

Communiqué

Air Canada annonce ses résultats du troisième trimestre 2011 **Bénéfice opérationnel de 270 M\$ et BAIIALA de 535 M\$**

MONTRÉAL, le 4 novembre 2011 – Air Canada a déclaré aujourd'hui un bénéfice opérationnel de 270 M\$ pour le troisième trimestre comparativement à un bénéfice opérationnel de 306 M\$ au troisième trimestre de 2010, soit une diminution de 36 M\$. Le bénéfice avant intérêts, impôts, dotation aux amortissements et aux pertes de valeur (BAIIALA) a atteint 535 M\$, enregistrant une baisse de 45 M\$ par rapport au trimestre correspondant de 2010. Le résultat net dilué par action, ajusté pour exclure l'effet du change, s'est établi à 0,55 \$ au troisième trimestre de 2011, contre 0,70 \$ au troisième trimestre de 2010.

« Malgré la hausse de 47 % des prix du carburant en glissement annuel, le bénéfice opérationnel du troisième trimestre a reflété notre approche disciplinée en matière de gestion de la capacité et de déploiement d'actifs, laquelle a engendré un coefficient d'occupation record de 85,8 % pour le trimestre. Conjuguée à nos produits de pointe au sein de l'industrie, cette approche nous a permis de générer de solides revenus et d'améliorer le rendement unitaire pendant le trimestre, » a déclaré Calin Rovinescu, président et chef de la direction.

« Grâce à notre programme de transformation des coûts, nous avons désormais atteint notre cible de 530 M\$ au titre des avantages durables annuels. La transformation des coûts et l'amélioration constante demeurent l'une des priorités fondamentales d'Air Canada et resteront un objectif essentiel à l'appui des initiatives permanentes de réduction des coûts unitaires. Qui plus est, nous avons réduit la dette nette ajustée de près de 500 M\$ par rapport au 30 septembre 2010.

« Pour le reste de l'exercice en cours et pour le prochain exercice, nous nous concentrerons sur nos quatre priorités fondamentales : 1) exploiter pleinement la marque et le réseau mondial d'Air Canada tout en conservant une approche disciplinée en matière de croissance; 2) améliorer notre structure des coûts, combler notre déficit de capitalisation des régimes de retraite et accroître le chiffre d'affaires; 3) mettre l'accent sur les passagers et les produits liés à la cabine de haut rapport; 4) continuer à optimiser notre culture d'entreprise.

« Eu égard à la conjoncture actuelle, nous continuerons de gérer la capacité avec prudence à l'avenir, et envisageons par conséquent une croissance de la capacité mesurée en SMO ne dépassant pas 1,5 % en 2012. Si la demande passagers devait se ressentir d'un ralentissement économique prolongé, notre parc aérien nous procurerait la souplesse nécessaire pour ajuster la capacité selon les besoins et ainsi atténuer toute répercussion défavorable. En outre, nous restons à l'affût des possibilités que recèle le marché à prix modique dans la mesure où nous pouvons le pénétrer de façon durable moyennant des coûts réellement faibles.

« Je tiens à remercier notre personnel pour son engagement envers les priorités susmentionnées malgré les nombreux défis qui ont marqué le trimestre écoulé. Les efforts soutenus qu'ils déploient

ont été soulignés par nos clients, qui ont classé Air Canada meilleure compagnie aérienne internationale en Amérique du Nord. C'est la deuxième année consécutive que nous nous classons au premier rang dans le cadre du sondage annuel World Airline Awards réalisé par Skytrax auprès des voyageurs aériens internationaux. »

Points saillants relativement à l'état des résultats

Les produits passages réseau ont progressé de 215 M\$ (+7,9 %) par rapport au troisième trimestre de 2010 grâce à une croissance de 3,8 % du trafic et de 3,8 % du rendement unitaire. À l'échelle du réseau, la capacité a crû de 2,6 % comparativement au troisième trimestre de 2010, appuyée par l'accroissement du taux d'utilisation des appareils en glissement annuel.

Le gain de 3,8 % du rendement pour l'ensemble du réseau est attribuable à la progression du rendement sur tous les marchés. Il s'explique par la majoration des tarifs et des suppléments carburant, qui sont venus contrebalancer en partie l'augmentation des prix du carburant, ainsi que par l'augmentation du trafic relativement à la cabine de haut rapport en glissement annuel. Les produits tirés de la cabine de haut rapport ont augmenté de 38 M\$ (+7,2 %), du fait d'une hausse de 5,8 % du trafic et de l'amélioration de 1,3 % du rendement unitaire.

Les produits passages par siège-mille offert (PPSMO) ont progressé de 5,1 % par rapport au troisième trimestre de 2010, par suite de l'amélioration des rendements unitaires et de la croissance de 1,1 point du coefficient d'occupation.

Les charges opérationnelles se sont accrues de 252 M\$ (+9 %) comparativement au troisième trimestre de 2010, par suite surtout de la hausse de 47 % du prix de base du carburant en glissement annuel et de l'augmentation de 2,6 % de la capacité à l'échelle du réseau. Ces augmentations ont été en partie annulées par l'incidence favorable de l'appréciation du dollar canadien sur les charges libellées en monnaies étrangères (laquelle a fait baisser les charges opérationnelles de 96 M\$, comparativement au troisième trimestre de 2010). Les mesures d'économie au titre du programme de transformation des coûts (PTC) ont aussi aidé à comprimer diverses charges opérationnelles.

Le coût unitaire, mesuré en charges opérationnelles par siège-mille offert (COSMO), a crû de 6,6% au troisième trimestre de 2011 par rapport au troisième trimestre de 2010. Exclusion faite de la charge de carburant, les COSMO ont diminué de 0,4 % en glissement annuel, essentiellement en raison des retombées favorables de l'appréciation du dollar canadien sur les charges opérationnelles libellées en monnaies étrangères (surtout en dollars américains), de l'augmentation de la capacité et de l'effet des mesures d'économie au titre du PTC. L'augmentation du taux d'utilisation des appareils et de la longueur moyenne des étapes par rapport au troisième trimestre de 2010 a aussi contribué à la baisse des COSMO (exclusion faite de la charge de carburant) en glissement annuel. Cette diminution de 0,4 % des COSMO (exclusion faite de la charge de carburant) constitue une amélioration en regard de celle de 1,0 % à 2,0 % 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.

AIR CANADA 

MEMBRE DU RÉSEAU STAR ALLIANCE 

En raison principalement des pertes de change, Air Canada déclare une perte nette de 124 M\$ pour le troisième trimestre de 2011, contre un bénéfice net de 317 M\$ au troisième trimestre de 2010, soit une variation de 441 M\$. Les résultats du troisième trimestre de 2011 tiennent compte d'une perte de change de 281 M\$, alors que les résultats du troisième trimestre de 2010 tenaient compte d'un profit de change de 115 M\$.

Au troisième trimestre de 2011, Air Canada a déclaré une perte diluée par action avant ajustement de 0,45 \$. Après ajustement, le bénéfice net dilué de la compagnie aérienne s'est établi à 0,55 \$ par action au troisième trimestre de 2011, contre un bénéfice net dilué de 0,70 \$ par action au troisième trimestre de 2010. Le résultat net dilué par action pour le troisième trimestre de 2011 est ajusté pour exclure la perte de change de 281 M\$ d'Air Canada. Le résultat net dilué par action au troisième trimestre de 2010 était ajusté pour exclure le profit de change de 115 M\$ d'Air Canada.

Points saillants relativement à la liquidité

Au 30 septembre 2011, la trésorerie, les équivalents de trésorerie et les placements à court terme d'Air Canada totalisaient 2,179 G\$, soit 19 % de ses produits opérationnels des 12 derniers mois.

Au troisième trimestre de 2011, les flux de trésorerie disponibles se sont établis à 4 M\$, une baisse de 108 M\$ en regard du troisième trimestre de 2010, en raison surtout de la diminution des flux de trésorerie opérationnels nets, qui cadre avec le fléchissement du BAIIA du troisième trimestre, de l'accroissement des dépenses d'investissement et de l'incidence de l'augmentation des cotisations au titre des régimes de retraite. Cette année, Air Canada s'attend à verser des cotisations de 308 M\$ à ses régimes de retraite au titre des services passés et des services rendus au cours de la période.

Au 30 septembre 2011, le total de la dette et des obligations au titre des contrats de location-financement, y compris la partie courante, se chiffre à 4 479 M\$, en baisse de 116 M\$ par rapport au 31 décembre 2010. La réduction de la dette à long terme et des obligations au titre des contrats de location-financement depuis le 31 décembre 2010 s'explique principalement par des remboursements de 484 M\$, y compris des versements forfaitaires et finaux totalisant 221 M\$. Cette réduction a été annulée en partie par l'incidence défavorable de l'appréciation du dollar canadien sur la dette d'Air Canada libellée en monnaies étrangères (principalement en dollars américains), laquelle a donné lieu à une hausse de 213 M\$, et par le produit des emprunts qui s'est chiffré à 125 M\$.

Au 30 septembre 2011, la dette nette ajustée se chiffrait à 4 645 M\$, soit un accroissement de 283 M\$ par rapport au 30 juin 2011, du fait de l'incidence défavorable du change de 331 M\$, en partie compensée par des remboursements de dette de 73 M\$.

Par rapport au 30 septembre 2010, la dette nette ajustée de 4 645 M\$ était en baisse de 493 M\$, principalement en raison des remboursements de dette de 459 M\$ et de l'incidence favorable de l'appréciation du dollar canadien sur les loyers d'avions qui a comprimé les obligations au titre de contrats de location simples immobilisés.

Mise à jour concernant les relations de travail

À la suite de deux votes de ratification des agents de bord de la compagnie aérienne, membres du Syndicat canadien de la fonction publique (SCFP), qui ont rejeté à chaque fois un projet de convention collective appuyé par le comité de négociation du SCFP, et par suite de la décision de la ministre du Travail du gouvernement fédéral de confier au Conseil canadien des relations industrielles le règlement de cette question, Air Canada et le SCFP ont convenu le 20 octobre 2011 d'un processus définitif ayant force exécutoire en vue de résoudre les questions en litige relatives au renouvellement de leur convention collective aux termes de l'article 79 du Code canadien du travail. La décision définitive ayant force exécutoire établira les modalités de renouvellement de la convention collective et devra être rendue au plus tard le 7 novembre 2011. Durant ce processus et une fois que la nouvelle convention collective entre en vigueur, les parties conviennent qu'il ne peut y avoir de grève ou de lock-out, conformément au Code canadien du travail.

À la suite du vote de ratification des pilotes d'Air Canada qui ont rejeté le projet d'entente intervenu entre Air Canada et l'ACPA, syndicat représentant les pilotes de la compagnie aérienne, le 18 mars 2011, projet qui était recommandé par le comité de négociation de l'ACPA, Air Canada a demandé l'intervention d'un conciliateur fédéral le 28 octobre 2011 afin de faciliter les pourparlers en vue de la négociation d'un règlement, au vu du délai écoulé depuis que la société avait informé l'ACPA de son désir de revenir à la table de négociation.

Une nouvelle convention collective de quatre ans a été ratifiée le 27 juin 2011 avec la section du Syndicat des travailleurs canadiens de l'automobile (TCA) qui représente les agents des centres téléphoniques et agents du service clientèle des aéroports au Canada, après une interruption de travail de trois jours au cours de laquelle la compagnie aérienne a continué d'exercer intégralement ses activités. Air Canada a entamé des négociations avec les sections des TCA représentant les 125 préposés à l'affectation des équipages de la compagnie aérienne.

Air Canada a également amorcé des négociations avec l'Association internationale des machinistes et des travailleurs et travailleuses de l'aérospatiale (AIMTA), qui représente les mécaniciens, bagagistes, agents de fret et certains membres du personnel des services financiers et de bureau de la compagnie aérienne en vue de conclure une nouvelle convention collective.

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.

Perspectives actuelles

Pour le quatrième trimestre de 2011, Air Canada entend augmenter sa capacité réseau exprimée en sièges-milles offerts (SMO) de 1,5 % à 2,5 % par rapport au quatrième trimestre de 2010.

Compte tenu de la capacité mesurée en SMO affichée pour les neuf premiers mois de 2011, Air Canada s'attend maintenant à ce que sa capacité réseau (mesurée en sièges-milles offerts, ou SMO) augmente de 4,0 % à 4,5 % pour l'ensemble de l'exercice 2011 par rapport aux niveaux de l'exercice 2010 (alors que l'augmentation projetée dans son communiqué de presse du 4 août

AIR CANADA 

MEMBRE DU RÉSEAU STAR ALLIANCE



2011 était de l'ordre de 3,5 % à 4,5 %). Cette amplification de la capacité réseau se réalise principalement en utilisant les appareils qui composent le parc aérien actuel.

Air Canada s'attend à ce que la capacité réseau de ses lignes intérieures pour l'ensemble de l'exercice 2011 se situe entre une baisse de 0,5 % et une hausse de 0,5 % par rapport à l'ensemble de l'exercice 2010 (conformément à ce qu'elle projetait dans son communiqué de presse daté du 4 août 2011).

En outre, pour l'ensemble de l'exercice 2012, Air Canada entend augmenter sa capacité réseau de 0 % à 1,5 % par rapport à l'ensemble de l'exercice 2011.

Pour le quatrième trimestre de 2011, Air Canada s'attend à une augmentation de l'ordre de 0,5 % à 1,5 % des COSMO, exclusion faite de la charge de carburant, par rapport au quatrième trimestre de 2010.

Compte tenu des COSMO (exclusion faite de la charge de carburant) enregistrées pour les neuf premiers mois de 2011, Air Canada s'attend maintenant à ce que, pour l'exercice 2011, les COSMO (exclusion faite de la charge de carburant) diminuent de 2,0 % à 3,0 % par rapport à leur niveau de l'exercice 2010 (alors qu'elle projetait qu'elles diminuent de 1,0 % à 3,0 % dans son communiqué de presse daté du 4 août 2011).

Du fait de modifications aux hypothèses en matière de coûts et de taux d'actualisation en ce qui concerne les provisions liées à la maintenance associées aux modalités de restitution des appareils loués, Air Canada s'attend maintenant à ce que les charges de maintenance avions pour l'exercice 2011 augmentent de 4,0 % à 5,0 % par rapport aux niveaux de l'exercice 2010 (alors qu'elle projetait qu'elles se situent entre une baisse de 1,0 % et une augmentation de 3,0 % dans son communiqué de presse daté du 4 août 2011).

Air Canada s'attend à ce que la dotation aux amortissements et aux pertes de valeur pour l'ensemble de 2011 diminue de 75 M\$ par rapport à l'exercice 2010 (conformément à ce qu'elle projetait dans son communiqué de presse daté du 4 août 2011).

Les prévisions d'Air Canada quant aux prestations de retraite et autres avantages futurs du personnel, qui correspondaient à une augmentation d'environ 60 M\$ pour l'exercice 2011 par rapport à 2010, demeurent essentiellement conformes à ce qui avait été annoncé dans le communiqué de presse d'Air Canada du 10 février 2011.

Au milieu de 2009, Air Canada avait lancé le PTC, lequel établissait des initiatives visant à obtenir des hausses du chiffre d'affaires et des réductions des coûts sur une base annualisée, sous forme notamment de bonifications de contrats et d'améliorations des méthodes d'exploitation et de la productivité. En 2010, Air Canada a réalisé et fourni des avantages annuels de 330 M\$. Sur une base annualisée, Air Canada a maintenant atteint intégralement sa cible PTC globale de 530 M\$. Air Canada estime que la transformation des coûts et l'amélioration continues sont parmi ses principales priorités et constituent un objectif crucial à l'avenir pour appuyer les améliorations permanentes en matière de COSMO. La société continue de rechercher et de mettre en œuvre des initiatives de réduction des coûts destinées à améliorer sa structure des coûts globale.

AIR CANADA 

MEMBRE DU RÉSEAU STAR ALLIANCE



En ce qui concerne les perspectives actuelles, Air Canada part de l'hypothèse que l'économie canadienne poursuivra sa reprise en 2011 et que la croissance du PIB du Canada sera modeste, de l'ordre de 1,5 % à 2,0 %, jusqu'à la fin de 2012. Il a également été 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.

Le tableau ci-après récapitule les perspectives susmentionnées d'Air Canada pour le quatrième trimestre et la totalité de l'exercice de 2011, notamment les principales hypothèses retenues :

	4 ^e trimestre 2011 par rapport au 4 ^e trimestre 2010	Exercice 2011 par rapport à l'exercice 2010
<u>Perspectives actuelles</u>		
Capacité en sièges-milles offerts (réseau)	Hausse de l'ordre de 1,5 % à 2,5 %	Hausse de l'ordre de 4,0 % à 4,5 %
Capacité en sièges-milles offerts (Canada)	s. o.	Entre une baisse de 0,5 % et une hausse de 0,5 %
COSMO, hormis la charge de carburant	Hausse de l'ordre de 0,5 % à 1,5 %	Baisse de l'ordre de 2,0 % à 3,0 %
Charges de maintenance avions		Hausse de l'ordre de 4,0 % à 5,0 %
Dotation aux amortissements et aux pertes de valeur		Baisse de 75 M\$
Charges sociales		Hausse de 60 M\$
	Principales hypothèses 4^e trimestre 2011	Principales hypothèses Exercice 2011
<u>Principales hypothèses</u>		
Change du dollar CA au dollar US	1,01 \$	0,99 \$
Prix du litre de carburéacteur (déduction faite des opérations de couverture liées au carburant)	0,87 \$	0,85 \$
Économie canadienne	Poursuite de la reprise	Poursuite de la reprise

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

	Exercice 2012 par rapport à l'exercice 2011
<u>Perspectives actuelles</u>	
Sièges-milles offerts (réseau)	Hausse de l'ordre de 0 % à 1,5 %
<u>Principales hypothèses</u>	
Économie canadienne	Croissance modeste du PIB de l'ordre de 1,5 % à 2,0 % jusqu'à la fin de 2012

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

Air Canada utilise le « résultat net dilué par action après ajustement » pour mesurer son rendement tout en en excluant les écarts de change. Comme cette mesure n'est pas conforme aux PCGR pour la présentation d'états financiers et qu'elle n'a pas de sens normalisé, elle ne saurait être comparée à des mesures similaires présentées par d'autres sociétés ouvertes.

Le BAIIALA est une mesure hors PCGR couramment utilisée dans le secteur du transport aérien pour mesurer le bénéfice avant intérêts, impôts, dotation aux amortissements et aux pertes de valeur et locations d'avions. Cette mesure donne à Air Canada un aperçu de son résultat opérationnel avant les coûts de location d'avions, ainsi que de la dotation aux amortissements et aux pertes de valeur, 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 ne saurait être comparé à des mesures similaires présentées par d'autres sociétés ouvertes.

Les états financiers consolidés résumés intermédiaires non audités du troisième trimestre de 2011 et les notes complémentaires d'Air Canada ainsi que son rapport de gestion du troisième trimestre de 2011 peuvent être consultés sur son site au www.aircanada.com et seront déposés sur SEDAR au www.sedar.com. Le lecteur est invité à se reporter au rapport de gestion du troisième trimestre de 2011 d'Air Canada pour un rapprochement du BAIIALA au résultat opérationnel.

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 écrits ou oraux 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 taux de change et d'intérêt, les relations du travail, 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

AIR CANADA 

MEMBRE DU RÉSEAU STAR ALLIANCE



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, à la rubrique 18, « Facteurs de risque », du rapport de gestion de 2010 d'Air Canada ainsi qu'à la rubrique 14, « Facteurs de risque », du rapport de gestion du troisième trimestre 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 -

Personnes-ressources :	Isabelle Arthur (Montréal)	514 422-5788
	Peter Fitzpatrick (Toronto)	416 263-5576
	Angela Mah (Vancouver)	604 270-5741

Internet : aircanada.com

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)	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 rapport de gestion du troisième trimestre d'Air Canada 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 rapport de gestion du troisième trimestre d'Air Canada 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 rapport de gestion du troisième trimestre d'Air Canada 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 du rapport de gestion du troisième trimestre d'Air Canada 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 rapport de gestion du troisième trimestre d'Air Canada 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 rapport de gestion du troisième trimestre d'Air Canada pour un complément d'information à cet égard.