,5	23,7	23,2	2,1
Avions en service à la clôture de la période ⁹⁾	331	328	0,9	331	328	0,9
Utilisation moyenne du parc aérien (en heures par jour) ¹⁰⁾	9,4	9,4	(0,3)	10,1	9,8	2,7
Fréquences des produits (en milliers)	133	131	1,3	551	537	2,5
Longueur moyenne des étapes (en milles) ¹⁰⁾	857	850	0,8	892	868	2,7
Coût économique du litre de carburant (en cents) ¹¹⁾	88,6	67,5	31,3	85,2	66,4	28,3
Consommation de carburant (en millions de litres)	912	906	0,7	3 937	3 791	3,9

- 1) 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\$.
- 2) Le BAIIALA (à savoir le bénéfice avant intérêts, impôts, dotation aux amortissements et aux pertes de valeur et location d'avions) n'est pas une mesure financière reconnue par les PCGR. Se reporter à la rubrique 20, Mesures financières hors PCGR, du rapport de gestion 2011 d'Air Canada pour un rapprochement du BAIIALA compte non tenu de l'ajustement de la provision pour enquêtes sur le fret au résultat opérationnel et pour un rapprochement du BAIIALA au résultat opérationnel.
- 3) Les flux de trésorerie disponibles (à savoir les flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles moins les achats d'immobilisations corporelles et incorporelles) ne sont pas une mesure financière reconnue par les PCGR. Se reporter à la rubrique 9.5 du rapport de gestion 2011 d'Air Canada pour un complément d'information à cet égard.
- 4) La dette nette ajustée (à savoir le total de la dette moins la trésorerie, les équivalents de trésorerie et les placements à court terme, plus les contrats de location simple immobilisés) n'est pas une mesure financière reconnue par les PCGR. Se reporter à la rubrique 9.3 du rapport de gestion 2011 d'Air Canada pour un complément d'information à cet égard.
- 5) Le bénéfice net (perte nette) ajusté par action - dilué n'est pas une mesure financière reconnue par les PCGR. Se reporter à la rubrique 20 du rapport de gestion 2011 d'Air Canada pour un complément d'information à cet égard.
- 6) Les produits passages du quatrième trimestre de 2010 tiennent compte d'un ajustement annuel favorable de 40 M\$ relativement à la coentreprise transatlantique qu'Air Canada a créée avec United Airlines et Deutsche Lufthansa AG, mise au point définitivement en décembre 2010 mais ayant pris effet le 1^{er} janvier 2010, et à d'autres ententes intertransporteurs. Aux fins de comparaison, ces indicateurs ont été ajustés pour exclure l'incidence de l'ajustement favorable de 40 M\$ inscrit au quatrième trimestre de 2010, lequel se rapportait à des activités attribuables aux trois premiers trimestres de 2010.
- 7) Les charges opérationnelles, exclusion faite de la charge de carburant et des coûts liés à la portion terrestre des forfaits de Vacances Air Canada, ne sont pas une mesure financière reconnue par les PCGR. Se reporter à la rubrique 20 du rapport de gestion 2011 d'Air Canada pour un complément d'information à cet égard.
- 8) Rend compte des équivalents temps plein (« ETP ») à Air Canada, à l'exclusion des ETP chez des transporteurs tiers (comme Jazz Aviation S.E.C. (« Jazz »)) exerçant leurs activités au titre de contrats d'achat de capacité avec Air Canada.
- 9) 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 8 du rapport de gestion 2011 d'Air Canada pour un complément d'information à cet égard.
- 10) 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 contrat d'achat de capacité conclu avec Jazz.
- 11) 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 6 et 7 du rapport de gestion 2011 d'Air Canada pour un complément d'information à cet égard.