



2011
Rapport de gestion

Le 9 février 2012

TABLE DES MATIÈRES

1. Points saillants	2
2. Introduction.....	4
3. À propos d'Air Canada.....	6
4. Stratégie	8
5. Aperçu général	12
6. Résultat des activités – Comparaisons des exercices 2011 et 2010	14
7. Résultat des activités – Comparaisons des quatrièmes trimestres de 2011 et de 2010	24
8. Parc aérien	37
9. Gestion financière et gestion du capital	39
9.1 Liquidité	39
9.2 Situation financière.....	39
9.3 Dette nette ajustée	40
9.4 Fonds de roulement.....	41
9.5 Flux de trésorerie consolidés.....	42
9.6 Dépenses d'investissement et contrats de financement connexes.....	43
9.7 Obligations contractuelles	45
9.8 Obligations de capitalisation des régimes de retraite	46
9.9 Capital social	48
10. Résultats financiers trimestriels	50
11. Principales informations annuelles	52
12. Instruments financiers et gestion du risque.....	53
13. Estimations comptables critiques	57
14. Méthodes comptables.....	61
14.1 Normes comptables futures.....	61
15. Arrangements hors bilan	64
16. Transactions entre parties liées.....	65
17. Sensibilité des résultats	66
18. Facteurs de risque.....	67
19. Contrôles et procédures	78
20. Mesures financières hors PCGR	80
21. Glossaire	82

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)	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 présent rapport de gestion 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 présent rapport de gestion 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 présent rapport de gestion 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 présent rapport de gestion 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 présent rapport de gestion 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 présent rapport de gestion 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 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 quatrième trimestre de 2011 et l'exercice 2011 au complet. Ce rapport doit être lu en parallèle avec les états financiers consolidés audités de 2011 et les notes complémentaires d'Air Canada. 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. En raison de l'adoption des IFRS, les résultats financiers des périodes antérieures à cette adoption pourraient ne plus être comparables à ceux présentés selon les PCGR. De plus, certaines tendances relatives au résultat opérationnel employées selon les PCGR du Canada avant l'adoption des IFRS pourraient ne plus pouvoir être extrapolées. En particulier, les normes 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 notamment influencées par le basculement aux IFRS.

À compter du premier trimestre de 2011, Air Canada a modifié la présentation de certaines charges opérationnelles inscrites à son compte de résultat. Ces modifications comprennent un nouveau poste au sein des charges opérationnelles appelé « frais de vente et de distribution » qui englobe les commissions de vente, les frais de traitement par carte de crédit et autres frais de vente et de distribution, notamment les frais versés aux fournisseurs de services liés au système mondial de distribution (« SMD »). Le poste des charges visant les contrats d'achat de capacité englobe maintenant aussi les frais versés aux termes de l'ensemble des contrats 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 ») ainsi que les frais payés à d'autres transporteurs 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 21, *Glossaire*, du présent rapport de gestion donne l'explication des principaux termes utilisés dans le présent document. À moins de mention contraire ou à moins que le contexte ne s'y oppose, le présent rapport de gestion est à jour au 8 février 2012.

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 présent rapport de gestion.

Le 9 février 2012, Air Canada a publié dans un communiqué ses résultats du quatrième trimestre de 2011 et de l'exercice 2011 au complet. 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 relations du travail, les taux de change et d'intérêt, 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 présent rapport de gestion. Les énoncés prospectifs contenus dans le présent rapport de gestion représentent les attentes d'Air Canada en date du 8 février 2012 (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 % en 2012. Air Canada a également 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 carburateur s'établirait en moyenne à 0,88 \$ CA le litre pour le premier trimestre de 2012 et à 0,87 \$ le litre pour l'ensemble de 2012.

3. À propos d'Air Canada

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.

En 2011, conjointement avec Jazz et d'autres transporteurs régionaux exploitant des vols pour le compte d'Air Canada et en vertu d'ententes commerciales conclues avec celle-ci (Jazz et ces transporteurs régionaux étant en exploitation sous la marque « Air Canada Express »), Air Canada a assuré en moyenne 1 506 vols réguliers quotidiens vers 60 destinations au Canada, 57 destinations aux États-Unis et 63 destinations sur les marchés Canada-Europe, Canada-Pacifique, Canada-Antilles/Amérique centrale et Canada-Amérique du Sud. Les vols intérieurs, transfrontaliers et internationaux correspondaient à environ 67 %, 25 % et 8 %, respectivement, des 1 506 départs quotidiens moyens. En outre, Air Canada assure certains services passagers nolisés sous la marque « AC Jetz ». En 2011, Air Canada a transporté près de 34 millions de passagers et a desservi directement 180 destinations sur les cinq continents.

Au 31 décembre 2011, le parc aérien principal d'Air Canada comprenait 205 appareils, dont 89 moyens-porteurs d'Airbus, 56 gros-porteurs de Boeing et d'Airbus et 60 avions de transport régional à réaction d'Embraer. En outre, en vertu du contrat d'achat de capacité qu'Air Canada a conclu avec Jazz (le « CAC de Jazz »), Jazz exploitait, pour Air Canada, 126 appareils dont 58 avions de transport régional à réaction de Bombardier et 68 appareils Dash-8.

Air Canada donne plus d'envergure à son réseau au moyen du CAC de Jazz aux termes duquel elle achète la majeure partie de la capacité du parc aérien de Jazz à des tarifs prédéterminés. Les lignes et les horaires que Jazz exploite pour Air Canada sont établis par cette dernière. Aux termes du CAC de Jazz, Jazz exploite un parc de petits biréacteurs et avions à turbopropulseurs aux coûts par trajet inférieurs à ceux des gros-porteurs classiques, ce qui lui permet de proposer des services à la clientèle d'Air Canada sur les marchés moins denses, ainsi que sur les marchés à plus grande densité de trafic, à l'échelle du Canada et des États-Unis.

Air Canada offre également des services passagers réguliers sur les lignes intérieures et transfrontalières (Canada-États-Unis) en vertu de contrats d'achat de capacité avec d'autres transporteurs régionaux, notamment Sky Regional Airlines, Inc. (« Sky Regional »), laquelle assure pour le compte d'Air Canada la liaison entre l'aéroport municipal Billy Bishop de Toronto et l'aéroport international Montréal-Trudeau. En 2011, ces autres transporteurs tiers régionaux exerçant leurs activités aux termes de contrats d'achat de capacité conclus avec Air Canada exploitaient 21 appareils pour le compte d'Air Canada.

Air Canada est membre fondateur du réseau Star Alliance^{MC}. Le réseau Star Alliance compte parmi ses membres 28 compagnies aériennes. L'affiliation à ce réseau permet à Air Canada de proposer à sa clientèle environ 1 290 destinations dans 189 pays, ainsi que la réciprocité de leurs programmes de fidélisation et l'accès à leurs salons dans les aéroports.

Air Canada prend part à la coentreprise transatlantique avec United Air Lines, Inc., Continental Airlines, Inc. (United Air Lines, Inc. et Continental Airlines, Inc. étant collectivement appelées « United Airlines ») et Deutsche Lufthansa AG, coentreprise par le truchement de laquelle les transporteurs offrent aux clients un choix plus vaste ainsi qu'un service optimisé sur les vols reliant l'Amérique du Nord et l'Amérique centrale ainsi que l'Afrique, l'Inde, l'Europe et le Moyen-Orient. La mise en œuvre de cette coentreprise transatlantique, y compris sa structure de partage des revenus, a pris effet le 1^{er} janvier 2010.

Grâce à sa relation durable avec Aéroplan Canada Inc. (« Aéroplan »), fournisseur de son programme pour grands voyageurs, Air Canada fidélise sa clientèle en offrant aux membres d'Aéroplan la possibilité d'amasser des milles Aéroplan chaque fois qu'ils voyagent par Air Canada. Aéroplan est aussi le plus grand client d'Air Canada. La relation commerciale avec Aéroplan vise à permettre à Air Canada de tirer une source stable, durable et renouvelable de revenus, qui lui viennent de l'achat, par Aéroplan, de places sur ses vols qu'elle destine aux membres d'Aéroplan qui choisissent d'échanger leurs milles Aéroplan contre des primes-voyages.

Air Canada tire aussi une part de son chiffre d'affaires d'Air Canada Cargo et des services de voyagiste fournis par sa filiale en propriété exclusive Touram SEC (faisant affaire sous le nom de « Vacances Air Canada »).

Vacances Air Canada est l'un des principaux voyagistes au Canada et propose une vaste gamme de forfaits pour les voyages d'agrément, y compris des croisières, des circuits, des locations de voitures et des excursions. Avec des bureaux à Montréal et à Toronto, Vacances Air Canada exerce ses activités dans le secteur des voyages d'agrément à l'étranger (Antilles, Mexique, États-Unis, Europe, Amérique du Nord,

Amérique centrale et Amérique du Sud, Pacifique-Sud et Asie) en élaborant, en commercialisant et en distribuant des forfaits vacances. Vacances Air Canada offre également des forfaits croisières en Amérique du Nord, en Europe et dans les Antilles.

Air Canada Cargo assure des services de transport de fret directs vers plus de 150 destinations au Canada, aux États-Unis et à l'étranger et dispose de représentants commerciaux dans plus de 50 pays. Air Canada Cargo est le plus important fournisseur de services de fret aérien du Canada en fonction de la capacité d'emport de fret. Les services de transport de fret aérien sont assurés sur les lignes intérieures et transfrontalières et sur les vols internationaux entre le Canada et les principaux marchés d'Europe, d'Asie, d'Amérique du Sud et d'Australie.

4. Stratégie

La stratégie d'Air Canada est axée sur la croissance rentable et la durabilité afin de créer de la valeur pour les actionnaires et de réduire le profil de risque global de la Société. La compagnie aérienne entend toujours focaliser ses activités sur l'amélioration des revenus et l'accroissement de la productivité tout en optimisant sa structure de coûts en vue d'augmenter le résultat opérationnel et les flux de trésorerie. La stratégie d'Air Canada repose sur divers éléments clés dont, en premier lieu, l'exploitation de ses forces à l'international, la compression des coûts et la production de revenus additionnels; en deuxième lieu, le fait d'offrir de façon rentable des services et produits de première qualité à sa clientèle, en misant tout particulièrement sur le voyage d'affaires et, en troisième et dernier lieu, la transformation de sa culture de sorte à mettre en valeur le leadership, la responsabilisation et l'esprit d'entreprise. Le but d'Air Canada est donc d'améliorer sa position en qualité de chef de file du transport aérien international.

Exploiter pleinement le réseau mondial

En 2010, en prévision de la croissance de la demande passagers à l'échelle internationale, Air Canada a accordé la priorité à l'expansion progressive de ses services sur certains marchés internationaux clés tout en maintenant une croissance modérée sur le marché intérieur. En 2010, la capacité sur les marchés internationaux (y compris les lignes transfrontalières) a crû de 10,0 %. En regard de 2010, la capacité sur les marchés internationaux (y compris les lignes transfrontalières) s'est accrue de 6,6 % en 2011, facteur qui traduit l'impact de cette initiative sur l'exercice au complet.

Pour 2012, Air Canada entend toujours tirer parti de son réseau international tout en continuant de préconiser une croissance disciplinée. La Société estime qu'elle jouit d'une position favorable pour accroître sa part du marché international si elle exploite les avantages concurrentiels suivants :

- sa marque réputée et sa qualité de chef de file en ce qui a trait aux lignes transatlantiques et transpacifiques au départ et à destination du Canada, outre le marché Canada-Amérique du Sud;
- son réseau mondial élargi, lequel est rehaussé par son affiliation au réseau Star Alliance et sa participation dans une coentreprise transatlantique assortie d'une structure de partage des revenus;
- son parc aérien, qui est composé d'appareils encore récents, puisqu'il est assorti d'un âge moyen de 11,6 ans au 31 décembre 2011 (l'âge moyen des gros-porteurs est de 12,3 ans);
- son programme Aéroplan, qui a été désigné « Programme de l'année des Amériques » lors des Frequent Travelers Awards de 2011;
- ses produits et services concurrentiels, notamment les fauteuils-lits du service Super Affaires, le service Concierge et les salons Feuille d'éralbe;
- ses aéroports-pivots jouissant d'une situation géographique avantageuse (Toronto, Montréal et Vancouver), lesquels fournissent des atouts naturels pour desservir la clientèle voyageant au départ ou en direction des États-Unis à destination de l'Asie et de l'Europe.

Par le truchement de la plaque tournante que constitue l'aéroport international Pearson de Toronto (« aéroport Toronto Pearson ») et des dynamiques points d'accès internationaux que sont les aéroports de Montréal et de Vancouver, Air Canada compte assurer la croissance du trafic de correspondance mondial au Canada.

De par sa proximité avec des marchés à forte densité de population et ses installations de qualité supérieure, l'aéroport Toronto Pearson est un atout évident qu'Air Canada compte bien exploiter. Air Canada travaille en étroite collaboration avec l'Autorité aéroportuaire du Grand Toronto (« GTAA ») afin que l'aéroport Toronto Pearson devienne bel et bien un aéroport de premier plan en Amérique du Nord pour les correspondances internationales. Air Canada et la plupart de ses partenaires Star Alliance étant maintenant regroupés dans une seule et même aérogare, les installations de transit de l'aéroport Toronto Pearson permettent désormais aux passagers de traverser aisément les services de douanes et d'immigration du Canada et des États-Unis.

Air Canada compte continuer à profiter de ses avantages concurrentiels afin de tirer parti 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 particulier le trafic en provenance de l'est des États-Unis où les consommateurs sont déjà habitués aux correspondances

pour les vols internationaux. Comme sa part du trafic passagers à l'aéroport Toronto Pearson se chiffre à 54 %, Air Canada possède la masse critique pour attirer une grande proportion du trafic entre les États-Unis et l'Europe, l'Asie et l'Afrique. Air Canada assure actuellement des vols au départ de l'aéroport Toronto Pearson à destination de 50 villes américaines, dont San Diego, Portland (Oregon), Cincinnati, Memphis, Portland (Maine), Syracuse (New York) et La Nouvelle-Orléans, destinations qui ont toutes été ajoutées en 2010.

D'après Air Canada, l'augmentation notable de passagers en provenance des États-Unis qui décident de poursuivre leurs vols internationaux en prenant leur correspondance dans les aéroports-pivots de la compagnie aérienne atteste que ses efforts en ce sens portent fruit. Si tous les aéroports-pivots affichent une croissance du trafic de correspondance international, c'est l'aéroport Toronto Pearson qui a connu la progression la plus marquée, puisqu'elle est de 110 % depuis 2009.

Air Canada accorde une priorité accrue aux marchés situés dans les économies en pleine expansion, comme l'Asie et l'Amérique du Sud, et c'est pourquoi elle y a relevé sa capacité. Sa décision d'augmenter la capacité sur le marché chinois a également été motivée par le fait que le Canada a reçu le statut de destination approuvée de la part de la Chine, lequel permet aux ressortissants chinois de visiter le Canada plus facilement. La Chine et l'Amérique du Sud constituent deux marchés stratégiques importants pour Air Canada et l'expansion de sa présence sur ces marchés demeure une composante vitale de la stratégie commerciale de la compagnie aérienne.

La conclusion d'autres alliances commerciales avec des transporteurs internationaux de premier plan reste également un élément primordial de la stratégie commerciale d'Air Canada. De par son affiliation au réseau Star Alliance, la Société est en mesure d'offrir à sa clientèle un choix de 1 290 aéroports dans 189 pays. En plus d'étendre sa portée mondiale, Air Canada renforce sa présence sur les marchés d'Amérique du Nord, d'Amérique centrale, d'Europe, du Moyen-Orient, ainsi que de l'Afrique et de l'Inde, grâce à la coentreprise transatlantique de partage des revenus qu'elle a constituée avec United Airlines et Deutsche Lufthansa AG, appelée « A++ ». En coordonnant l'établissement des prix et des horaires ainsi que les ventes, Air Canada est davantage en mesure de servir sa clientèle en lui proposant un plus grand nombre d'options de voyages tout en réduisant le temps de vol.

Tirer parti de nouvelles occasions de croissance du chiffre d'affaires et de transformation des coûts

La rentabilité et la viabilité à long terme reposent sur une structure de coûts concurrentielle. L'un des fondements de la stratégie commerciale d'Air Canada consiste à réaliser des compressions durables dans sa structure de coûts, sans pour autant nuire à l'expérience client, et à tirer parti des occasions d'augmenter le chiffre d'affaires.

Fidèle à son objectif d'établir une structure de coûts concurrentielle, à la mi-2009, Air Canada a lancé à l'échelle de son entreprise un programme de transformation des coûts, appelé le PTC, en vue de générer sur une base annualisée d'ici la fin de 2011 des gains au titre du chiffre d'affaires et des économies de l'ordre de 530 M\$. En renégociant divers contrats, en améliorant les processus opérationnels et en accroissant la productivité, Air Canada a atteint, sur une base annualisée, sa cible globale de 530 M\$ au titre du PTC dès la fin du troisième trimestre de 2011.

La compagnie aérienne continue d'être à l'affût d'initiatives de réduction des coûts et d'accroissement du chiffre d'affaires autres que celles que procure le PTC par le truchement de son équipe de transformation commerciale ainsi qu'en explorant d'autres avenues. Il s'agit notamment d'initiatives visant à optimiser les technologies utilisées, à rationaliser les processus afin de réduire les coûts et d'améliorer la satisfaction de la clientèle, ainsi qu'à exploiter les synergies interdirectionnelles afin d'établir de nouvelles sources de revenus et d'éliminer le gaspillage.

Depuis une dizaine d'années, l'industrie aérienne a subi une profonde mutation structurelle en raison de l'arrivée sur le marché de nombreux transporteurs à faibles coûts. Au cours de cette période, la grande majorité des transporteurs en démarrage ont choisi le modèle à faibles coûts, et leur pénétration du marché du court-courrier aussi bien que celui du long-courrier à l'échelle mondiale a entraîné un changement fondamental de la dynamique concurrentielle au sein de l'industrie.

Air Canada considère la pénétration du segment à faibles coûts du marché des voyages d'agrément comme un élément important pour la compagnie aérienne. Air Canada analyse actuellement divers modèles qui lui permettraient de pénétrer ce segment du marché. Sa stratégie commerciale vise les objectifs suivants : 1) conserver l'attractivité des activités principales d'Air Canada pour les passagers soucieux de bénéficier d'un large éventail de fréquences et d'autres commodités multiservices; 2) stimuler la demande à l'aide de tarifs

modiques et 3) prévenir la diminution du nombre de passagers sur les liaisons d'agrément par le truchement d'une coentreprise de transport à faibles coûts.

Qui plus est, Air Canada prévoit réduire davantage les coûts à partir de 2014 en intégrant à son parc des appareils 787 de Boeing. Ces appareils permettront à la compagnie aérienne de minorer les charges opérationnelles grâce à des économies au chapitre du carburant et de la maintenance, outre que cet appareil entraînera une efficacité accrue des effectifs. Ces nouveaux appareils doteront de surcroît la compagnie aérienne de la capacité d'accéder à de nouveaux marchés qu'elle ne peut pour l'heure desservir de manière efficace. Air Canada détermine présentement quels seront les appareils 767-300 de Boeing qu'elle retirera du service, et leur nombre, à l'expiration des contrats de location à mesure que sont livrés les appareils 787 de Boeing.

Nouer un lien de confiance avec la clientèle en focalisant sur les passagers et produits de haut rapport

L'amélioration de la satisfaction de la clientèle et la croissance de la clientèle liée à la cabine à haut rapport demeurent les clés de la stratégie commerciale d'Air Canada. Le but de la Société consiste à constamment combler et dépasser les attentes de la clientèle en lui offrant un service toujours cordial et professionnel, en bref, le meilleur qui soit.

En 2011, Air Canada a su promouvoir habilement ses produits de haut rapport comme l'atteste la hausse de 8,3 % du chiffre d'affaires lié à la cabine de haut rapport en regard du niveau de 2010.

En outre, Air Canada a reçu les prix suivants, qui montrent bien l'excellence et le professionnalisme de ses effectifs ainsi que la qualité de ses produits :

- Pour la quatrième année d'affilée, Air Canada a reçu la plus haute distinction dans les catégories « Meilleurs services en vol en Amérique du Nord » et « Meilleur transporteur aérien en Amérique du Nord pour les vols internationaux » du programme de reconnaissance « Best in Business Travel » du *Business Traveler*.
- Pour la troisième année consécutive, Air Canada a aussi remporté le prix du « Meilleur transporteur aérien en Amérique du Nord » dans le cadre du sondage annuel du magazine *Global Traveler*, en fonction des réponses fournies par plus de 25 000 lecteurs.
- Pour la quatrième année d'affilée, les lecteurs du magazine *Executive Travel* ont décerné la plus haute distinction à Air Canada dans la catégorie « Meilleure expérience en vol à destination du Canada » à la suite d'un sondage annuel mené auprès de voyageurs internationaux assidus dans le but de sélectionner les gagnants des prix *Leading Edge*.
- Pour la deuxième année consécutive, Air Canada a été classée « Meilleur transporteur aérien international en Amérique du Nord » dans le cadre d'un sondage réalisé à l'échelle mondiale auprès de plus de 17 millions de voyageurs du transport aérien. Ce sondage a été effectué par la firme de recherche indépendante Skytrax à l'occasion des World Airline Awards de 2011 que celle-ci décerne.

Autre résultat encourageant, 73 % des voyageurs d'affaires du Canada interrogés dans le cadre de l'enquête Canadian Business Travel Study menée par Ipsos Reid en 2011 ont indiqué qu'Air Canada était leur compagnie aérienne préférée. C'est la troisième année d'affilée que le pourcentage obtenu par la compagnie aérienne augmente. Cette enquête a également montré que la satisfaction de la clientèle d'Air Canada s'était améliorée, à l'instar de sa position au classement des compagnies aériennes que préfèrent les voyageurs.

En 2012, la compagnie aérienne continuera d'affiner la gestion de sa cabine de haut rapport afin de maximiser le chiffre d'affaires, en plus d'être à l'affût de nouvelles possibilités d'augmenter les revenus connexes. Air Canada entend également élargir son bassin d'entreprises clientes en s'adressant aux petites et moyennes entreprises. Air Canada estime qu'elle parvient à dégager un bénéfice qui compense largement les charges plus élevées liées aux services offerts en cabine de haut rapport.

Optimiser la culture d'entreprise et créer une image de marque dynamique axée sur le personnel

Un autre des éléments fondamentaux de la stratégie commerciale d'Air Canada, et des objectifs connexes, est la transformation de sa culture d'entreprise afin que celle-ci mette en valeur le leadership, la responsabilisation et l'esprit d'entreprise. Air Canada estime qu'une culture d'entreprise dynamique et saine procure une foule d'avantages, notamment sur le plan concurrentiel, puisqu'elle stimule l'innovation et rehausse le service à la clientèle, permet d'établir un but commun, favorise la cohésion au sein de l'équipe, en plus d'améliorer le moral et le rendement des effectifs, facteurs qui tous influent sensiblement sur la performance à long terme de toute entreprise.

Air Canada a connu en 2011 une année difficile au chapitre des négociations collectives, facteur qui l'a obligée à se détourner du volet stratégique. Néanmoins, ses employés ont su résoudre les difficultés découlant de ces conflits de travail de façon remarquable, preuve concrète que la culture d'entreprise évolue au sein d'Air Canada. Il est arrivé à maintes reprises que des employés fassent preuve d'initiative afin de résoudre les préoccupations de clients ou, encore, que certains employés, se sentant habilités, prennent les choses véritablement en main en vue de promouvoir la marque Air Canada et d'offrir un excellent service à la clientèle dans des circonstances difficiles. Air Canada continue de recevoir quantité de prix décernés au sein de l'industrie, preuve que ses employés participent toujours à la transformation de la compagnie aérienne, car ils savent que la satisfaction de la clientèle est essentielle à la prospérité de la Société. Au sein d'Air Canada, l'accent mis sur la maîtrise des coûts met en exergue l'importance accordée à une culture davantage axée sur l'esprit d'entreprise, qui incite tous les employés à agir comme s'ils étaient à la fois les propriétaires et les porte-parole de la compagnie aérienne.

5. Aperçu général

Pour 2011, le résultat opérationnel d'Air Canada par rapport à 2010 s'établit comme suit :

- Le bénéfice opérationnel s'est établi à 179 M\$, soit une baisse de 53 M\$ en regard de 2010 et le BAIIALA s'est établi à 1 242 M\$, soit une diminution de 144 M\$, dans les deux cas compte non tenu d'un ajustement favorable de 46 M\$ au titre de la provision pour enquêtes sur le fret en 2010. Grâce à une progression de 4,7 % de la capacité, Air Canada a affiché une forte croissance des produits des activités ordinaires au cours de l'exercice, en raison de la majoration des tarifs et des suppléments carburant. En revanche, cette croissance a été plus que contrebalancée par la hausse des charges opérationnelles au total, du fait de l'augmentation considérable des prix du carburateur en glissement annuel.
- Les produits opérationnels ont crû de 826 M\$ (+8 %) par rapport à 2010, en raison de la croissance de 8,3 % des produits passagers. La croissance des produits passages réseau en 2011 s'explique par une augmentation de 4,5 % du trafic passagers et par un gain de 3,3 % du rendement unitaire à l'échelle du réseau. En 2011, l'incidence de l'appréciation du dollar canadien sur les produits opérationnels libellés en monnaies étrangères a réduit les produits passages réseaux de 64 M\$ tandis qu'on estime que l'effet du séisme au Japon et de ses répercussions a réduit les produits passages de 28 M\$. La capacité globale a augmenté de 4,7 % par rapport à 2010, du fait de la progression des SMO dans l'ensemble des marchés. Cette croissance de la capacité réseau est légèrement supérieure à la hausse de 4,0 % à 4,5 % des SMO pour l'exercice 2011 que projetait Air Canada dans son communiqué de presse du 4 novembre 2011 du fait des annulations de vols liées aux conditions météorologiques qui ont été en deçà des prévisions. Pour l'ensemble du réseau, les PPSMO ont augmenté de 3,2 % en glissement annuel en raison de la croissance du rendement.
- Les charges opérationnelles ont crû de 879 M\$ (+8 %) par rapport à 2010, une tranche de 723 M\$ de cette augmentation étant attribuable à la hausse de la charge de carburant en glissement annuel. Exclusion faite de la charge de carburant et des coûts liés à la portion terrestre des forfaits de Vacances Air Canada, les COSMO ont reculé de 2,9 % par rapport à 2010. Les facteurs ci-après ont eu une incidence favorable sur les COSMO, exclusion faite de la charge de carburant et des coûts liés à la portion terrestre des forfaits de Vacances Air Canada : l'appréciation du dollar canadien sur les charges libellées en monnaies étrangères, qui a fait baisser les charges opérationnelles de 60 M\$; le relèvement de 4,7 % de la capacité en 2011; l'accroissement de 2,7 % du taux d'utilisation des appareils et l'augmentation de 2,7 % de la longueur moyenne des étapes; la baisse de la dotation aux amortissements et aux pertes de valeur; la diminution des salaires et l'effet favorable des mesures au titre du programme de transformation des coûts de la compagnie aérienne. Ces baisses ont été atténues en partie par la hausse des charges sociales.
- L'un des éléments clés de la stratégie commerciale d'Air Canada est l'amélioration constante des produits unitaires et de la productivité. À cette fin, Air Canada a implanté au début de 2009 un important programme de transformation des coûts (« PTC ») à l'échelle de la Société, programme dont l'objectif était, sur une base annualisée, une amélioration du chiffre d'affaires et des économies de l'ordre de 530 M\$ d'ici la fin de 2011. Au 30 septembre 2011, Air Canada avait dépassé son objectif global au titre du PTC. 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.
- La perte nette de 249 M\$, soit une perte diluée par action de 0,92 \$, constitue une détérioration de 225 M\$ par rapport à la perte nette de 24 M\$, soit une perte diluée par action de 0,12 \$, inscrite en 2010. La perte nette en 2011 tenait compte de pertes de change de 54 M\$ alors que la perte nette de 2010 comprenait des profits de change de 184 M\$, des charges d'intérêts de 54 M\$ relativement au remboursement de la facilité de crédit à terme, une perte de valeur du matériel volant de 49 M\$ et l'ajustement favorable net de 46 M\$ de la provision pour enquêtes sur le fret.

- Les flux de trésorerie disponibles de 366 M\$ ont fléchi de 380 M\$ par rapport à 2010, surtout du fait du repli des flux de trésorerie nets liés aux activités opérationnelles de 210 M\$, de l'augmentation des cotisations au titre des régimes de retraite de 129 M\$ et d'une diminution de la trésorerie tirée du fonds de roulement de 79 M\$.
- Au 31 décembre 2011, la dette nette ajustée se chiffrait à 4 576 M\$, soit une baisse de 298 M\$ par rapport au 31 décembre 2010. Une tranche de 366 M\$ des flux de trésorerie disponibles positifs et le produit de nouveaux emprunts de 232 M\$ ont été affectés aux remboursements de dette de 608 M\$. L'incidence favorable du change sur les loyers d'avions a également comprimé de 126 M\$ les obligations au titre de contrats de location simples immobilisés en 2011. La trésorerie, les équivalents de trésorerie et les placements à court terme totalisaient 2 099 M\$ au 31 décembre 2011, soit 18 % des produits opérationnels des 12 derniers mois.

6. Résultat des activités – Comparaisons des exercices 2011 et 2010

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

(en millions de dollars canadiens, sauf les montants par action)	Exercices		Variation	
	2011	2010	\$	%
Produits opérationnels				
Passages	10 208 \$	9 427 \$	781 \$	8
Fret	481	466	15	3
Autres	923	893	30	3
	11 612	10 786	826	8
Charges opérationnelles				
Carburant avions	3 375	2 652	723	27
Salaires et charges sociales	1 991	1 913	78	4
Redevances aéroportuaires et de navigation	1 007	961	46	5
Contrats d'achat de capacité	1 003	971	32	3
Dotation aux amortissements et aux pertes de valeur	728	801	(73)	(9)
Maintenance avions	681	654	27	4
Frais de vente et de distribution	612	581	31	5
Restauration et fournitures connexes	278	279	(1)	-
Communications et technologies de l'information	193	195	(2)	(1)
Locations avions	335	353	(18)	(5)
Autres	1 230	1 194	36	3
	11 433	10 554	879	8
Bénéfice opérationnel avant l'élément exceptionnel	179	232	(53)	
Ajustement de la provision pour enquêtes sur le fret, montant net ¹⁾	-	46	(46)	
Bénéfice opérationnel	179	278	(99)	
Produits (charges) non opérationnels				
Profit (perte) de change	(54)	184	(238)	
Produits d'intérêts	36	19	17	
Charges d'intérêts	(320)	(397)	77	
Coût financier net du passif au titre des avantages du personnel	(16)	(75)	59	
Perte sur instruments financiers comptabilisés à la juste valeur	(63)	(3)	(60)	
Autres	(12)	(31)	19	
	(429)	(303)	(126)	
Perte avant impôts sur le résultat	(250)	(25)	(225)	
Économie d'impôts sur le résultat	1	1	-	
Perte de la période	(249) \$	(24) \$	(225) \$	
BAIIALA avant ajustement de la provision pour enquêtes sur le fret, montant net ^{1), 2)}	1 242 \$	1 386 \$	(144) \$	
BAIIALA ²⁾	1 242 \$	1 432 \$	(190) \$	
Perte par action – diluée	(0,92) \$	(0,12) \$	(0,80) \$	

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) Se reporter à la rubrique 20, Mesures financières hors PCGR, du présent rapport de gestion pour un rapprochement du BAIIALA compte non tenu de l'ajustement de la provision pour les enquêtes sur le fret au résultat opérationnel et pour un rapprochement du BAIIALA au résultat opérationnel.

Augmentation de 8,3 % des produits passages réseau par rapport à 2010

Comparativement à 2010, les produits passages réseau ont augmenté de 781 M\$ (+8,3 %) pour s'établir à 10 208 M\$ pour 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 exercices de 2011 et de 2010.

Produits passages	Exercice		Exercice		
	2011		2010		
	M\$		M\$	Variation (\$)	Variation (%)
Lignes intérieures	4 015		3 790	225	5,9
Lignes transfrontalières	2 064		1 797	267	14,8
Lignes transatlantiques	2 033		1 962	71	3,6
Lignes transpacifiques	1 177		1 087	90	8,3
Autres lignes	919		791	128	16,1
Réseau	10 208		9 427	781	8,3

Le tableau ci-dessous présente les variations en pourcentage et en glissement annuel pour 2011, par rapport à 2010, en ce qui concerne les produits passages et les autres statistiques opérationnelles.

2011 par rapport à 2010	Produits	Capacité	Trafic	Coefficient	Rendement	PPSMO
	passages	(SMO)	(PMP)	d'occupation	unitaire	
	Variation (%)	Variation (%)	Variation (%)	Variation (pts)	Variation (%)	Variation (%)
Lignes intérieures	5,9	0,3	0,9	0,4	4,7	5,3
Lignes transfrontalières	14,8	6,7	9,8	2,2	4,3	7,3
Lignes transatlantiques	3,6	5,9	3,8	(1,7)	(0,5)	(2,5)
Lignes transpacifiques	8,3	7,2	5,6	(1,3)	2,3	0,8
Autres lignes	16,1	7,1	7,3	0,2	8,1	8,4
Réseau	8,3	4,7	4,5	(0,1)	3,3	3,2

Air Canada a relevé sa capacité globale de 4,7 % pour 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 6,6 % par rapport à 2010. La variation des produits passages pour l'ensemble du réseau par rapport à 2010 s'explique notamment par les facteurs suivants :

- La croissance du trafic réseau, qui traduit la progression sur l'ensemble des marchés. La croissance du trafic a été légèrement en deçà de l'accroissement de la capacité, ce qui a comprimé un peu le coefficient d'occupation.
- L'augmentation du rendement unitaire réseau, qui atteste l'accroissement sur l'ensemble des marchés, à l'exception des lignes transatlantiques. La croissance du rendement 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 réseau, qui a été obtenue en dépit de l'incidence défavorable de 64 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 7 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 quatrième trimestre de 2011 ainsi que pour chacun des quatre trimestres précédents.

Hausse de 5,9 % des produits passages intérieurs par rapport à 2010

En 2011, les produits passages de 4 015 M\$ tirés des lignes intérieures ont augmenté de 225 M\$ (+5,9 %) par rapport à 2010 en raison d'une amélioration du rendement et de la progression du trafic. La croissance de la capacité en 2011 est principalement attribuable au nouveau service au départ de l'aéroport municipal Billy Bishop de Toronto à destination de l'aéroport Montréal-Trudeau.

La variation des produits passages intérieurs par rapport à 2010 s'explique notamment par les facteurs suivants :

- La progression du trafic, qui traduit la croissance sur l'ensemble des principales lignes intérieures. L'augmentation du trafic dépassant légèrement le relèvement de la capacité, le coefficient d'occupation a crû légèrement.
- L'augmentation du rendement unitaire, qui reflète la hausse pour l'ensemble des principales lignes intérieures. L'amélioration du rendement unitaire est issue essentiellement de la majoration des tarifs attribuable au carburant en vue de contrebalancer partiellement la hausse des coûts connexes. Ces gains de rendement ont été accomplis en dépit des conséquences néfastes de 12 M\$ engendrées par l'appréciation du dollar canadien sur les produits passages tirés des lignes intérieures libellés en monnaies étrangères.

La hausse des PPSMO est principalement attribuable à la progression du rendement unitaire.

Augmentation de 14,8 % des produits passages transfrontaliers par rapport à 2010

En 2011, les produits passages de 2 064 M\$ tirés des lignes transfrontalières avec les États-Unis ont augmenté de 267 M\$ (+14,8 %) par rapport à 2010, par suite de l'augmentation du trafic et de l'amélioration du rendement unitaire. La croissance de la capacité en 2011 est largement attribuable à l'accroissement des fréquences de vols sur la Californie, la Floride et Las Vegas, ainsi qu'au nouveau service de la compagnie aérienne à destination de La Nouvelle-Orléans. La variation des produits passages transfrontaliers par rapport à 2010 s'explique notamment par les facteurs suivants :

- La progression du trafic, qui traduit la croissance sur tous les principaux services transfrontaliers et s'explique en partie par 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'amélioration du rendement unitaire, qui est issue de la majoration des tarifs attribuable au carburant en vue de contrebalancer la montée des prix connexes ainsi que de la progression du trafic lié à la cabine de haut rapport. Le rendement unitaire a progressé pour l'ensemble des principales lignes transfrontalières, hormis les lignes à destination de Hawaii à l'égard desquelles la concurrence tarifaire accrue a nui au rendement. L'amélioration du rendement unitaire a été accomplie malgré l'effet défavorable de 31 M\$ de l'appréciation du dollar canadien par rapport au dollar américain sur les produits passages transfrontaliers libellés en monnaies étrangères.

L'amélioration des PPSMO s'explique par la progression du rendement et l'amplification du coefficient d'occupation.

Augmentation de 3,6 % des produits passages transatlantiques par rapport à 2010

En 2011, les produits passages de 2 033 M\$ tirés des lignes transatlantiques ont augmenté de 71 M\$ (+3,6 %) par rapport à 2010 par suite de l'amplification du trafic. La croissance de la capacité en 2011 s'explique essentiellement par l'augmentation des fréquences 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, 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 de Zurich ainsi qu'aux vols au départ de Toronto et de Montréal à destination de Bruxelles. La variation des produits passages transatlantiques par rapport à 2010 s'explique notamment par les facteurs suivants :

- La progression du trafic, qui reflète la croissance pour l'ensemble des principales lignes transatlantiques, à l'exception des lignes à destination du Royaume-Uni. Le marché du Royaume-Uni demeure affecté par la conjoncture difficile et une concurrence tarifaire renouvelée, facteurs qui ont nui au trafic local aussi bien qu'au trafic de correspondance pour Air Canada à son point d'accès de Londres. Le trafic ayant été en deçà de la croissance de la capacité, le coefficient d'occupation a glissé.
- Le recul du rendement, qui est le fait essentiellement de la concurrence accrue, notamment sur le plan tarifaire, outre la conjoncture économique toujours défavorable en Europe. Malgré ce facteur, le trafic lié à la cabine de haut rapport a affiché une progression en regard de 2010. Le recul du rendement s'explique en outre par les effets néfastes de 13 M\$, engendrés par l'appréciation du dollar canadien sur les produits passagers tirés des lignes transatlantiques libellés en monnaies étrangères.

Le glissement des PPSMO est attribuable à la contraction du coefficient d'occupation et à la baisse du rendement.

Augmentation de 8,3% des produits passagers transpacifiques par rapport à 2010

En 2011, les produits passagers de 1 177 M\$ tirés des lignes transpacifiques ont augmenté de 90 M\$ (+8,3 %) par rapport à 2010 en raison de la hausse du trafic et du rendement. En ce qui concerne la capacité, la croissance en 2011 traduit essentiellement le relèvement sur les lignes à destination de la Chine, contrebalancé par le fléchissement sur les lignes vers le Japon. Air Canada estime que l'incidence du séisme au Japon et de ses répercussions a comprimé les produits passagers de 28 M\$ en 2011. La variation des produits passagers transpacifiques par rapport à 2010 s'explique notamment par les facteurs suivants :

- La progression du trafic, qui traduit la croissance des liaisons vers la Chine et la Corée et, dans une moindre mesure, Hong Kong. L'accroissement du trafic a été inférieur à la croissance de la capacité, facteur qui a comprimé le coefficient d'occupation.
- L'amélioration du rendement unitaire, qui est tributaire en partie de l'accroissement du rendement en classe Économique sur les liaisons vers le Japon et la Corée, ainsi que la hausse des suppléments carburant venant contrebalancer partiellement l'augmentation des prix du carburant. L'augmentation du trafic lié à la cabine de haut rapport a aussi contribué à la hausse du rendement. Ces gains de rendement ont été accomplis en dépit des effets néfastes de 5 M\$ engendrés par l'appréciation du dollar canadien sur les produits passagers transpacifiques libellés en monnaies étrangères.

L'amélioration des PPSMO s'explique par les gains de rendement en classe Économique ainsi que la hausse globale du trafic lié à la cabine de haut rapport.

Augmentation de 16,1 % des autres produits passagers par rapport à 2010

En 2011, les produits passagers de 919 M\$ tirés des « autres lignes » (Australie, Antilles, Mexique ainsi qu'Amérique centrale et Amérique du Sud) se sont accrus de 128 M\$ (+16,1 %) par rapport à 2010, en raison surtout de l'augmentation du rendement et de la croissance du trafic. En 2011, l'augmentation de la capacité est largement attribuable au relèvement de la capacité sur les lignes à destination du Mexique, du Chili et de l'Argentine et, dans une moindre mesure, des Antilles. La hausse des autres produits passagers par rapport à 2010 s'explique notamment par les facteurs suivants :

- La progression du trafic, qui reflète la croissance pour l'ensemble des principales lignes. Le trafic global ayant légèrement dépassé le relèvement de la capacité, le coefficient d'occupation a affiché une modeste progression.
- La hausse globale du rendement, qui reflète la croissance pour l'ensemble des principales lignes. Cette hausse est 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. Les lignes vers l'Australie et l'Amérique du Sud ont affiché une progression sensible du rendement unitaire en glissement annuel, en raison de la poussée de la demande passagers et du débit accru du réseau. La progression du trafic lié à la cabine de haut rapport a également contribué à l'amélioration du rendement unitaire. Ces gains de rendement en glissement annuel ont été accomplis en dépit des effets néfastes de 2 M\$ engendrés par l'appréciation du dollar canadien sur les autres produits passagers libellés en monnaies étrangères.

L'amélioration globale des PPSMO s'explique surtout par l'augmentation du rendement.

Augmentation de 3,3 % des produits fret par rapport à 2010

Pour 2011, les produits de 481 M\$ tirés du transport de fret se sont accrus de 15 M\$ (+3,3 %) par rapport à 2010, par suite de la hausse du rendement unitaire.

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

Produits fret	Exercice		Exercice	
	2011		2010	
	M\$	M\$	Variation (\$)	Variation (%)
Lignes intérieures	66	69	(3)	(4,4)
Lignes transfrontalières	17	17	-	0,3
Lignes transatlantiques	194	164	30	18,2
Lignes transpacifiques	146	164	(18)	(11,1)
Autres lignes	58	52	6	12,3
Réseau	481	466	15	3,3

Le tableau ci-après présente les variations en pourcentage et en glissement annuel des produits fret et des statistiques opérationnelles pour 2011 par rapport à 2010.

2011 par rapport à 2010	Produits	Capacité	Produits/	Trafic	Rendement/
	fret	(TME)	TME	(TMP)	TMP
	Variation (%)				
Lignes intérieures	(4,4)	(7,1)	2,9	(10,2)	5,3
Lignes transfrontalières	0,3	13,6	(11,7)	(0,2)	0,5
Lignes transatlantiques	18,2	5,7	11,8	2,1	15,8
Lignes transpacifiques	(11,1)	7,2	(17,1)	(6,4)	(5,0)
Autres lignes	12,3	3,1	9,0	3,9	8,0
Réseau	3,3	4,6	(1,3)	(1,7)	5,0

La variation des produits fret par rapport à 2010 s'explique notamment par les facteurs suivants :

- La progression du rendement unitaire du transport de fret, qui 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 3 M\$ les produits fret pour 2011.
- Le fléchissement global du transport de fret, qui est largement imputable à la conjoncture économique toujours difficile en Asie, en partie du fait du séisme au Japon et de ses répercussions.

Il y a lieu de se reporter à la rubrique 7 du présent rapport de gestion pour connaître les variations en pourcentage et en glissement annuel des produits fret, de la capacité, des produits par TME, du trafic et du rendement unitaire pour le quatrième trimestre de 2011 et les quatre trimestres précédents.

Hausse de 3 % des autres produits par rapport à 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 2011, les autres produits se sont chiffrés à 923 M\$, en hausse de 30 M\$ (+3 %) par rapport à 2010. Cette croissance s'explique par la progression de 33 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 atténues 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 à 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 3,5 % des COSMO (baisse de 2,9 %, exclusion faite de la charge de carburant et des coûts liés à la portion terrestre des forfaits de Vacances Air Canada) par rapport à 2010

Le tableau ci-après compare les COSMO par Air Canada pour 2011 à celles de 2010.

(en cents par SMO)	Exercices		Variation	
	2011	2010	cents	%
Salaires	2,31	2,39	(0,08)	(3,3)
Charges sociales	0,69	0,62	0,07	11,3
Carburant avions	5,08	4,18	0,90	21,5
Redevances aéroportuaires et de navigation	1,52	1,51	0,01	0,7
Contrats d'achat de capacité	1,51	1,53	(0,02)	(1,3)
Coûts de propriété (LAA) ¹⁾	1,60	1,82	(0,22)	(12,1)
Maintenance avions	1,03	1,03	-	-
Frais de vente et de distribution	0,92	0,92	-	-
Restauration et fournitures connexes	0,42	0,44	(0,02)	(4,5)
Communications et technologies de l'information	0,29	0,31	(0,02)	(6,5)
Autres	1,83	1,87	(0,04)	(2,1)
Total des charges opérationnelles	17,20	16,62	0,58	3,5
Retrancher :				
Charge de carburant et coûts liés à la portion terrestre des forfaits de Vacances Air Canada	(5,54)	(4,61)	(0,93)	20,2
Charges opérationnelles, exclusion faite de la charge de carburant et des coûts liés à la portion terrestre des forfaits de Vacances Air Canada²⁾	11,66	12,01	(0,35)	(2,9)

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 20, Mesures financières hors PCGR, du présent rapport de gestion pour un complément d'information à cet égard.

La variation 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 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 60 M\$.
- La croissance de 4,7 % de la capacité, qui a permis de répartir les coûts fixes de la compagnie aérienne sur un plus grand nombre de sièges-milles offerts.
- L'accroissement de 2,7 % du taux d'utilisation des appareils et l'augmentation de 2,7 % de la longueur moyenne des étapes.
- La baisse de la dotation aux amortissements et aux pertes de valeur.
- La diminution des salaires, du fait surtout de la contraction de la charge liée aux programmes de rémunération incitative en partie contrebalancée par la hausse des salaires moyens.
- L'incidence des mesures d'économie au titre du PTC, qui ont permis de comprimer plusieurs catégories de charges opérationnelles, dont les salaires, les frais d'achat de capacité, les frais de restauration et fournitures connexes, les charges liées aux communications et aux technologies de l'information et les « autres » charges opérationnelles.

Ces baisses ont été en partie contrebalancées par la hausse des charges sociales.

Exclusion faite de la charge de carburant, les COSMO ont diminué de 2,6 % par rapport à 2010. Cette baisse de 2,6 % des COSMO (exclusion faite de la charge de carburant) cadre avec la fourchette de 2,0 % à 3,0 % que prévoyait Air Canada dans son communiqué du 4 novembre 2011.

Hausse de 8 % des charges opérationnelles par rapport à 2010

Air Canada a inscrit des charges opérationnelles de 11 433 M\$, soit une hausse de 879 M\$ (+8 %) en regard des charges opérationnelles de 10 554 M\$ comptabilisées pour 2010. Les variations les plus significatives sont analysées ci-après.

Hausse de 27 % de la charge de carburant par rapport à 2010

La charge de carburant se chiffre à 3 375 M\$ pour 2011, en hausse de 723 M\$ (+27 %) par rapport à 2010. Parmi les facteurs expliquant la variation de la charge de carburant par rapport à un an plus tôt figurent les suivants :

- La hausse du prix de base du kérosène, qui est responsable d'une augmentation de 973 M\$.
- La hausse du volume de carburant consommé, sous l'effet de l'accroissement de la capacité en glissement annuel, qui est responsable d'une augmentation de 93 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 183 M\$ pour 2010, alors qu'aucune perte liée aux couvertures sur le carburant n'a été inscrite en charge de carburant pour 2011, soit une variation favorable de 183 M\$ en glissement annuel.
- Les retombées favorables de l'appréciation du dollar canadien par rapport au dollar américain, qui ont entraîné une diminution de 160 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)	Exercices		Variation	
	2011	2010	\$	%
Charge de carburant selon les PCGR ¹⁾	3 349 \$	2 638 \$	711 \$	27
Retrancher : Pertes de couverture sur le carburant reclassées du cumul des autres éléments du résultat global à la charge de carburant	-	(183)	183	100
Ajouter : Montant net des décaissements au comptant relatifs à des dérivés liés au carburant ²⁾	4	60	(56)	(93)
Coût économique du carburant – hors PCGR ³⁾	3 353 \$	2 515 \$	838 \$	33
Consommation de carburant (en milliers de litres)	3 937 102	3 790 911	146 191	4
Coût du litre de carburant (en cents) – selon les PCGR	85,1	69,6	15,5	22
Coût du litre de carburant (en cents) – exclusion faite des pertes liées aux couvertures sur le carburant	85,1	64,8	20,3	31
Coût économique du litre de carburant (en cents) – hors PCGR	85,2	66,4	18,8	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 deuxième 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 1 991 M\$ pour 2011, en hausse de 78 M\$ (+4 %) par rapport à 2010

Les salaires totalisent 1 533 M\$ pour 2011, en hausse de 12 M\$ (+1 %) par rapport à 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 4,7 % de la capacité, le nombre moyen d'employés ETP a crû de 2,1 % en glissement annuel, facteur qui a fait progresser de 2,5 % la productivité, mesurée en SMO par employé 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 2011, les charges sociales se sont chiffrées à 458 M\$, en hausse de 66 M\$ (+17 %) par rapport à 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. L'augmentation de 66 M\$ des charges sociales est légèrement supérieure à la hausse de 60 M\$ que projetait Air Canada dans son communiqué de presse du 4 novembre 2011.

Hausse de 5 % des redevances aéroportuaires et de navigation comparativement à 2010

Les redevances aéroportuaires et de navigation s'établissent à 1 007 M\$ pour 2011, soit une augmentation de 46 M\$ (+5 %) par rapport à 2010. Cette hausse est principalement imputable à l'incidence de la progression de 2,5 % 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 qu'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 cette hausse.

Augmentation de 3 % des frais d'achat de capacité par rapport à 2010

Les frais d'achat de capacité se chiffrent à 1 003 M\$ pour 2011, contre 971 M\$ pour 2010, soit une hausse de 32 M\$ (+3 %). Cette hausse vient surtout des tarifs au titre du CAC de Jazz plus élevés, 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 atténues 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 2011. En outre, Air Canada avait inscrit pour 2010 une charge de 7 M\$ relativement aux restitutions d'appareils visés par le CAC de Jazz alors qu'aucune charge analogue n'a été comptabilisée pour 2011.

Diminution de 8 % des coûts de propriété par rapport à 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 1 063 M\$ pour 2011, en baisse de 91 M\$ (-8 %) par rapport à la période correspondante de 2010. La baisse des coûts de propriété rend essentiellement compte de la perte de valeur de 49 M\$ qu'a inscrite Air Canada au titre des appareils A340-300 d'Airbus et 767-200 de Boeing en 2010 alors qu'aucune perte semblable n'a été comptabilisée en 2011. La baisse tient également à l'incidence favorable de l'appréciation du dollar canadien par rapport au dollar américain qui a comprimé de 18 M\$ les coûts de location avions, à 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 pièces d'aéronef 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. La diminution de 73 M\$ de la dotation aux amortissements et aux pertes de valeur cadre pour l'essentiel avec la baisse de 75 M\$ que projetait Air Canada dans son communiqué de presse du 4 novembre 2011.

Hausse de 4 % des charges de maintenance avions par rapport à 2010

Pour 2011, les charges de maintenance avions de 681 M\$ sont de 27 M\$ supérieures (+4 %) à celles de 2010. Une tranche de 20 M\$ de ces charges est attribuable aux variations visant les hypothèses en matière de coûts et de taux d'actualisation liées à la provision au titre des modalités de restitution des appareils loués. Ont également influé sur cette augmentation des charges de maintenance avions comparativement à celles de 2010 la hausse des activités liées à l'entretien des moteurs, ainsi que l'augmentation des obligations liées aux coûts de maintenance relatifs à l'expiration de contrats de location d'appareils. Cette hausse a été en partie compensée par le fléchissement des activités liées à l'entretien des composants et l'incidence favorable de l'appréciation du dollar canadien sur les charges de maintenance libellées en dollars américains. L'augmentation de 4 % des charges de maintenance avions correspond à la hausse de 4,0 % à 5,0 % que projetait Air Canada dans son communiqué de presse du 4 novembre 2011.

Augmentation de 5 % des frais de vente et de distribution par rapport à 2010

Pour 2011, les frais de vente et de distribution se sont établis à 612 M\$, soit une hausse de 31 M\$ (+5 %) par rapport à 2010. Les facteurs expliquant la variation en glissement annuel des frais de vente et de distribution sont notamment les suivants :

- La croissance de 8,3 % des produits passages.
- L'accroissement des frais de traitement par carte de crédit, qui 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, qui est largement imputable à la modification de la structure de commissions de Vacances Air Canada ainsi qu'à la hausse des produits passages.

Diminution de 1 M\$ des frais de restauration et de fournitures connexes par rapport à 2010

Pour 2011, les frais de restauration et de fournitures connexes se sont chiffrés à 278 M\$, en baisse de 1 M\$ par rapport à 2010. 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 à 2010

Les autres charges opérationnelles totalisent 1 230 M\$ pour 2011, soit 36 M\$ de plus (+3 %) qu'en 2010.

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

(en millions de dollars canadiens)	Exercices		Variation	
	2011	2010	\$	%
Portion terrestre des forfaits de Vacances Air Canada	307 \$	272 \$	35 \$	13
Services d'escale	193	185	8	4
Location et entretien d'immeubles	127	126	1	1
Frais d'équipages	115	117	(2)	(2)
Frais et services divers	108	110	(2)	(1)
Autres charges	380	384	(4)	(1)
	1 230 \$	1 194 \$	36 \$	3

La variation des autres charges par rapport à 2010 s'explique notamment par les facteurs suivants :

- La croissance de 4,7 % de la capacité.
- La hausse de 35 M\$ (+13 %) des coûts liés à la portion terrestre des forfaits de Vacances Air Canada, qui s'explique par la progression du trafic passagers.
- L'accroissement de 8 M\$ (+4 %) des services d'escale, qui est principalement imputable à l'augmentation de 2,5 % des fréquences de vols dans l'ensemble du réseau, ainsi qu'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, qui a permis de comprimer diverses catégories d'« autres » charges opérationnelles.

Charges non opérationnelles de 429 M\$ pour 2011 contre 303 M\$ pour 2010

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

(en millions de dollars canadiens)	Exercices		Variation \$
	2011	2010	
Profit (perte) de change	(54) \$	184 \$	(238) \$
Produits d'intérêts	36	19	17
Charges d'intérêts	(320)	(397)	77
Coût financier net du passif au titre des avantages du personnel	(16)	(75)	59
Perte sur instruments financiers comptabilisés à la juste valeur	(63)	(3)	(60)
Autres	(12)	(31)	19
	(429) \$	(303) \$	(126) \$

La hausse des charges non opérationnelles par rapport à 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), qui se chiffre à 54 M\$ pour 2011, contre un profit de change de 184 M\$ pour 2010. La perte de 2011 est surtout attribuable au glissement du dollar canadien au 31 décembre 2011, comparativement au 31 décembre 2010. Pour 1 \$ US, le cours de clôture le 31 décembre 2011 était de 1,017 \$ CA, tandis qu'il était de 0,9946 \$ CA le 31 décembre 2010.
- L'accroissement de 17 M\$ des produits d'intérêts, qui est surtout en raison de la hausse du rendement du capital investi.
- La baisse de 77 M\$ des charges d'intérêts, qui est surtout le fait de la charge de 54 M\$ qu'a comptabilisée Air Canada relativement au remboursement de sa facilité de crédit à terme garantie pour 2010 alors qu'aucune charge n'a été comptabilisée à ce titre pour 2011, outre l'augmentation des remboursements de dette en glissement annuel. Par rapport à 2010, le fléchissement des charges d'intérêts en glissement annuel s'explique également par l'incidence des remboursements de dette nette effectués en 2011, l'impact de la contraction des taux d'intérêt et l'effet favorable de l'appréciation du dollar canadien par rapport au dollar américain.
- La diminution du coût financier net du passif au titre des avantages du personnel de 59 M\$, qui s'explique par la baisse du taux d'actualisation utilisé pour évaluer ce coût.
- Les pertes liées aux ajustements de juste valeur des instruments dérivés, qui se sont chiffrées à 63 M\$ pour 2011, contre des pertes de 3 M\$ pour 2010. Il y a lieu de se reporter à la rubrique 12 du présent rapport de gestion pour un complément d'information à cet égard.

7. Résultat des activités – Comparaisons des quatrièmes trimestres de 2011 et de 2010

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

(en millions de dollars canadiens, sauf les données par action)	Quatrièmes trimestres		Variation	
	2011	2010	\$	%
Produits opérationnels				
Passages	2 374 \$	2 296 \$	78 \$	3
Fret	125	124	1	1
Autres	200	196	4	2
	2 699	2 616	83	3
Charges opérationnelles				
Carburant avions	808	640	168	26
Salaires et charges sociales	501	487	14	3
Redevances aéroportuaires et de navigation	237	229	8	3
Contrats d'achat de capacité	251	241	10	4
Dotation aux amortissements et aux pertes de valeur	174	227	(53)	(23)
Maintenance avions	212	164	48	29
Frais de vente et de distribution	140	146	(6)	(4)
Restauration et fournitures connexes	53	54	(1)	(2)
Communications et technologies de l'information	48	50	(2)	(4)
Locations avions	86	86	-	-
Autres	287	277	10	4
	2 797	2 601	196	8
Bénéfice (perte) opérationnel avant l'élément exceptionnel	(98)	15	(113)	
Ajustement de la provision pour enquêtes sur le fret, montant net¹⁾	-	46	(46)	
Bénéfice (perte) opérationnel	(98)	61	(159)	
Produits (charges) non opérationnels				
Profit de change	114	136	(22)	
Produits d'intérêts	10	9	1	
Charges d'intérêts	(76)	(86)	10	
Coût financier net du passif au titre des avantages du personnel	(4)	(18)	14	
Profit (perte) sur instruments financiers comptabilisés à la juste valeur	(5)	8	(13)	
Autres	(1)	(21)	20	
	38	28	10	
Bénéfice net (perte nette) avant impôts sur le résultat	(60)	89	(149)	
Économie (charge) d'impôts sur le résultat	-	-	-	
Bénéfice (perte) de la période	(60) \$	89 \$	(149) \$	
BAIIALA avant ajustement de la provision pour enquêtes sur le fret, montant net^{1), 2)}	162 \$	328 \$	(166) \$	
BAIIALA²⁾	162 \$	374 \$	(212) \$	
Bénéfice net (perte nette) par action – dilué	(0,22) \$	0,27 \$	(0,49) \$	

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) Se reporter à la rubrique 20, Mesures financières hors PCGR, du présent rapport de gestion 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.

Augmentation de 3,4 % des produits passages réseau par rapport au quatrième trimestre de 2010

Les produits passages réseau ont augmenté de 78 M\$ (+3,4 %) au quatrième trimestre de 2011 pour s'établir à 2 374 M\$ par rapport à 2 296 M\$ au quatrième trimestre de 2010. Les produits passages du quatrième trimestre de 2010 tenaient compte d'un ajustement annuel favorable de 40 M\$ relativement à la coentreprise transatlantique, mise au point définitivement en décembre 2010, mais ayant pris effet le 1^{er} janvier 2010, que la compagnie aérienne a créée avec United Airlines et Deutsche Lufthansa AG, et à d'autres ententes intertransporteurs. Aux fins de comparaison, les tableaux et l'analyse ci-après ne tiennent pas compte de l'incidence de l'ajustement favorable de 40 M\$ inscrit au quatrième trimestre de 2010, qui se rapportait à des activités attribuables aux trois premiers trimestres de 2010.

Les produits passages réseau se sont établis à 2 374 M\$ au quatrième trimestre de 2011, soit une augmentation de 118 M\$ (+5,2 %) par rapport aux produits passages ajustés de 2 256 M\$ en 2010 en raison de l'augmentation du trafic et du rendement unitaire. La hausse de 23 M\$ (+4,5 %) des produits tirés de la cabine de haut rapport en regard du quatrième trimestre de 2010 s'explique essentiellement par l'amplification de 8,2 % du trafic et la régression de 2,2 % du rendement unitaire.

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

Produits passages	Quatrième trimestre		Quatrième trimestre		
	2011		2010		Variation (\$)
	M\$	M\$	M\$	M\$	
Lignes intérieures	981	950	31	3,2	
Lignes transfrontalières	500	448	52	11,6	
Lignes transatlantiques	400	404	(4)	(1,0)	
Lignes transpacifiques	279	261	18	6,9	
Autres lignes	214	193	21	11,1	
Réseau	2 374	2 256	118	5,2	

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

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

Le tableau ci-après présente les variations en pourcentage et en glissement annuel pour le quatrième 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)				
	T4 2010	T1 2011	T2 2011	T3 2011	T4 2011
Produits passages	11,2	10,3	11,7	7,9	5,2
Capacité (SMO)	7,8	7,7	6,4	2,6	2,5
Trafic (PMP)	8,0	5,7	6,1	3,8	2,6
Coefficient d'occupation (variation en pts)	0,2	(1,5)	(0,2)	1,1	0,1
Rendement unitaire	2,8	4,2	5,2	3,8	1,9
PPSMO	3,0	2,2	4,9	5,1	2,0

Au quatrième trimestre de 2011, la capacité globale d'Air Canada a affiché une progression de 2,5 % en regard de celle du quatrième trimestre de 2010, la capacité de tous les marchés étant en croissance. L'augmentation de la capacité à l'échelle du réseau cadre avec l'accroissement de 1,5 % à 2,5 % des SMO pour le quatrième trimestre de 2011 que projetait Air Canada dans son communiqué de presse du 4 novembre 2011.

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

- La croissance du trafic réseau, qui traduit la progression sur l'ensemble des marchés. La croissance du trafic a été légèrement supérieure à l'accroissement de la capacité, ce qui a fait croître un peu le coefficient d'occupation.
- L'augmentation du rendement unitaire réseau, qui atteste l'accroissement sur l'ensemble des marchés, à l'exception des lignes transatlantiques. L'amélioration globale du rendement unitaire s'explique par la majoration des tarifs et la hausse des suppléments carburant venant contrebalancer partiellement l'augmentation des prix du carburant.

L'amélioration des PPSMO réseau ajustés est venue essentiellement des gains de rendement unitaire.

Hausse de 3,2 % des produits passages intérieurs par rapport au quatrième trimestre de 2010

Pour le quatrième trimestre de 2011, les produits passages de 981 M\$ tirés des lignes intérieures ont augmenté de 31 M\$ (+3,2 %) par rapport au quatrième trimestre de 2010 en raison de la croissance du trafic et, dans une moindre mesure, d'une amélioration du rendement unitaire.

Le tableau ci-après présente les variations en pourcentage et en glissement annuel pour le quatrième 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)				
	T4 2010	T1 2011	T2 2011	T3 2011	T4 2011
Produits passages	7,5	8,4	7,9	4,7	3,2
Capacité (SMO)	0,2	(0,9)	(0,2)	0,3	2,1
Trafic (PMP)	2,0	(0,5)	(0,6)	2,1	2,1
Coefficient d'occupation (variation en pts)	1,4	0,4	(0,3)	1,5	-
Rendement unitaire	5,3	8,7	8,4	2,4	0,4
PPSMO	7,1	9,2	8,0	4,3	0,4

Le 1^{er} mai 2011, Sky Regional, pour le compte d'Air Canada, a commencé à 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 des lignes intérieures au quatrième trimestre de 2011 était principalement attribuable à ce nouveau service et à l'accroissement des fréquences sur la ligne Toronto-Vancouver d'Air Canada. La variation des produits passages intérieurs par rapport au quatrième trimestre de 2010 s'explique notamment par les facteurs suivants :

- La croissance du trafic, qui traduit la progression sur l'ensemble des principales lignes intérieures. L'amplification du trafic correspondant à l'accroissement de la capacité, le coefficient d'occupation est demeuré stable par rapport au quatrième trimestre de 2010.
- La hausse du rendement unitaire, qui est issue de la majoration des tarifs attribuable au carburant en vue de contrebalancer partiellement la hausse des coûts connexes.

L'amélioration des PPSMO est principalement imputable à la progression du rendement unitaire étant donné que le coefficient d'occupation n'a subi aucune variation par rapport au quatrième trimestre de 2010.

Augmentation de 11,6 % des produits passages transfrontaliers par rapport au quatrième trimestre de 2010

Pour le quatrième trimestre de 2011, les produits passages de 500 M\$ tirés des lignes transfrontalières avec les États-Unis ont augmenté de 52 M\$ (+11,6 %) par rapport au quatrième trimestre de 2010, par suite de l'amélioration du rendement unitaire et de l'augmentation du trafic.

Le tableau ci-après présente les variations en pourcentage et en glissement annuel pour le quatrième 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)				
	T4 2010	T1 2011	T2 2011	T3 2011	T4 2011
Produits passages	10,7	14,5	20,2	13,2	11,6
Capacité (SMO)	11,7	10,8	7,8	4,7	3,2
Trafic (PMP)	12,0	11,5	12,9	9,3	5,3
Coefficient d'occupation (variation en pts)	0,2	0,4	3,5	3,4	1,4
Rendement unitaire	(1,3)	2,5	6,4	3,4	5,4
PPSMO	(1,0)	3,1	11,4	8,0	7,4

Au quatrième trimestre de 2011, la croissance de la capacité est largement attribuable à l'accroissement des fréquences de vols sur la Californie, la Floride, Las Vegas et Hawaii.

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

- L'augmentation du trafic, qui reflète la progression sur tous les principaux services transfrontaliers et est imputable en partie 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'amplification du trafic dépassant la croissance de la capacité, le coefficient d'occupation a augmenté.
- La progression du rendement unitaire, qui atteste la croissance sur l'ensemble des principales lignes transfrontalières. L'amélioration du rendement unitaire est issue de la majoration des tarifs attribuable au carburant en vue de contrebalancer la montée des prix connexes.

L'amélioration des PPSMO est attribuable à la progression du rendement unitaire et à l'augmentation du coefficient d'occupation.

Diminution de 1,0 % des produits passagers transatlantiques par rapport au quatrième trimestre de 2010

Aux fins de comparaison, le tableau et l'analyse ci-après ne tiennent pas compte de l'incidence de l'ajustement favorable de 40 M\$ inscrit au quatrième trimestre de 2010, qui se rapportait à des activités attribuables aux trois premiers trimestres de 2010.

Sur une base ajustée, pour le quatrième trimestre de 2011, les produits passagers de 400 M\$ tirés des lignes transatlantiques ont fléchi de 4 M\$ (-1,0 %) par rapport au quatrième trimestre de 2010 par suite du glissement du rendement unitaire.

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

Lignes transatlantiques	Résultats trimestriels en glissement annuel (variation en pourcentage)				
	T4 2010	T1 2011	T2 2011	T3 2011	T4 2011
Produits passagers	7,5	0,8	11,6	8,2	(1,0)
Capacité (SMO)	5,5	6,2	12,3	3,6	2,2
Trafic (PMP)	2,5	(0,8)	8,4	4,1	1,2
Coefficient d'occupation (variation en pts)	(2,2)	(5,0)	(3,0)	0,5	(0,8)
Rendement unitaire	4,7	1,3	2,7	3,8	(3,1)
PPSMO	1,7	(5,4)	(0,8)	4,3	(4,0)

Au quatrième trimestre de 2011, la croissance de la capacité en glissement annuel s'explique surtout par l'accroissement des activités sur les lignes liées à la saison estivale, notamment la Grèce, l'Espagne, l'Italie et St. John's (Terre-Neuve)-Londres. La croissance de la capacité est également attribuable à l'augmentation des fréquences vers Bruxelles et à l'utilisation de plus gros appareils à destination de l'Allemagne.

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

- La progression du trafic, qui reflète la croissance pour l'ensemble des principales lignes transatlantiques, à l'exception des lignes à destination du Royaume-Uni. Le trafic sur les lignes vers le Royaume-Uni demeure affecté par la conjoncture économique difficile dans ce pays et par une concurrence tarifaire accrue, facteurs qui ont nui au trafic local aussi bien qu'au trafic de correspondance pour Air Canada à son point d'accès de Londres. Le trafic ayant été en deçà de la croissance de la capacité, le coefficient d'occupation a glissé.
- Le recul du rendement ajusté, qui est le fait en partie de l'intensification de la concurrence en glissement annuel et de la conjoncture économique toujours en perte de vitesse en Europe, en particulier sur certains des marchés principaux d'Air Canada, comme le Royaume-Uni, la France et l'Allemagne. Environ 30 % de nos produits transatlantiques proviennent des points de vente d'Europe.

Le fléchissement des PPSMO ajustés est attribuable à la régression du rendement unitaire et à la baisse du coefficient d'occupation.

Augmentation de 6,9 % des produits passagers transpacifiques par rapport au quatrième trimestre de 2010

Pour le quatrième trimestre de 2011, les produits passagers de 279 M\$ tirés des lignes transpacifiques ont augmenté de 18 M\$ (+6,9 %) par rapport au quatrième trimestre de 2010, en raison surtout de la hausse du rendement unitaire et de l'accroissement du trafic.

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

Lignes transpacifiques	Résultats trimestriels en glissement annuel (variation en pourcentage)				
	T4 2010	T1 2011	T2 2011	T3 2011	T4 2011
Produits passages	31,7	17,0	6,4	5,8	6,9
Capacité (SMO)	23,0	21,5	7,2	2,0	1,4
Trafic (PMP)	22,9	16,0	5,9	1,5	1,6
Coefficient d'occupation (variation en pts)	(0,1)	(4,0)	(1,1)	(0,5)	0,1
Rendement unitaire	7,2	0,7	0,4	4,2	4,7
PPSMO	7,0	(3,9)	(0,8)	3,6	4,9

Au quatrième trimestre de 2011, le relèvement de la capacité des lignes transpacifiques est attribuable à la croissance de la capacité du service vers la Corée.

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

- L'augmentation du trafic, qui tient à la croissance des lignes vers la Chine et la Corée. La progression du trafic a dépassé légèrement l'accroissement de la capacité, facteur qui a entraîné la hausse du coefficient d'occupation.
- La progression du rendement unitaire, qui reflète l'amélioration pour la totalité des principaux services transpacifiques. Cette progression s'explique par la majoration des tarifs, l'amplification 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.

L'amélioration des PPSMO s'explique surtout par la hausse du rendement sur les lignes vers la Chine.

Augmentation de 11,1 % des autres produits passagers par rapport au quatrième trimestre de 2010

Pour le quatrième trimestre de 2011, les produits passagers de 214 M\$ tirés des « autres lignes » (Australie, Antilles, Mexique, ainsi qu'Amérique centrale et Amérique du Sud) se sont accrus de 21 M\$ (+11,1 %) par rapport au quatrième trimestre de 2010, en raison de l'augmentation du rendement et du trafic.

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

Autres lignes	Résultats trimestriels en glissement annuel (variation en pourcentage)				
	T4 2010	T1 2011	T2 2011	T3 2011	T4 2011
Produits passages	15,4	16,4	20,7	16,9	11,1
Capacité (SMO)	7,2	9,1	8,6	5,3	4,6
Trafic (PMP)	9,4	7,7	10,9	5,8	4,9
Coefficient d'occupation (variation en pts)	1,6	(1,1)	1,7	0,4	0,2
Rendement unitaire	5,4	8,1	9,0	10,4	5,7
PPSMO	7,5	6,7	11,4	11,0	5,9

Au quatrième trimestre de 2011, la croissance de la capacité est largement attribuable aux relèvements de celle-ci sur les lignes vers l'Amérique du Sud. La variation des autres produits passagers par rapport au quatrième trimestre de 2010 s'explique notamment par les facteurs suivants :

- La progression globale du trafic, qui reflète la croissance sur l'ensemble des principales lignes. Le trafic global ayant légèrement dépassé l'accroissement de la capacité, le coefficient d'occupation s'est amélioré.
- La hausse globale du rendement unitaire, qui 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, en raison de la poussée de la demande passagers et du débit accru du réseau.

L'augmentation globale des PPSMO s'explique surtout par la croissance du rendement.

Augmentation de 1,2 % des produits fret par rapport au quatrième trimestre de 2010

Pour le quatrième trimestre de 2011, les produits de 125 M\$ tirés du transport de fret ont progressé de 1 M\$ (+1,2 %) par rapport au quatrième trimestre de 2010 en raison de la croissance du rendement.

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

Produits fret	Quatrième trimestre		Quatrième trimestre		Variation (\$)	Variation (%)		
	2011		2010					
	M\$	M\$	M\$	M\$				
Lignes intérieures	16	17	(1)	(2,4)				
Lignes transfrontalières	5	5	-	(2,5)				
Lignes transatlantiques	47	45	2	5,1				
Lignes transpacifiques	40	42	(2)	(6,0)				
Autres lignes	17	15	2	13,6				
Réseau	125	124	1	1,2				

Le tableau ci-après présente la variation en pourcentage et en glissement annuel pour le quatrième trimestre de 2011 ainsi que pour chacun des quatre trimestres précédents en ce qui concerne les produits fret et les statistiques opérationnelles.

Réseau	Variation en glissement annuel par trimestre (variation en %)				
	T4 2010	T1 2011	T2 2011	T3 2011	T4 2011
Produits fret	13,0	12,0	3,8	(1,7)	1,2
Capacité (en TME)	7,7	7,4	7,0	1,9	2,5
Produits par TME	3,9	3,3	(3,1)	(3,5)	(1,3)
Trafic (en TMP)	10,0	5,8	(2,4)	(7,7)	(0,4)
Rendement par TMP	1,6	4,9	6,3	6,5	1,6

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

Quatrième trimestre 2011 par rapport au quatrième trimestre 2010	Produits fret	Capacité (TME)	Produits/ TME	Trafic (TMP)	Rendement/ TMP
	Variation (%)	Variation (%)	Variation (%)	Variation (%)	Variation (%)
Lignes intérieures	(2,4)	3,5	(5,7)	1,6	(4,0)
Lignes transfrontalières	(2,5)	6,0	(8,0)	(7,4)	5,4
Lignes transatlantiques	5,1	2,0	3,1	(6,6)	12,6
Lignes transpacifiques	(6,0)	1,8	(7,7)	2,7	(8,5)
Autres lignes	13,6	3,2	10,1	11,1	2,3
Réseau	1,2	2,5	(1,3)	(0,4)	1,6

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

- La progression du rendement unitaire, qui est principalement attribuable à l'augmentation des suppléments de carburant en glissement annuel.
- La contraction du trafic, qui s'explique essentiellement par l'incidence défavorable de l'accroissement de la capacité de l'industrie sur le marché transatlantique. Après trois trimestres de recul en glissement annuel en raison du séisme au Japon et de ses répercussions, le transport du fret a affiché une remontée sur le marché transatlantique, où des mesures tarifaires dynamiques ont été prises pour stimuler la demande.

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

Pour le quatrième trimestre de 2011, les autres produits se sont chiffrés à 200 M\$, en hausse de 4 M\$ (+2 %) par rapport au quatrième trimestre de 2010, du fait de la hausse de 6 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 à Vacances Air Canada tient à l'augmentation du prix de vente de la portion terrestre des forfaits et, dans une moindre mesure, à la croissance du trafic passagers.

Hausse de 4,9 % des COSMO (baisse de 1,5 %, exclusion faite de la charge de carburant et des coûts liés à la portion terrestre des forfaits de Vacances Air Canada) par rapport au quatrième trimestre de 2010

Le tableau ci-après compare les COSMO d'Air Canada pour le quatrième trimestre de 2011 à celles de la période correspondante de 2010.

(en cents par SMO)	Quatrièmes trimestres		Variation	
	2011	2010	cents	%
Salaires	2,57	2,69	(0,12)	(4,5)
Charges sociales	0,71	0,58	0,13	22,4
Carburant avions	5,29	4,29	1,00	23,3
Redevances aéroportuaires et de navigation	1,55	1,54	0,01	0,6
Contrats d'achat de capacité	1,65	1,62	0,03	1,9
Coûts de propriété (LAA) ¹⁾	1,70	2,10	(0,40)	(19,0)
Maintenance avions	1,39	1,10	0,29	26,4
Frais de vente et de distribution	0,92	0,98	(0,06)	(6,1)
Restauration et fournitures connexes	0,35	0,37	(0,02)	(5,4)
Communications et technologies de l'information	0,31	0,34	(0,03)	(8,8)
Autres	1,85	1,83	0,02	1,1
Total des charges opérationnelles	18,29	17,44	0,85	4,9
Retrancher :				
Charge de carburant et coûts liés à la portion terrestre des forfaits de Vacances Air Canada	(5,66)	(4,62)	(1,04)	22,5
Charges opérationnelles, exclusion faite de la charge de carburant et des coûts liés à la portion terrestre des forfaits de Vacances Air Canada²⁾	12,63	12,82	(0,19)	(1,5)

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 20, Mesures financières hors PCGR, du présent rapport de gestion pour un complément d'information à cet égard.

La variation 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 quatrième trimestre de 2010 s'explique notamment par les facteurs suivants :

- La baisse de la dotation aux amortissements et aux pertes de valeur.
- La diminution des salaires, du fait surtout de la contraction de la charge liée aux programmes de rémunération incitative en partie contrebalancée par la hausse des salaires moyens.
- La croissance de 2,5 % de la capacité, qui permet de répartir les coûts fixes de la compagnie aérienne sur un plus grand nombre de sièges-milles offerts.
- L'augmentation de 0,8 % de la longueur moyenne des étapes.

Ces baisses ont été en partie contrebalancées par la hausse des charges de maintenance avions et celle des charge sociales.

Exclusion faite de la charge de carburant, les COSMO ont diminué de 1,1 % par rapport au quatrième trimestre de 2010. Cette diminution de 1,1 % des COSMO (exclusion faite de la charge de carburant) est une amélioration par rapport à la fourchette de 0,5 % à 1,0 % d'augmentation que prévoyait Air Canada dans son communiqué du 4 novembre 2011. L'amélioration est largement imputable au fait que les frais de restauration et de fournitures connexes, ainsi que la dotation aux amortissements et aux pertes de valeur ont été inférieurs aux prévisions.

Hausse de 8 % des charges opérationnelles par rapport au quatrième trimestre de 2010

Air Canada a inscrit des charges opérationnelles de 2 797 M\$, soit une hausse de 196 M\$ (+8 %) en regard des charges opérationnelles de 2 601 M\$ comptabilisées au quatrième trimestre de 2010. Les variations les plus significatives sont analysées ci-après.

Hausse de 26 % de la charge de carburant par rapport au quatrième trimestre de 2010

La charge de carburant se chiffre à 808 M\$ pour le quatrième trimestre de 2011, en hausse de 168 M\$ (+26 %) par rapport au quatrième trimestre de 2010, principalement en raison de la hausse des prix de base du kérósène, qui est responsable d'une augmentation de 200 M\$ en glissement annuel. Les pertes de 31 M\$ liées aux couvertures sur le carburant ont été reclassées du cumul des autres éléments du résultat global à la charge de carburant au quatrième trimestre de 2010, alors qu'aucune perte liée aux couvertures sur le carburant n'a été inscrite en charge de carburant pour le quatrième trimestre de 2011, soit une variation favorable de 31 M\$ en glissement annuel.

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)	Quatrièmes trimestres		Variation	
	2011	2010	\$	%
Charge de carburant selon les PCGR ¹⁾	801 \$	636 \$	165 \$	26
Retrancher : <i>Pertes de couverture sur le carburant reclassées du cumul des autres éléments du résultat global à la charge de carburant</i>	-	(31)	31	100
Ajouter : <i>Montant net des décaissements au comptant relatifs à des dérivés liés au carburant</i> ²⁾	8	7	1	14
Cout économique du carburant – hors PCGR ³⁾	809 \$	612 \$	197 \$	32
Consommation de carburant (en milliers de litres)	912 423	905 519	6 904	1
Prix du litre de carburant (en cents) – selon les PCGR	87,7	70,2	17,5	25
Prix du litre de carburant (en cents) – exclusion faite des pertes liées aux couvertures sur le carburant	87,7	66,8	20,9	31
Cout économique du litre de carburant (en cents) – hors PCGR	88,6	67,5	21,1	31

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 501 M\$ au quatrième trimestre de 2011, en hausse de 14 M\$ (+3 %) par rapport au quatrième trimestre de 2010

Les salaires totalisent 392 M\$ pour le quatrième trimestre de 2011, en baisse de 9 M\$ (-2 %) par rapport au quatrième trimestre de 2010. Le fléchissement des charges liées aux programmes de rémunération incitative a été en partie compensé par l'incidence de l'augmentation du salaire moyen en glissement annuel et de l'accroissement du nombre moyen d'employés équivalents temps plein (« ETP ») par rapport au quatrième trimestre de 2010. Du fait de la progression de 2,5 % de la capacité, le nombre moyen d'employés ETP a crû de 1,5 % en glissement annuel, ce qui s'est traduit par une amélioration de 1,0 % de la productivité mesurée en SMO par employé ETP.

Au quatrième trimestre de 2011, les charges sociales se sont chiffrées à 109 M\$, en hausse de 23 M\$ (+27 %) par rapport au quatrième 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 entraîné des changements d'hypothèses actuarielles en glissement annuel. L'augmentation de 5 M\$ relative à l'évaluation actualisée du passif au titre des indemnisations pour les accidents du travail a également joué dans la hausse des charges sociales.

Hausse de 3 % des redevances aéroportuaires et de navigation comparativement au quatrième trimestre de 2010

Les redevances aéroportuaires et de navigation s'établissent à 237 M\$ au quatrième trimestre de 2011, soit une augmentation de 8 M\$ (+3 %) par rapport au quatrième trimestre de 2010. Cette hausse est principalement attribuable à l'incidence de la progression de 1,3 % 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.

Augmentation de 4 % des frais d'achat de capacité par rapport au quatrième trimestre de 2010

Les frais d'achat de capacité se chiffrent à 251 M\$ pour le quatrième trimestre de 2011, contre 241 M\$ au quatrième trimestre de 2010, soit une hausse de 10 M\$ (+4 %). 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.

Diminution de 17 % des coûts de propriété par rapport au quatrième 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 260 M\$ pour le quatrième trimestre de 2011, en baisse de 53 M\$ (-17 %) par rapport au quatrième trimestre de 2010. Cette baisse rend compte de la perte de valeur de 49 M\$ qu'a inscrite Air Canada au titre des appareils A340-300 d'Airbus et 767-200 de Boeing au quatrième trimestre de 2010 alors qu'aucune perte semblable n'a été comptabilisée au quatrième trimestre de 2011.

Augmentation de 29 % des charges de maintenance avions par rapport au quatrième trimestre de 2010

Pour le quatrième trimestre de 2011, les charges de maintenance avions de 212 M\$ sont de 48 M\$ supérieures (+29 %) à celles du quatrième trimestre de 2010. Au quatrième trimestre de 2011, Air Canada a inscrit un ajustement défavorable de 20 M\$ à sa provision au titre des modalités de restitution des appareils loués, en raison de variations visant les hypothèses en matière de coûts et de taux d'actualisation. Ont également influé sur cette augmentation la hausse des activités liées à l'entretien des moteurs, essentiellement imputables au parc de moyens-porteurs d'Air Canada ainsi que la hausse des obligations liées aux coûts de maintenance relatifs à l'expiration de contrats de location d'appareils.

Diminution de 4 % des frais de vente et de distribution par rapport au quatrième trimestre de 2010

Pour le quatrième trimestre de 2011, les frais de vente et de distribution se sont établis à 140 M\$, soit une baisse de 6 M\$ (-4 %) par rapport au quatrième trimestre de 2010 en raison de la progression de 5,2 % des produits passagers. Les frais de vente et de distribution consistent en commissions et paiements incitatifs versés aux distributeurs de services passagers 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 quatrième trimestre sont notamment les suivants :

- La baisse des frais de transaction liés au SMD, en partie attribuable à l'augmentation des crédits au titre du volume cumulés au quatrième trimestre de 2011 par rapport au quatrième trimestre de 2010 ainsi qu'à l'incidence des améliorations des contrats.
- Le recul des commissions intercompagnies, en raison d'améliorations des contrats.

Ces diminutions ont été en partie contrebalancées par les facteurs suivants :

- La croissance de 5,2 % des produits passagers.
- L'accroissement des frais de traitement par carte de crédit, qui s'explique par la hausse des produits passagers ainsi que le pourcentage accru des ventes réglées par carte de crédit.

Diminution de 2 % des frais de restauration et de fournitures connexes par rapport au quatrième trimestre de 2010

Pour le quatrième trimestre de 2011, les frais de restauration et de fournitures connexes se chiffrent à 53 M\$, soit une diminution de 1 M\$ (-2 %) en regard du quatrième trimestre de 2010. L'incidence de la croissance de 2,6 % du trafic passagers a été plus qu'atténuée 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 4 % des autres charges opérationnelles par rapport au quatrième trimestre de 2010

Les autres charges opérationnelles totalisent 287 M\$ pour le quatrième trimestre de 2011, soit 10 M\$ de plus (+4 %) qu'au quatrième trimestre de 2010.

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

(en millions de dollars canadiens)	Quatrièmes trimestres		Variation	
	2011	2010	\$	%
Portion terrestre des forfaits de Vacances Air Canada	57 \$	49 \$	8 \$	16
Services d'escale	43	44	(1)	(2)
Location et entretien d'immeubles	29	31	(2)	(7)
Frais d'équipages	30	28	2	6
Frais et services divers	32	33	(1)	(2)
Autres charges	96	92	4	4
	287 \$	277 \$	10 \$	4

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

- La croissance de 2,5 % de la capacité.
- La hausse de 8 M\$ (+16 %) des coûts liés à la portion terrestre des forfaits de Vacances Air Canada, qui est le fait de l'augmentation des coûts liés à la portion terrestre des forfaits et, dans une moindre mesure, de la progression du trafic passagers.

Produits non opérationnels de 38 M\$ au quatrième trimestre de 2011 contre 28 M\$ au quatrième trimestre de 2010

Le tableau ci-après fournit une ventilation des produits non opérationnels pour les périodes indiquées.

(en millions de dollars canadiens)	Quatrièmes trimestres		Variation	
	2011	2010	\$	%
Profit de change	114 \$	136 \$	(22) \$	
Produits d'intérêts	10	9	1	
Charges d'intérêts	(76)	(86)	10	
Coût financier net du passif au titre des avantages du personnel	(4)	(18)	14	
Profit (perte) sur instruments financiers comptabilisés à la juste valeur	(5)	8	(13)	
Autres	(1)	(21)	20	
	38 \$	28 \$	10 \$	

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

- Le profit de change (qui a trait principalement à la dette à long terme libellée en dollars américains), qui se chiffre à 114 M\$ pour le quatrième trimestre de 2011, contre un profit de change de 136 M\$ au quatrième trimestre de 2010. Le profit du quatrième trimestre de 2011 est surtout attribuable à l'appréciation du dollar canadien au 31 décembre 2011, comparativement au 30 septembre 2011. Pour 1 \$ US, le cours du change de clôture le 31 décembre 2011 était de 1,017 \$ CA, tandis qu'il était de 1,0482 \$ CA le 30 septembre 2011.
- La baisse de 10 M\$ des charges d'intérêts au quatrième trimestre de 2011, qui est surtout le fait des remboursements de dette nette effectués en 2011 et de l'incidence de la contraction des taux d'intérêt par rapport au quatrième trimestre de 2010.
- Le fléchissement de 14 M\$ du coût financier net du passif au titre des avantages du personnel, qui 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, qui se sont chiffrées à 5 M\$ au quatrième trimestre de 2011, contre des profits de 8 M\$ au quatrième trimestre de 2010. Il y a lieu de se reporter à la rubrique 12 du présent rapport de gestion pour un complément d'information à cet égard.

8. Parc aérien

Au 31 décembre 2011, le parc en exploitation d'Air Canada (exclusion faite des appareils loués ou sous-loués à des tiers et des appareils exploités par Jazz au titre du CAC de Jazz et par d'autres transporteurs aériens exploitant des appareils pour le compte d'Air Canada aux termes d'ententes commerciales) se ventilait comme suit :

	Nombre total de places	Nombre d'appareils en service ¹⁾	Âge moyen	Appareils en propriété ¹⁾	Appareils en location-financement ²⁾	Appareils loués à des entités ad hoc ²⁾	Appareils en location simple
Gros-porteurs							
777-300 de Boeing	349	12	3,8	3	1	-	8
777-200 de Boeing	270	6	4,1	4	-	-	2
767-300 de Boeing	191-213	30	17,7	5	8	2	15
A330-300 d'Airbus	265	8	11,2	-	-	8	-
Moyens-porteurs							
Airbus A321 d'Airbus	174	10	9,8	-	-	5	5
Airbus A320 d'Airbus	146	41	18,7	-	-	-	41
Airbus A319 d'Airbus	120	38	13,8	8	10	14	6
190 d'Embraer	93	45	4,8	45	-	-	-
175 d'Embraer	73	15	6,3	15	-	-	-
Total	205	11,6		80	19	29	77

1) Ne comprend pas les appareils qui ont été retirés définitivement du service.

2) Les appareils en propriété, les appareils en location-financement ainsi que les autres appareils loués à des entités ad hoc consolidées par la Société sont présentés à l'état de la situation financière d'Air Canada. Les appareils en propriété comprennent les appareils financés dans le cadre de contrats de vente conditionnelle.

Le tableau qui suit présente le parc en exploitation actuel d'Air Canada aux 31 décembre 2011 et 2010 ainsi que les modifications projetées à l'égard de celui-ci (exclusion faite des appareils loués ou sous-loués à des tiers et des appareils exploités par Jazz aux termes du CAC de Jazz et par d'autres transporteurs aériens régionaux exploitant des appareils pour le compte d'Air Canada aux termes d'ententes commerciales).

	Réel (au 31 décembre 2011)			Projeté (au 31 décembre 2011)			
	31 décembre 2010	Modifications apportées pour 2011	31 décembre 2011	Modifications apportées pour 2012	31 décembre 2012	Modifications apportées pour 2013	31 décembre 2013
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		11,6		12,6		13,6

Le tableau qui suit présente, au 31 décembre 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 31 décembre 2011			
	Jazz	Sky Regional	Autres	Total
CRJ-100	17	-	-	17
CRJ-200	25	-	-	25
CRJ-705	16	-	-	16
Dash 8-100	34	-	-	34
Dash 8-300	26	-	-	26
Dash 8-400	8	5	-	13
Beech 1900	-	-	16	16
Total	126	5	16	147

Au 31 décembre 2011, l'ensemble des 126 appareils exploités par Jazz aux termes du CAC de Jazz comprenait un Dash 8-400, lequel a été exploité plus tôt que prévu. En janvier 2012, le nombre d'appareils exploités par Jazz aux termes du CAC est revenu à 125 au total. En 2012, sept Dash 8-400, appartenant à Jazz, seront intégrés dans le parc visé par le CAC de Jazz et huit CRJ-100 de Bombardier, appartenant à Air Canada, en seront retirés. Le nombre d'appareils composant le parc visé par le CAC de Jazz devrait demeurer à 125 pour 2012.

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 à exploiter une ligne entre l'aéroport municipal Billy Bishop de Toronto et l'aéroport Montréal-Trudeau.

Air Canada loue ou sous-loue 83 appareils à des tiers, en vertu de contrats de sous-location dont les échéances s'échelonnent entre 2012 et 2024. Les appareils d'Air Canada loués ou sous-loués à des tiers ne figurent pas dans le tableau présentant le parc aérien en exploitation d'Air Canada. Ces appareils loués ou sous-loués comprennent six A340-300 d'Airbus, deux A340-500 d'Airbus, 18 CRJ-100 de Bombardier, 25 CRJ-200 de Bombardier et 15 CRJ-705 de Bombardier. Tous les appareils CRJ sont loués ou sous-loués à Jazz. Par ailleurs, sept appareils Dash 8-100 sont loués à Jazz, cinq appareils Dash 8-400 sont sous-loués à Sky Regional et cinq appareils Beech sont sous-loués à d'autres transporteurs de niveau 3. En 2011, Air Canada a exercé ses droits d'achat visant deux appareils 777 de Boeing dont la livraison est prévue pour le milieu de 2013. Air Canada étudie actuellement divers scénarios d'exploitation de ces deux appareils et, par conséquent, ceux-ci ne sont pas inclus dans le tableau ci-dessus.

9. Gestion financière et gestion du capital

9.1 Liquidité

Air Canada gère ses besoins de liquidité grâce à diverses stratégies, notamment les flux de trésorerie opérationnels positifs, la conclusion d'engagements de financement pour les appareils nouveaux et actuels ainsi que d'autres activités de financement.

Au 31 décembre 2011, le solde de la trésorerie, des équivalents de trésorerie et des placements à court terme d'Air Canada s'établissait à 2 099 M\$, soit 18 % des produits opérationnels de 2011 (2 192 M\$, soit 20 % des produits opérationnels, en 2010), ce qui dépasse le solde minimum de trésorerie de 15 % des produits opérationnels des 12 derniers mois.

Les besoins de liquidité se rapportent principalement à la nécessité de remplir les obligations liées aux passifs financiers, aux engagements d'immobilisations, aux activités courantes, aux obligations contractuelles et autres (y compris les obligations de capitalisation des régimes de retraite) et aux clauses restrictives des ententes concernant les cartes de crédit et autres ententes. Il y a lieu de se reporter aux rubriques 9.6, 9.7 et 9.8 pour un tableau des engagements d'immobilisations, des obligations contractuelles et des obligations de capitalisation des régimes de retraite d'Air Canada. Air Canada contrôle et gère le risque de liquidité en préparant des prévisions de trésorerie à cycle continu, en surveillant l'état et la valeur des actifs disponibles ou utilisés pour garantir les arrangements de financement, en préservant sa marge de manœuvre relativement à ces arrangements et en établissant des programmes pour surveiller et observer les conditions des ententes de financement. À cet égard, Air Canada a pour objectif principal de maintenir un solde minimum de trésorerie non affectée supérieur à un niveau de liquidité cible de 15 % des produits opérationnels annuels.

9.2 Situation financière

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

(en millions de dollars canadiens)	31 décembre 2011	31 décembre 2010	Variation (\$)
Actif			
Trésorerie, équivalents de trésorerie et placements à court terme	2 099 \$	2 192 \$	(93) \$
Autres actifs courants	1 228	1 155	73
Actif courant	3 327	3 347	(20)
Immobilisations corporelles	5 088	5 629	(541)
Immobilisations incorporelles	312	317	(5)
Goodwill	311	311	-
Dépôts et autres actifs	595	549	46
Total de l'actif	9 633 \$	10 153 \$	(520) \$
Passif			
Passif courant	3 153 \$	3 124 \$	29 \$
Dette à long terme et contrats de location-financement	3 906	4 028	(122)
Passif au titre des régimes de retraite et autres avantages du personnel	5 563	3 328	2 235
Provisions liées à la maintenance	548	493	55
Autres passifs non courants	469	468	1
Total du passif	13 639	11 441	2 198
Total des capitaux propres	(4 006)	(1 288)	(2 718)
Total du passif et des capitaux propres	9 633 \$	10 153 \$	(520) \$

Les mouvements des actifs courants et passifs courants sont décrits à la rubrique 9.4 du présent rapport de gestion. La dette à long terme et les contrats de location-financement sont examinés à la rubrique 9.3 du présent rapport de gestion.

Les immobilisations corporelles se chiffrent à 5 088 M\$ au 31 décembre 2011, soit 541 M\$ de moins qu'au 31 décembre 2010. Cette réduction résulte surtout de l'effet de la dotation aux amortissements de 688 M\$ inscrite pour 2011. Les achats d'immobilisations corporelles se sont élevés à 160 M\$ en 2011, notamment des paiements proportionnels à l'égard de livraisons futures d'appareils et d'installations connexes (77 M\$), des équipements de vol, dont des activités de maintenance avions incorporées (64 M\$) et d'autres équipements, dont du matériel de piste (14 M\$).

Le passif au titre des régimes de retraite et autres avantages du personnel a augmenté de 2 235 M\$ en 2011, principalement en raison de la contraction des taux d'intérêt utilisés pour calculer les obligations de capitalisation des régimes de retraite. En 2011, les cotisations au titre de la capitalisation des régimes de retraite ont totalisé 385 M\$. Il y a lieu de se reporter à la rubrique 9.8 pour un complément d'information sur les obligations de capitalisation des régimes de retraite d'Air Canada.

9.3 Dette nette ajustée

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

(en millions de dollars canadiens)	31 décembre 2011	31 décembre 2010	Variation (\$)
Total de la dette à long terme et des contrats de location-financement	3 906 \$	4 028 \$	(122) \$
Partie courante de la dette à long terme et des contrats de location-financement	424	567	(143)
Total de la dette à long terme et des contrats de location-financement, y compris la partie courante	4 330	4 595	(265)
Moins trésorerie, équivalents de trésorerie et placements à court terme	(2 099)	(2 192)	93
Dette nette	2 231 \$	2 403 \$	(172) \$
Contrats de location simple immobilisés ¹⁾	2 345	2 471	(126)
Dette nette ajustée	4 576 \$	4 874 \$	(298) \$

1) La dette nette ajustée est une mesure financière 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 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\$ en 2011 et à 353 M\$ en 2010.

Au 31 décembre 2011, le total de la dette, y compris la partie courante, et des contrats de location-financement se chiffrait à 4 330 M\$, en baisse de 265 M\$ par rapport au 31 décembre 2010, en raison principalement des remboursements de dette de 608 M\$, y compris des versements forfaitaires et finaux relativement à des entités ad hoc locatrices de matériel volant totalisant 221 M\$ comme il est expliqué plus en détail ci-après. Cette baisse a été en partie contrebalancée par l'incidence défavorable de l'affaiblissement du dollar canadien au 31 décembre 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 92 M\$, et par le produit des emprunts contractés, qui s'est chiffré à 232 M\$.

Au quatrième trimestre de 2011, la dette à long terme et les obligations au titre des contrats de location-financement ont diminué de 149 M\$. La diminution de la dette à long terme et des obligations au titre des contrats de location-financement est attribuable à des profits de change de 120 M\$ et des remboursements de dette prévus de 124 M\$, partiellement contrebalancés par de nouveaux emprunts totalisant 107 M\$.

Pour 2011, Air Canada a prélevé un montant net de 125 M\$ (128 M\$ US), compte tenu de frais de financement de 2 M\$, sur une facilité de prêt à terme garantie (la « facilité »). La somme prélevée sur la facilité a été affectée au refinancement de montants concernant huit A319 d'Airbus et quatre 767-300ER de Boeing 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.

En 2011, Air Canada a conclu une facilité d'emprunt renouvelable, qui comporte une facilité renouvelable libellée en dollars canadiens de 50 M\$ et une facilité renouvelable libellée en dollars américains de 100 M\$. L'entente expire le 31 janvier 2015. Au quatrième trimestre de 2011, la somme de 22 M\$ a été prélevée aux termes de la facilité.

Au quatrième trimestre de 2011, un produit de 85 M\$ a été tiré de l'émission d'une obligation par une société d'avitaillement qu'Air Canada consolide dans ses comptes. Le financement sera affecté aux dépenses d'investissement de la société d'avitaillement pour les prochaines années.

9.4 Fonds de roulement

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

(en millions de dollars canadiens)	31 décembre 2011	31 décembre 2010	Variation (\$)
Trésorerie et placements à court terme	2 099 \$	2 192 \$	(93) \$
Créances clients	712	641	71
Autres actifs courants	516	514	2
Dettes fournisseurs et charges à payer	(1 175)	(1 182)	7
Produits passages perçus d'avance	(1 554)	(1 375)	(179)
Partie courante de la dette à long terme et contrats de location-financement	(424)	(567)	143
Fonds de roulement, montant net	174 \$	223 \$	(49) \$

Le montant net du fonds de roulement positif de 174 M\$ au 31 décembre 2011 représente un fléchissement de 49 M\$ par rapport au 31 décembre 2010. Les flux de trésorerie opérationnels nets totalisant 588 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 9.3 du présent rapport de gestion, ainsi que par l'incidence des dépenses d'investissement de 220 M\$ et l'excédent de 153 M\$ de la capitalisation des régimes d'avantages du personnel sur la charge de ces régimes pour 2011.

9.5 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)	Quatrièmes trimestres			Exercices		
	2011	2010	Variation (\$)	2011	2010	Variation (\$)
Flux de trésorerie nets liés aux activités opérationnelles, avant les éléments suivants :						
Flux de trésorerie nets liés aux règlements et aux primes versées à l'égard des couvertures sur le carburant et aux dépôts de garantie	3 \$	143 \$	(140) \$	588 \$	798 \$	(210) \$
Excédent de la capitalisation des régimes d'avantages du personnel sur la charge de ces régimes	(11)	(16)	5	(3)	(37)	34
Variation des provisions liées à la maintenance	(57)	(9)	(48)	(153)	(24)	(129)
Variation des soldes des éléments du fonds de roulement sans incidence sur la trésorerie	52	15	37	94	57	37
	-	25	(25)	60	139	(79)
Flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles	(13)	158	(171)	586	933	(347)
Achats d'immobilisations corporelles et incorporelles	(56)	(36)	(20)	(220)	(187)	(33)
Flux de trésorerie disponibles ¹⁾	(69)	122	(191)	366	746	(380)
Produit tiré de la vente d'actifs	2	1	1	6	29	(23)
Produit des opérations de cession-bail	-	-	-	-	20	(20)
Réduction de la lettre de crédit d'Aveos	-	-	-	-	23	(23)
Placements à court terme	(46)	(440)	394	(149)	(810)	661
Autres	4	(6)	10	(37)	(40)	3
Flux de trésorerie liés aux activités d'investissement (exclusion faite des achats d'immobilisations corporelles et incorporelles)	(40)	(445)	405	(180)	(778)	598
Produit des emprunts	107	-	107	232	1 175	(943)
Émission d'actions	-	2	(2)	-	2	(2)
Réduction de la dette à long terme et des obligations au titre des contrats de location-financement	(124)	(100)	(24)	(608)	(1 159)	551
Distributions liées aux entités ad hoc locatrices de matériel volant	-	-	-	(52)	(11)	(41)
Flux de trésorerie liés aux activités de financement	(17)	(98)	81	(428)	7	(435)
Augmentation (diminution) nette de la trésorerie et des équivalents de trésorerie	(126)	(421)	295	(242)	(25)	(217)
Augmentation (diminution) nette des placements à court terme	46	440	(394)	149	810	(661)
Augmentation (diminution) nette de la trésorerie, des équivalents de trésorerie et des placements à court terme	(80) \$	19 \$	(99) \$	(93) \$	785 \$	(878) \$

1) Les flux de trésorerie disponibles constituent une mesure financière 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 quatrième trimestre de 2011, les flux de trésorerie disponibles négatifs se sont établis à 69 M\$, comparativement à des flux de trésorerie disponibles positifs de 122 M\$ au quatrième trimestre de 2010, soit une baisse de 191 M\$ en glissement annuel. La baisse des flux de trésorerie disponibles par rapport au quatrième trimestre de 2010 est largement attribuable au repli des flux de trésorerie opérationnels nets, qui cadre avec le fléchissement du BAIIALA du quatrième trimestre, à l'incidence de l'augmentation des cotisations au titre des régimes de retraite et à l'accroissement des dépenses d'investissement de 20 M\$.

Comparativement à 2010, les flux de trésorerie disponibles se sont établis à 366 M\$, en baisse de 380 M\$. Cette baisse des flux de trésorerie disponibles par rapport au 31 décembre 2010 est largement attribuable au repli des flux de trésorerie opérationnels nets, à la réduction de la trésorerie tirée du fonds de roulement et à l'accroissement les obligations de capitalisation des régimes de retraite au titre des coûts des services passés. À partir de 2011, Air Canada a recommencé 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. Il y a lieu de se reporter à la rubrique 9.8 pour un complément d'information à cet égard.

9.6 Dépenses d'investissement et contrats de financement connexes

Boeing

Au 31 décembre 2011, Air Canada a en cours des engagements auprès de The Boeing Company (« Boeing ») visant l'acquisition de 37 appareils 787 et de deux appareils 777 à la suite de l'exercice de ses droits d'achat comme il est décrit ci-après. Air Canada détient également des droits d'achat sur 16 appareils 777 (qui lui permettent d'acheter des appareils selon des prix établis antérieurement), des options d'achat sur 13 appareils 787 (qui lui permettent d'acheter des appareils selon des prix et des modalités de livraison établis antérieurement) et des droits d'achat sur 10 appareils 787 (qui lui permettent d'acheter des appareils selon les prix courants de Boeing). En 2011, Air Canada a exercé ses droits d'achat visant deux appareils 777 de Boeing dont la livraison est prévue pour le milieu de 2013. Air Canada étudie actuellement divers scénarios d'exploitation de ces deux appareils et, par conséquent, ceux-ci ne sont pas inclus dans le tableau présentant le parc aérien à la rubrique 8 du présent rapport de gestion. En revanche, ils sont inclus dans le tableau ci-après.

Il est actuellement prévu que les sept premières livraisons d'appareils 787 de Boeing soient effectuées en 2014 et que les 30 autres livraisons soient effectuées entre 2015 et 2019.

Air Canada a reçu de Boeing et du motoriste des engagements de financement relativement à 31 commandes fermes d'appareils 787 de Boeing sur un total de 37. Dans le cas de 28 de ces 31 appareils, l'engagement porte sur le financement, à hauteur de 80 %, du prix à la livraison. L'emprunt est remboursable par versements répartis de façon linéaire sur 12 ans. Dans le cas des trois autres appareils, l'engagement porte sur le financement, à hauteur d'au plus 90 %, des dépenses d'investissement. Son échéance est de 15 ans et les modalités de remboursement sont assimilables à celles d'un emprunt hypothécaire avec versements égaux de capital et d'intérêts échelonnés jusqu'à l'échéance.

Engagements d'immobilisations

Au 31 décembre 2011, le coût global estimatif des appareils 787 de Boeing en commande ferme et des autres immobilisations faisant l'objet d'un engagement était d'environ 4 976 M\$ (dont 3 110 M\$ au titre d'engagements de financement, sous réserve du respect de certaines conditions). Les autres immobilisations faisant l'objet d'un engagement ont principalement trait à des bâtiments et à des projets d'améliorations locatives.

Le tableau ci-dessous présente les projections de dépenses d'investissement prévues et engagées d'Air Canada pour 2012, pour les quatre exercices subséquents ainsi que pour après 2016.

(en millions de dollars canadiens)	2012	2013	2014	2015	2016	Par la suite	Total
Dépenses projetées et faisant l'objet d'un engagement	155 \$	318 \$	755 \$	575 \$	1 017 \$	2 156 \$	4 976 \$
Dépenses projetées, planifiées, mais ne faisant pas l'objet d'un engagement	122	120	120	120	120	non disponible	non disponible
Total des dépenses projetées ^{1), 2)}	277	438	875	695	1 137	non disponible	non disponible
Financement projeté à l'égard des dépenses faisant l'objet d'un engagement	-	-	(604)	(460)	(813)	(1 233)	(3 110) \$
Total des dépenses projetées, déduction faite du financement	277 \$	438 \$	271 \$	235 \$	324 \$	non disponible	non disponible

1) Les montants en dollars américains ont été convertis au cours du change en vigueur le 31 décembre 2011 à midi, soit 1 \$ US pour 1,017 \$ CA. Les prix définitifs de livraison des appareils comprennent les augmentations estimatives ainsi que, le cas échéant, les intérêts pour report de livraison.

2) Le tableau ci-dessus ne tient pas compte de certaines activités de maintenance qui sont incorporées selon les IFRS et totalisent 60 M\$ pour 2012. Les montants futurs au titre de la maintenance qui seront incorporés pour 2013 et par la suite n'ont pas encore été établis.

9.7 Obligations contractuelles

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 31 décembre 2011. Le tableau ci-après présente en outre l'incidence de la facilité d'emprunt mentionnée à la rubrique 9.3 du présent rapport de gestion, en partant de l'hypothèse que la totalité du montant engagé serait prélevée, y compris le solde disponible en 2012 de 42 M\$ US associé au refinancement des quatre derniers appareils A319 d'Airbus en vertu de cette facilité.

(en millions de dollars canadiens)	2012	2013	2014	2015	2016	Par la suite	Total
<i>Principal</i>							
Obligations liées à la dette à long terme	367 \$	535 \$	261 \$	1 261 \$	455 \$	1 090 \$	3 969 \$
Obligations liées aux contrats de location-financement	57	61	57	52	25	174	426
	424	596	318	1 313	480	1 264	4 395
<i>Intérêts</i>							
Obligations liées à la dette à long terme	231	226	193	142	51	108	951
Obligations liées aux contrats de location-financement	41	34	28	22	18	65	208
	272	260	221	164	69	173	1 159
Total des obligations de paiement liées à la dette à long terme aux contrats de location-financement et aux intérêts^{1),5)}	696 \$	856 \$	539 \$	1 477 \$	549 \$	1 437 \$	5 554 \$
Incidence nette de la facilité d'emprunt	(34)	9	9	9	9	5	7
Total des obligations de paiement liées à la dette à long terme et aux contrats de location-financement, compte tenu de l'incidence nette de la facilité d'emprunt	662 \$	865 \$	548 \$	1 486 \$	558 \$	1 442 \$	5 561 \$
Obligations liées aux contrats de location simple	395 \$	362 \$	296 \$	247 \$	205 \$	612 \$	2 117 \$
Dépenses d'investissement faisant l'objet d'engagements	155 \$	318 \$	755 \$	575 \$	1 017 \$	2 156 \$	4 976 \$
Total des obligations, compte tenu de l'incidence nette de la facilité d'emprunt	1 212 \$	1 545 \$	1 599 \$	2 308 \$	1 780 \$	4 210 \$	12 654 \$

- 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.
- 2) Les obligations découlant des contrats de location simple concernent principalement des contrats de location simple d'avions libellés en dollars américains.
- 3) Les dépenses d'investissement faisant l'objet d'engagements ci-dessus concernent principalement des dépenses liées à du matériel volant libellées en dollars américains. Ces dépenses comprennent également des achats liés aux coûts d'élaboration de systèmes, aux installations et aux améliorations locatives.
- 4) Le total des obligations contractuelles ne comprend pas les engagements à l'égard des biens et services dont la Société a besoin dans le cours normal de ses activités. Il ne comprend pas non plus les autres passifs non courants en raison surtout de l'incertitude entourant le calendrier des flux de trésorerie et les éléments hors trésorerie.
- 5) Le tableau ci-dessus ne tient pas compte de l'engagement non annulable minimal futur aux termes du CAC de Jazz de 760 M\$ pour 2012, ni de l'engagement non annulable minimal futur aux termes de contrats d'achat de capacité avec d'autres transporteurs régionaux de 57 M\$ en 2012 ou encore de l'engagement annuel minimal visant l'achat de milles Aéroplan^{MD} de la part d'Aéroplan de 222 M\$ pour 2012. Les engagements pour 2013 et par la suite ne sont pas encore arrêtés.

Clauses restrictives des ententes concernant les cartes de crédit

Air Canada a conclu diverses ententes avec des sociétés de traitement des opérations par carte de crédit de ses clients. Environ 85 % des ventes d'Air Canada résultent d'opérations par carte de crédit, le reste faisant l'objet d'opérations au comptant. Air Canada reçoit généralement le paiement d'une vente par carte de crédit avant que le transport du voyageur soit effectué.

Les ententes de traitement des opérations par carte de crédit en Amérique du Nord d'Air Canada seront échues en mai 2012. Air Canada a entrepris des négociations en vue de la conclusion d'une entente à plus long terme. L'obligation d'Air Canada de fournir un dépôt au fournisseur de services de traitement de cartes de crédit aux termes de ces ententes, ainsi que le montant de ce dépôt, sont déterminés au moyen d'une matrice évaluant, par trimestre, le ratio de couverture des charges fixes pour Air Canada et la trésorerie non affectée d'Air Canada. Air Canada est aussi partie à des ententes avec ce fournisseur pour la prestation de certains services de traitement de cartes de crédit pour d'autres marchés que l'Amérique du Nord ainsi que pour ses opérations de fret partout dans le monde et ces ententes prévoient des obligations de dépôt semblables aux obligations décrites ci-dessus.

9.8 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 effectuées au troisième trimestre de 2011, le déficit de solvabilité global des régimes de retraite agréés au Canada était de 2 167 M\$ au 1^{er} janvier 2011. Les évaluations au 1^{er} janvier 2012 seront effectuées au cours du premier semestre de 2012. Toutefois, comme il est expliqué au paragraphe qui suit, ces évaluations n'auront pas pour effet d'accroître les obligations de capitalisation des régimes de retraite au titre des coûts des services passés exigées avant 2014. Les obligations au titre du déficit de solvabilité pour 2014 seront déterminées à partir des évaluations actuarielles effectuées au milieu de 2014.

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 est 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. Les cotisations au titre des services rendus continuent d'être versées dans le cours normal des activités tant que le règlement de 2009 est en vigueur.

Après prise en compte de l'effet du règlement de 2009, comme il est mentionné précédemment, les cotisations totales d'employeur d'Air Canada au titre de la capitalisation des régimes de retraite se sont élevées à 385 M\$ en 2011.

(en millions de dollars canadiens)	2011	2010
Coût des services passés au titre des régimes agréés	138 \$	- \$
Coût des services rendus au cours de l'exercice au titre des régimes agréés	171	169
Autres conventions de retraite ¹⁾	76	74
Cotisations totales	385 \$	243 \$

1) Comprend les conventions de retraite, les régimes complémentaires et les régimes étrangers.

Les obligations de capitalisation sont généralement tributaires de plusieurs facteurs, dont les hypothèses utilisées dans les plus récents rapports d'évaluation actuarielle déposés à ce jour concernant le coût des services rendus au cours de l'exercice écoulé (notamment le taux d'actualisation applicable utilisé ou présumé dans le cadre de l'évaluation actuarielle), les statistiques démographiques de chaque régime à la date d'évaluation, les dispositions en vigueur des régimes, les lois en vigueur en matière de retraites ainsi que l'évolution de la conjoncture économique, en particulier le rendement des actifs des fonds et les variations des taux d'intérêt. Le montant réel des cotisations, déterminé à partir des rapports d'évaluation qui sont déposés chaque année, peut différer considérablement des prévisions. Outre les variations des statistiques d'ordre démographique ou liées aux résultats techniques, les hypothèses et les méthodes actuarielles peuvent être révisées d'une évaluation à l'autre à la lumière des variations notées sur le plan des résultats techniques, des

marchés financiers, des attentes futures, de l'évolution de la législation et d'autres facteurs. Jusqu'en 2013, les obligations de capitalisation au titre des services passés d'Air Canada sont également assujetties aux limites établies dans le cadre du règlement de 2009.

Le tableau ci-après donne une indication des obligations de capitalisation des régimes de retraite d'Air Canada, au comptant, pour 2012 ainsi que pour l'exercice subséquent. À compter de 2014, le règlement de 2009 cessera de s'appliquer et les obligations d'Air Canada en matière de capitalisation de ses régimes de retraite pourraient changer considérablement sous l'effet d'un grand nombre de facteurs, dont ceux décrits plus haut.

(en millions de dollars canadiens)	2012	2013
Coût des services passés au titre des régimes agréés canadiens	173 \$	221 \$
Coût des services rendus au cours de l'exercice au titre des régimes agréés canadiens	168	173
Autres conventions de retraite ¹⁾	85	82
Obligations projetées au titre de la capitalisation des régimes de retraite	426 \$	476 \$

1) Comprendent les conventions de retraite, les régimes complémentaires et les régimes étrangers.

Modifications aux régimes de retraite à prestations déterminées

En 2011, Air Canada est parvenue à une entente, d'une part, 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 et, d'autre part, avec le Syndicat canadien de la fonction publique (« SCFP »), qui représente les 6 800 agents de bord d'Air Canada. Les ententes comprennent des modifications aux régimes de retraite à prestations définies des membres des TCA et du SCFP qui sont assujetties à l'approbation des organismes de réglementation et seront comptabilisées une fois reçue cette approbation. De plus, un régime de retraite hybride combinant cotisations définies et prestations définies s'appliquera aux nouveaux employés représentés par les TCA et le SCFP et embauchés après la date de ratification des nouvelles ententes. Au 31 décembre 2011, les charges et obligations au titre de ce régime de retraite sont négligeables.

Entente sur les régimes de retraite et avantages complémentaires avec Aveos

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.

Air Canada indemnisera 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 autres avantages du personnel 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 définies d'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, ces montants d'indemnisation ne devraient pas être significatifs.

9.9 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 janvier 2012	31 janvier 2011
Actions émises et en circulation		
Actions à droit de vote variable de catégorie A	42 271 105	48 424 211
Actions à droit de vote de catégorie B	235 134 838	230 548 173
Total des actions émises et en circulation	277 405 943	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	1 502 542	-
Options sur actions	6 581 242	3 460 027
Unités d'actions liées au rendement	-	2 500
Total des actions pouvant être émises	97 514 084	92 892 827
Total des actions en circulation et pouvant être émises	374 920 027	371 865 211

Offre publique de rachat

En décembre 2011, Air Canada a annoncé qu'elle a obtenu l'approbation de la Bourse de Toronto (la « TSX ») en ce qui concerne la réalisation d'une offre publique de rachat dans le cours normal des activités visant le rachat, aux fins d'annulation, d'au plus 24 737 753 actions à droit de vote variable de catégorie A et d'actions à droit de vote de catégorie B (les « actions »), représentant 10 % du flottant total de ces actions.

Le programme de rachat, qui débutera le 12 décembre 2011 et qui se terminera au plus tard le 11 décembre 2012, sera réalisé par l'intermédiaire de la TSX ou de systèmes de négociation parallèles, le cas échéant conformément aux règles applicables.

En 2011, Air Canada a racheté et annulé 239 524 actions dans le cadre de son offre publique de rachat dans le cours normal des activités pour un coût moyen de 1,08 \$ l'action.

Régime de droits des actionnaires

En 2011, 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.

10. 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.

(en millions de dollars canadiens, sauf indication contraire)	T1 2010	T2 2010	T3 2010	T4 2010	T1 2011	T2 2011	T3 2011	T4 2011
Produits opérationnels	2 519 \$	2 625 \$	3 026 \$	2 616 \$	2 753 \$	2 918 \$	3 242 \$	2 699 \$
Carburant avions	619	660	733	640	742	882	943	808
Coûts de propriété (LAA) ¹⁾	286	281	274	313	273	265	265	260
Autres charges opérationnelles	1 750	1 637	1 713	1 648	1 804	1 698	1 764	1 729
Charges opérationnelles	2 655	2 578	2 720	2 601	2 819	2 845	2 972	2 797
Bénéfice (perte) opérationnel avant l'élément exceptionnel	(136)	47	306	15	(66)	73	270	(98)
Ajustement de la provision pour enquêtes sur le fret, montant net ²⁾	-	-	-	46	-	-	-	-
Bénéfice (perte) opérationnel	(136)	47	306	61	(66)	73	270	(98)
Total des produits (charges) non opérationnels	23	(365)	11	28	47	(120)	(394)	38
Économie (charge) d'impôts sur le résultat	1	-	-	-	-	1	-	-
Bénéfice net (perte nette)	(112) \$	(318) \$	317 \$	89 \$	(19) \$	(46) \$	(124) \$	(60) \$

1) LAA s'entend de la combinaison de la dotation aux amortissements et aux 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)	T1 2010	T2 2010	T3 2010	T4 2010	T1 2011	T2 2011	T3 2011	T4 2011
Passagers-milles payants (en millions)	11 692	12 896	15 531	11 756	12 355	13 677	16 126	12 065
Sièges-milles offerts (en millions)	14 727	15 523	18 328	14 918	15 859	16 512	18 799	15 290
Coefficient d'occupation (%)	79,4	83,1	84,7	78,8	77,9	82,8	85,8	78,9
PPSMO (en cents) ¹⁾	14,2	14,8	14,8	15,1	14,5	15,6	15,5	15,4
COSMO (en cents)	18,0	16,6	14,8	17,4	17,8	17,2	15,8	18,3
COSMO, exclusion faite de la charge de carburant (en cents)	13,8	12,3	10,8	13,2	13,1	11,9	10,8	13,0
COSMO, exclusion faite de la charge de carburant et des coûts liés à la portion terrestre des forfaits de Vacances Air Canada (en cents) ²⁾	12,9	12,0	10,6	12,8	12,2	11,5	10,6	12,6
Coût économique du litre de carburant (en cents) ³⁾	66,2	66,8	64,6	67,5	78,2	87,9	85,8	88,6
BAIIALA avant ajustement de la provision pour enquêtes sur le fret, montant net⁴⁾⁵⁾	150 \$	328 \$	580 \$	328 \$	207 \$	338 \$	535 \$	162 \$
BAIIALA⁴⁾⁵⁾	150 \$	328 \$	580 \$	374 \$	207 \$	338 \$	535 \$	162 \$
Bénéfice net (perte nette) par action								
- De base	(0,41) \$	(1,14) \$	1,13 \$	0,31 \$	(0,07) \$	(0,17) \$	(0,45) \$	(0,22) \$
- Dilué	(0,41) \$	(1,14) \$	1,10 \$	0,27 \$	(0,07) \$	(0,17) \$	(0,45) \$	(0,22) \$

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

2) 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 pour un complément d'information à cet égard.

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

4) 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\$.

5) Se reporter à la rubrique 20, Mesures financières hors PCGR, du présent rapport de gestion 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.

11. Principales informations annuelles

Le tableau ci-après présente les principales informations annuelles concernant Air Canada pour les exercices 2009 à 2011. Les informations pour 2009 ont été établies conformément aux PCGR du Canada (et sont donc antérieures à l'adoption des IFRS), alors que les informations pour 2010 et 2011 ont été établies selon les IFRS. Par conséquent, les informations financières pour 2009 ne sont pas directement comparables à celles des périodes subséquentes.

(en millions de dollars canadiens, sauf indication contraire)	2011	2010	2009
	IFRS	IFRS	PCGR
Produits opérationnels	11 612 \$	10 786 \$	9 739 \$
Charges opérationnelles	11 433	10 554	10 055
Résultat opérationnel avant l'élément exceptionnel	179	232	(316)
Provision pour enquêtes sur le fret, montant net ¹⁾	-	46	-
Résultat opérationnel	179	278	(316)
Total des produits (charges) non opérationnels, participation ne donnant pas le contrôle et impôts sur le résultat	(429)	(303)	292
Perte nette	(249) \$	(24) \$	(24) \$
BAIHALA, avant ajustement de la provision pour enquêtes sur le fret, montant net ^{1), 2)}	1 242 \$	1 386 \$	679 \$
BAIHALA ²⁾	1 242 \$	1 432 \$	679 \$
Perte nette par action – de base	(0,92) \$	(0,12) \$	(0,18) \$
Perte nette par action – diluée	(0,92) \$	(0,12) \$	(0,18) \$
Trésorerie, équivalents de trésorerie et placements à court terme	2 099 \$	2 192 \$	1 407 \$
Total de l'actif	9 633 \$	10 153 \$	10 406 \$
Total du passif non courant ³⁾	10 910 \$	8 884 \$	6 140 \$
Total du passif	13 639 \$	11 441 \$	8 759 \$

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) Se reporter à la rubrique 20, Mesures financières hors PCGR, du présent rapport de gestion pour un rapprochement du BAIHALA compte non tenu de l'ajustement de la provision pour enquêtes sur le fret au résultat opérationnel et pour un rapprochement du BAIHALA au résultat opérationnel.

3) Le total du passif non courant comprend la dette non courante (y compris la partie courante) ainsi que les contrats de location-financement, les passifs au titre des régimes de retraite et autres avantages du personnel, les provisions liées à la maintenance et les autres passifs non courants.

12. 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 inscrites au compte consolidé de résultat d'Air Canada pour les périodes indiquées.

(en millions de dollars canadiens)	Quatrièmes trimestres		Exercices	
	2011	2010	2011	2010
Dérivés liés au carburant	1 \$	11 \$	(26) \$	(11) \$
Swaps de taux d'intérêt	(1)	(3)	(22)	7
Contrats à terme sur actions	(3)	1	(10)	4
Autres	(2)	(1)	(5)	(3)
Profit (perte) sur instruments financiers comptabilisés à la juste valeur	(5) \$	8 \$	(63) \$	(3) \$

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. Air Canada ne recourt aux instruments financiers dérivés qu'aux fins de la gestion des risques et non à des fins spéculatives. Aucune variation des flux de trésorerie liée à des instruments dérivés ne vise par conséquent à être compensée par des variations des flux de trésorerie liées au risque faisant l'objet de la couverture.

Comme indiqué ci-dessus, Air Canada recourt à la couverture par des dérivés pour tenter d'atténuer différents risques. La juste valeur d'un dérivé correspond au montant de la contrepartie dont conviendraient des parties compétentes agissant en toute liberté dans des conditions de pleine concurrence. La juste valeur de ces dérivés est déterminée à partir des données observées sur un marché actif. En l'absence d'un tel marché, la Société établit la juste valeur par application d'une technique d'évaluation comme l'analyse des flux de trésorerie actualisés. Dans la mesure du possible, la technique d'évaluation intègre tous les facteurs que les intervenants prendraient en considération pour fixer un prix, y compris le risque de crédit d'Air Canada et le risque de crédit de la contrepartie.

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.

Air Canada est partie à des titres de créance à taux fixe et à taux variable, et elle loue aussi certains actifs pour lesquels le montant du loyer fluctue en fonction des variations des taux d'intérêt à court terme. Air Canada gère son risque de taux d'intérêt au moyen d'un portefeuille et recherche, pour chacun des contrats qu'elle conclut, les conditions de financement les plus avantageuses compte tenu de tous les facteurs pertinents, notamment la marge de crédit, l'échéance et la base. La gestion du risque vise à réduire au minimum la possibilité que des variations des taux d'intérêt entraînent des variations défavorables des flux de trésorerie d'Air Canada. Le portefeuille de placements temporaires à taux variable sert de couverture économique à une partie de la dette à taux variable.

Le ratio obligations à taux fixe-obligations à taux variable vise à assurer une certaine marge de manœuvre quant à la structure du capital d'Air Canada et est fonction d'un objectif à long terme de 60 % à taux fixe et de 40 % à taux variable mais permet une certaine flexibilité à court terme (75 % à taux fixe) en fonction des conditions qui prévalent sur le marché. Le ratio au 31 décembre 2011 est de 69 % à taux fixe (69 % au 31 décembre 2010) pour 31 % à taux variable (31 % au 31 décembre 2010), compte tenu de l'incidence des positions sur swaps de taux d'intérêt.

Suivent les dérivés employés pour les activités de gestion du risque de taux d'intérêt et les ajustements comptabilisés au cours de l'exercice 2011 :

- Certains paiements fondés sur des montants liés à la location d'appareils visant la livraison de 15 appareils Dash 8-400 à Jazz devant être exploités aux termes du CAC de Jazz 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 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 31 décembre 2011 s'établit à 109 M\$ US à l'égard de la livraison future de huit appareils Dash 8-400. Ces instruments dérivés n'ont pas été désignés comme des éléments de couverture aux fins comptables. La juste valeur de ces contrats au 31 décembre 2011 est de 13 M\$, avec position favorable aux contreparties, et une perte de 28 M\$ a été comptabilisée dans le profit (perte) sur instruments financiers comptabilisés à la juste valeur dans le compte consolidé de résultat d'Air Canada.
- Au 31 décembre 2011, Air Canada était partie à deux contrats de swap de taux d'intérêt d'une valeur notionnelle totale de 74 M\$ (73 M\$ US) (80 M\$ (80 M\$ US) en 2010) relativement au financement de deux appareils 767 de Boeing. Ces swaps viennent respectivement à échéance en juillet 2022 et en janvier 2024. Ils convertissent les loyers à taux fixe prévus aux contrats de location des deux appareils en loyers à taux variable. Au 31 décembre 2011, ces contrats avaient une juste valeur de 15 M\$, avec position favorable à Air Canada (13 M\$, avec position favorable à Air Canada, en 2010). Ces instruments dérivés n'ont pas été désignés comme des éléments de couverture aux fins comptables et sont comptabilisés à la juste valeur. En 2011, un profit de 6 M\$ a été comptabilisé dans le profit sur instruments financiers comptabilisés à la juste valeur dans le compte consolidé de résultat d'Air Canada (profit de 6 M\$ en 2010).

Les produits d'intérêt tiennent compte de 32 M\$ (15 M\$ en 2010) au titre de la trésorerie, des équivalents de trésorerie et des placements à court terme qui sont classés comme étant détenus à des fins de transaction. Les charges d'intérêts au compte consolidé de résultat ont trait à des passifs financiers comptabilisés au coût amorti.

Risque de change

Le risque de change correspond au risque que la juste valeur ou les flux de trésorerie futurs d'un instrument financier fluctuent en raison des variations des cours des monnaies étrangères.

La stratégie de gestion du risque adoptée par Air Canada vise à réduire le risque de flux de trésorerie auquel elle est exposée du fait de ses flux de trésorerie libellés en devises.

Les entrées de trésorerie d'Air Canada sont principalement libellées en dollars canadiens, tandis qu'une grande partie de ses sorties de trésorerie sont libellées en dollars américains. Ce déséquilibre se traduit tous les ans par une insuffisance des flux de trésorerie opérationnels en dollars américains. Pour rétablir l'équilibre, Air Canada a pour pratique de convertir en dollars américains ses produits excédentaires libellés en monnaies étrangères. En 2011, cette conversion a permis de combler environ 20 % du déséquilibre, le reste, soit 80 %, ayant été comblé au moyen de divers dérivés sur devises, notamment des opérations au comptant et des placements libellés en dollars américains, dont les dates d'échéance correspondaient aux dates auxquelles les fonds en dollars américains sont insuffisants. Le nombre de dérivés sur devises venant à échéance à une date donnée est fonction de plusieurs facteurs, dont le montant des produits en devises pouvant être convertis, les flux de trésorerie nets en dollars américains, ainsi que le montant affecté au matériel volant et au remboursement de la dette.

Suit une description des dérivés actuellement employés aux fins des activités de gestion du risque de change et les ajustements comptabilisés en 2011 :

- Au 31 décembre 2011, Air Canada avait en cours des contrats d'options sur devises et des swaps de devises visant l'achat de dollars américains contre des dollars canadiens relativement à 1 008 M\$ (991 M\$ US) échéant en 2012 (223 M\$ (224 M\$ US) en 2010 qui sont venus à échéance en 2011). Au 31 décembre 2011, Air Canada n'avait en cours aucun contrat visant l'achat d'eurodollars contre des dollars canadiens (contrats relativement à 15 M\$ (11 M€) en 2010). La juste valeur de ces contrats sur devises au 31 décembre 2011 était de 5 M\$ avec position favorable à Air Canada (3 M\$, avec position favorable aux contreparties en 2010). Ces instruments dérivés n'ont pas été désignés comme couvertures aux fins comptables et sont comptabilisés à la juste valeur. En 2011, un profit de 26 M\$ a été constaté dans le poste « Profit (perte) de change » dans le compte consolidé de résultat d'Air Canada (profit de 2 M\$ en 2010).

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. Air Canada utilise les contrats dérivés pour le carburéacteur et d'autres marchandises à base de pétrole brut, et pour le mazout et le pétrole brut. Des dérivés sur le mazout et le pétrole brut sont utilisés en raison de la liquidité relativement limitée des instruments dérivés sur le carburéacteur à moyen et long terme, le carburéacteur n'étant pas négocié sur un marché à terme organisé. La politique d'Air Canada permet de couvrir jusqu'à 75 % des achats de carburéacteur projetés des 12 prochains mois, 50 % des achats de carburéacteur projetés des 13 à 24 mois suivants et 25 % des achats de carburéacteur projetés des 25 à 36 mois suivants. Ces limites sont des maximums, mais elles ne sont pas impératives. Il n'y a aucune limite de couverture minimum mensuelle. Air Canada passe la stratégie en revue régulièrement et l'adapte, au besoin, aux conditions du marché. Air Canada n'achète ni ne détient aucun instrument financier dérivé à des fins de spéulation.

En 2011 :

- Air Canada a inscrit une perte de 26 M\$ au poste « Profit (perte) sur instruments financiers comptabilisés à la juste valeur » dans le compte consolidé de résultat d'Air Canada (perte de 11 M\$ en 2010).
- Air Canada a acheté des contrats d'options d'achat de pétrole brut et des tunnels 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 35 M\$.
- Des contrats de dérivés liés au carburant ont été réglés à une juste valeur nette de 31 M\$ avec position favorable à Air Canada (27 M\$ avec position favorable aux contreparties en 2010).

Au 31 décembre 2011, Air Canada avait couvert environ 23 % de ses achats prévus de kérosène pour 2012 à un prix plafond moyen pondéré équivalent du West Texas Intermediate (« WTI ») de 114 \$ US le baril. Les contrats d'Air Canada destinés à couvrir les achats prévus de carburéacteur pour l'exercice 2012 portent sur le pétrole brut et comprennent des options d'achat et des écarts sur options d'achat. La juste valeur du portefeuille de dérivés liés au carburant au 31 décembre 2011 s'établit à 11 M\$, avec position favorable à Air Canada (33 M\$, avec position favorable à Air Canada en 2010) et elle est comptabilisée dans les charges payées d'avance et autres actifs courants à l'état consolidé de la situation financière d'Air Canada.

Le tableau ci-dessous présente les volumes notionnels par baril en cours au 31 décembre 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 équivalent du WTI (en \$ US/baril)	Prix plafond moyen pondéré équivalent du WTI (en \$ US/baril)
Options d'achat	2012	5 279 106	s. o.	115 \$
Écarts sur options d'achat	2012	360 000	s. o.	107 \$

Une augmentation du prix du pétrole propulsant celui-ci au-dessus du prix plafond moyen devrait se traduire par un gain de couverture pour Air Canada.

Air Canada a cessé d'appliquer la comptabilité de couverture au troisième trimestre de 2009. Les montants reportés ayant trait à des dérivés auparavant désignés en vertu de la comptabilité de couverture qui étaient inscrits au cumul des autres éléments du résultat étendu ont été intégrés dans la charge de carburant de la période au cours de laquelle l'opération de couverture prévue a eu lieu. En 2010, un montant de 183 M\$ a été reclasé du cumul des autres éléments du résultat global dans la charge de carburant avions, ramenant ainsi à néant le cumul des autres éléments du résultat global.

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)	Quatrièmes trimestres		Exercices	
	2011	2010	2011	2010
Compte consolidé de résultat				
Charges opérationnelles				
Carburateur	Perte efficace réalisée sur des dérivés liés au carburant auparavant désignés en application de la comptabilité de couverture	s. o.	(31) \$	s. o.
				(183) \$
Produits (charges) non opérationnels				
Profit (perte) sur instruments financiers comptabilisés à la juste valeur	Profit (perte) de juste valeur de marché sur des couvertures économiques	1 \$	11 \$	(26) \$
				(11) \$
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.	31 \$	s. o.
	Impôt lié au reclassement	s. o.	1 \$	s. o.
				1 \$
				183 \$

13. 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. Elles font appel aux jugements les plus difficiles, les plus subjectifs ou les plus complexes de la part de la direction, souvent du fait qu'il faille estimer les effets que sont susceptibles de produire des événements qui, de façon inhérente, sont marqués par l'incertitude. Selon diverses hypothèses ou conditions, les résultats réels pourraient différer de ces estimations.

Air Canada a recensé, aux fins des estimations comptables critiques utilisées dans l'établissement de ses états financiers consolidés, les secteurs suivants :

Produits passages

Air Canada évalue régulièrement l'obligation au titre du passif lié aux produits passages perçus d'avance, ce qui peut entraîner des ajustements des produits passages. En raison de la complexité des tarifs et des ententes commerciales et intersociétés qui sont courants dans l'ensemble du secteur aérien, des antécédents qui remontent à de nombreuses années, et d'autres facteurs comme les remboursements, échanges et billets non utilisés, certains montants relativement modestes sont constatés à titre de produits reposant sur des estimations. Des événements et circonstances peuvent faire en sorte que les résultats réels diffèrent de ces estimations.

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 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.

Air Canada propose à ses employés plusieurs régimes de retraite à prestations déterminées ainsi que des régimes d'avantages complémentaires de retraite. La direction émet un certain nombre d'hypothèses pour le calcul de l'obligation au titre à la fois des prestations et de la charge de retraite.

	31 décembre 2011	31 décembre 2010
Hypothèses actuarielles moyennes pondérées entrant dans le calcul du passif au titre des prestations		
Taux d'actualisation	5,20 %	5,50 %
Taux d'accroissement de la rémunération	2,50 %	2,50 %
Hypothèses actuarielles moyennes pondérées entrant dans le calcul de l'obligation au titre des prestations constituées		
Taux d'actualisation	5,50 %	6,40 %
Taux prévu de rendement à long terme	6,90 %	7,00 %
Taux d'accroissement de la rémunération	2,50 %	2,50 %

Taux d'actualisation

Le taux d'actualisation utilisé pour déterminer l'obligation au titre des prestations a été calculé par rapport aux taux d'intérêt en vigueur sur le marché pour les obligations de sociétés cotées au moins « AA » et pour des flux de trésorerie correspondant approximativement à l'échéancier et au montant des paiements prévus des prestations. Une augmentation ou une diminution de 0,25 % du taux d'actualisation se traduit par une diminution ou une augmentation de 473 M\$ de l'obligation au titre des régimes de retraite. Une analyse de sensibilité de la charge de retraite à une variation hypothétique du taux d'actualisation de l'obligation au titre des régimes de retraite est fournie ci-après.

Hypothèse concernant le rendement prévu des actifs

Le taux de rendement à long terme prévu par Air Canada à partir des hypothèses sur l'actif est fonction des faits et circonstances qui existent à la date d'évaluation et de la composition particulière du portefeuille du régime. La direction d'Air Canada analyse avec ses actuaires les prévisions de rendement à long terme des diverses catégories d'actifs et établit à partir de celles-ci la stratégie de répartition de l'actif qu'adoptera Air Canada, tout en prenant en compte la durée plus longue du portefeuille d'obligations de la Société par rapport à celle d'autres régimes de retraite. Ces facteurs servent à déterminer le taux moyen de rendement prévu des sommes capitalisées aux fins du versement des prestations de retraite. Même si l'analyse prend en compte les rendements récents et historiques des caisses de retraite, le taux retenu pour hypothèse est avant tout un taux prospectif à long terme. Rien ne garantit que les régimes produiront le taux de rendement prévu. Une analyse de sensibilité de la charge de retraite à une variation hypothétique du rendement attendu de l'actif des régimes est fournie ci-après.

Composition de l'actif des régimes de retraite

Régimes agréés canadiens

La composition de l'actif des régimes agréés canadiens et la répartition cible sont représentées ci-dessous :

	2011	2010	Répartition cible ¹⁾
Actifs non jumelés (principalement des actions)	53,0 %	54,0 %	54,4 %
Actifs jumelés (principalement des obligations canadiennes)	47,0 %	46,0 %	45,6 %
Total	100,0 %	100,0 %	100,0 %

¹⁾ Moyenne pondérée de la répartition cible de la Fiducie globale (99 % de l'actif des régimes agréés canadiens) et de la répartition cible du fonds obligataire. Le fonds obligataire a pour but de modifier la composition du portefeuille de certains régimes participants. Ces régimes présentent des caractéristiques qui les distinguent de la majorité des régimes participants, qui sont exclusivement investis dans la fiducie globale.

En ce qui concerne les régimes agréés canadiens, les placements sont effectués conformément à l'*Énoncé de la politique et des objectifs en matière de placement* des Fiducies d'Air Canada, en sa version modifiée en 2011. En ce qui concerne le rendement de ses placements, la Fiducie globale vise à dégager un taux annualisé général qui, à long terme, soit supérieur d'au moins 1,0 % avant frais de placement en moyenne à long terme (10 ans) au rendement annualisé total qu'aurait pu produire une gestion passive de l'indice repère des passifs. L'indice repère des passifs, qui renvoie à des indices repères en matière de rendement d'instruments à revenu fixe canadiens (DEX), est composé de l'indice obligataire universel DEX, de l'indice des obligations de gouvernements provinciaux à long terme DEX et de l'indice obligataire à rendement réel DEX, dont les caractéristiques correspondent étroitement à celles du passif des régimes.

Outre la répartition générale de l'actif, résumée dans le tableau présenté ci-dessus, la gestion de chaque catégorie d'actifs est assurée selon les principes suivants :

- Les actifs non jumelés sont principalement des placements en actions et ils doivent être répartis de façon diversifiée entre plusieurs secteurs d'activité industrielle ou économique. Les titres étrangers peuvent constituer de 25 % à 39 % de la valeur de marché totale de la Fiducie globale. Des limites sont fixées quant à la pondération globale de chaque titre, en fonction tant du coût que du cours. Les placements dans des instruments qui ne sont pas négociés sur des marchés publics et dans des catégories d'actifs non conventionnels sont autorisés jusqu'à concurrence de 10 % de la valeur de marché totale de la Fiducie globale.
- Les actifs jumelés sont principalement des placements dans des obligations canadiennes et sont des placements prudents à long terme dans des titres ayant au moins la note « BBB ». Hormis les titres du gouvernement ou des provinces du Canada, dans lesquels la fiducie est autorisée à investir la totalité de ses placements à revenu fixe, les placements doivent être diversifiés par titre et par secteur.

Les dérivés sont permis pourvu qu'ils soient utilisés pour couvrir un risque en particulier (y compris le risque de taux d'intérêt lié au passif des régimes) ou pour créer des expositions à des marchés et des devises données et pourvu que les contreparties aient au moins la note « A ». Au 31 décembre 2011, l'actif jumelé avait une exposition de 15 % aux dérivés afin de couvrir le risque de taux d'intérêt lié au passif des régimes de retraite.

Des politiques de placement analogues sont établies pour d'autres régimes de retraite à l'étranger dont Air Canada est la promotrice.

Les portefeuilles de placement déposés en fiducie pour les régimes complémentaires sont composés à 50 % de placements en titres de capitaux propres indexés, aux termes des politiques de placement de ces régimes. Le reste des placements (50 %) est détenu par l'Agence du revenu du Canada à titre d'impôts remboursables, conformément aux lois de l'impôt.

Le taux de rendement à long terme prévu par Air Canada à partir des hypothèses sur l'actif est fonction des faits et circonstances qui existent à la date d'évaluation et de la composition particulière du portefeuille d'actifs du régime. La direction analyse les prévisions de rendement à long terme des diverses catégories d'actifs et établit à partir de celles-ci la stratégie d'affectation de l'actif qu'adoptera Air Canada, tout en prenant en compte la durée plus longue du portefeuille d'obligations par rapport à celle d'autres régimes de retraite. Ces facteurs servent à déterminer le taux moyen de rendement prévu des sommes capitalisées aux fins du versement des prestations de retraite. Même si l'analyse prend en compte les rendements récents et historiques des caisses de retraite, le taux retenu pour hypothèse est avant tout un taux prospectif à long terme.

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	(10)	8
	5	(7)
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) \$

Les taux hypothétiques relatifs aux coûts de santé ont une incidence importante sur les sommes déclarées relativement aux régimes d'assurance-maladie complémentaire. En 2011, un taux d'augmentation annuel de 7,50 % du coût par personne des prestations de santé couvertes a été retenu pour hypothèse (taux de 8,25 % retenu pour hypothèse en 2010). On prévoit que le taux devrait diminuer progressivement pour s'établir à 5 % d'ici 2015. Une augmentation de un point des taux aurait fait monter de 5 M\$ le total des coûts des services rendus et des coûts financiers, et de 57 M\$ l'obligation. Une diminution de un point de ces taux aurait fait baisser de 4 M\$ le total des coûts des services rendus et des coûts financiers et de 55 M\$ l'obligation correspondante.

Points à considérer relativement à la dépréciation d'actifs non courants

Les actifs non courants 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 non courants 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 aux plus bas niveaux de regroupement pour lesquels les flux de trésorerie identifiables 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, qui exige que la direction fasse un certain nombre d'estimations, notamment au

sujet des plans opérationnels futurs, des taux d'actualisation et des taux de croissance futurs. Le montant comptabilisé en perte de valeur correspond à l'excédent de la valeur comptable de l'actif sur sa valeur recouvrable.

Période d'amortissement pour les actifs non courants

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. Les estimations et les hypothèses sont évaluées au moins une fois par an. En général, ces ajustements sont comptabilisés avec effet prospectif, par le biais de la dotation aux amortissements. Aux fins de l'analyse de sensibilité de ces estimations, une réduction de 50 % des valeurs résiduelles du matériel volant dont la durée d'utilité restante est supérieure à cinq ans se traduit par une hausse de 17 M\$ de la dotation aux amortissements annuelle. Pour le matériel volant dont la durée d'utilité restante est plus courte, les valeurs résiduelles ne devraient pas changer significativement.

Provisions liées à la maintenance

La comptabilisation de provisions liées à la maintenance relativement aux modalités de restitution des appareils exige que la direction fasse des estimations des coûts futurs associés aux travaux de maintenance nécessaires en vertu des modalités de restitution prévues dans les contrats de location et des estimations de l'état futur prévu de l'appareil à la fin du bail. Ces estimations tiennent compte du coût actuel de ces travaux de maintenance, des estimations de l'inflation à propos de ces coûts ainsi que d'hypothèses concernant l'utilisation de l'appareil concerné. 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. L'incidence d'un changement dans les estimations, y compris d'un changement dans les taux d'actualisation, les hypothèses concernant l'inflation, les estimations de coûts ou les dates d'expiration de contrats de location, est également prise en compte dans la charge de maintenance pour la période. Aux fins de l'analyse de sensibilité de ces estimations, une augmentation de 2 % du coût global associé aux travaux de maintenance en vertu des modalités de restitution, tous les autres facteurs étant maintenus constants, donne lieu à un ajustement cumulatif à l'état de la situation financière accroissant la provision de 12 M\$ au 31 décembre 2011 et à une augmentation de la charge de maintenance de 2012 d'environ 1 M\$. Une augmentation de 1 % des taux d'actualisation, tous les autres facteurs étant maintenus constants, donnerait lieu à un ajustement cumulatif à l'état de la situation financière réduisant la provision de 13 M\$ au 31 décembre 2011. Compte tenu de la faiblesse des taux d'intérêt, l'hypothèse d'une diminution de 1 % des taux d'actualisation n'a pas été jugée raisonnable.

14. Méthodes comptables

14.1 Normes comptables futures

Suit un aperçu des modifications de normes comptables qu'Air Canada sera tenue d'appliquer au cours des exercices à venir. Sauf mention contraire ci-dessous pour IFRS 9, IAS 32 et les modifications apportées à IFRS 7, les normes s'appliqueront aux états financiers des périodes annuelles d'Air Canada à compter du 1^{er} janvier 2013 et peuvent être adoptées de façon anticipée. Air Canada ne prévoit pas adopter l'une ou l'autre de ces normes avant leur date d'entrée en vigueur. 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 9 entre en vigueur pour les périodes annuelles ouvertes à compter du 1^{er} janvier 2015.

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 influer 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'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.

Modifications d'autres normes

En outre, des modifications ont été apportées à des normes en vigueur, notamment IFRS 7, « Instruments financiers : Informations à fournir », IAS 27, « États financiers individuels », IAS 28, « Participations dans des entreprises associées et des coentreprises », et IAS 32, « Instruments financiers : Présentation ». Les modifications apportées à IFRS 7 imposent la présentation d'informations sur les effets de la compensation des actifs financiers et des passifs financiers ainsi que des accords s'y rattachant sur la situation financière d'une entité. 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 à 13. IAS 32 porte sur les incohérences lors de l'application des directives sur la compensation et s'applique aux états financiers des périodes annuelles ouvertes à compter du 1^{er} janvier 2014.

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 d'Air Canada visant la dépréciation des actifs non courants.

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 contrebancée 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 consolidé de la situation financière d'Air Canada.

D'après les cours actuels des quotas d'émissions de l'Union européenne (EUA), Air Canada prévoit engager des charges opérationnelles d'au plus 4 M\$ en 2012. Ce montant pourrait varier en fonction de l'évolution du cours des EUA. D'après les actuels plans de fonctionnement, aucun frais supplémentaires précis relativement au SCEQE ne seront mis en place, mais une stratégie de majoration au titre du carburant sera préconisée.

15. Arrangements hors bilan

Suit un résumé des principaux arrangements hors bilan d'Air Canada.

Garanties

Garanties d'achèvement liées à des contrats de location d'avions

En ce qui concerne les contrats de location de 23 appareils d'Air Canada, la différence entre les loyers révisés à la baisse par suite de l'instauration du Plan consolidé de réorganisation, de transaction et d'arrangement aux termes de la *Loi sur les arrangements avec les créanciers des compagnies* (la « LACC ») le 30 septembre 2004 et les montants qui auraient été exigibles en vertu des contrats de location originaux se résorbera à l'échéance de ces contrats si aucun manquement important à ces contrats ne s'est produit d'ici cette date. En cas de défaillance majeure ne comportant aucune autre défaillance à d'autres contrats non liés (notamment des contrats non liés conclus avec des parties à ces contrats de location d'appareils), cette différence ainsi que les intérêts s'y rattachant deviendront exigibles, et tous les loyers futurs seront ramenés aux taux de location initiaux. Les charges locatives sont inscrites aux valeurs renégociées dans les contrats de location, et les éventuelles obligations ne sont constatées que lorsque la direction estime qu'elles sont susceptibles de se matérialiser.

Garanties au titre d'ententes d'avitaillement

De concert avec d'autres compagnies aériennes, Air Canada est partie à des ententes d'avitaillement exploitées par des sociétés d'avitaillement (les « sociétés d'avitaillement ») dans divers grands aéroports du Canada. Ces sociétés d'avitaillement fonctionnent selon le principe du recouvrement des coûts. Elles possèdent et financent le réseau qui approvisionne les compagnies contractantes, tout comme elles s'acquittent des droits liés aux baux fonciers sous-jacents. La dette globale des cinq sociétés d'avitaillement au Canada qui n'ont pas été consolidées par Air Canada au titre de l'Interprétation SIC-12, « Consolidation – Entités ad hoc » (« SIC-12 ») était d'environ 187 M\$ au 31 décembre 2011 (171 M\$ au 31 décembre 2010), ce qui correspond au risque de perte maximal auquel s'expose Air Canada, compte non tenu de la valeur des actifs donnés en garantie à l'égard de la dette et compte non tenu de tout partage de coûts éventuel avec les autres compagnies contractantes. Air Canada considère le risque en découlant comme minime. Chaque compagnie aérienne contractante qui fait partie d'une société d'avitaillement participe à la garantie de sa dette d'une manière proportionnelle à l'utilisation qu'elle fait du réseau. Les échéances de ces ententes varient. Toutefois, elles sont généralement supérieures à cinq ans.

Conventions d'indemnisation

Dans le cours normal de ses activités, Air Canada conclut différents contrats, dont certains peuvent donner lieu à des indemnisations à des contreparties qui peuvent entraîner le paiement, par Air Canada, des coûts ou des pertes subies par ces contreparties. Air Canada ne peut raisonnablement estimer le montant éventuel, s'il en est, qu'elle pourrait avoir à payer en vertu de telles conventions d'indemnisation. Ce montant dépend aussi de l'issue de faits et de circonstances futurs, qui ne peut être prédicté. Certaines conventions établissent un montant potentiel maximum, tandis que d'autres ne précisent pas de montant maximum ou de période limitée. Par le passé, Air Canada n'a fait aucun paiement significatif aux termes de telles conventions d'indemnisation.

Air Canada est appelée à conclure des contrats d'exploitation ou de location de biens immobiliers en vertu desquels elle se voit accorder une licence d'utilisation de certaines installations dans presque toutes les villes qu'elle dessert. Il est courant pour Air Canada, à titre de locataire d'installations commerciales, de garantir le locateur et d'autres tiers apparentés contre toute responsabilité civile délictuelle ou autre responsabilité extracontractuelle de même nature qui pourrait découler de son occupation ou de son utilisation des lieux en location ou sous licence. Dans des cas exceptionnels, cette garantie engage sa responsabilité lorsqu'il y a eu négligence de la part de tiers qu'elle aurait dégagés de toute responsabilité, sauf généralement les cas de faute lourde ou délibérée. En outre, Air Canada a pour habitude d'indemniser toute partie relativement à une faute liée à l'environnement dont elle serait responsable et qui découlerait de son emploi ou de son occupation des lieux en location ou sous licence, ou qui y serait liée.

Dans le cadre des contrats de financement ou de location d'avions qu'elle est appelée à conclure, Air Canada garantit généralement les bailleurs de fonds, leurs mandataires et d'autres tiers apparentés ou bailleurs contre les dommages découlant de la construction, de la conception, de la propriété, du financement, de l'utilisation, de l'exploitation et de la maintenance des avions ainsi que contre toute responsabilité civile délictuelle, que les dommages ou responsabilités découlent ou non de la négligence des tiers à qui sont données ces garanties, sauf en cas de faute lourde ou délibérée. En outre, dans les opérations de financement ou de location d'avions, notamment celles qui sont structurées comme des baux adossés, Air Canada prévoit généralement des

indemnités relativement à diverses répercussions d'ordre fiscal, notamment en ce qui concerne les avions loués ou financés, l'utilisation, la possession, l'exploitation, la maintenance, la location, la sous-location, la réparation, les assurances, la livraison, l'importation et l'exportation de ces avions, les contrats de location ou de financement conclus à leur égard, les changements législatifs et certaines conséquences fiscales en matière d'impôt sur le revenu, de taxe à la consommation et de retenue d'impôt.

Lorsque Air Canada, en tant que cliente, conclut un contrat avec une entreprise de services techniques, le plus souvent une entreprise dont l'activité principale est le transport aérien, elle peut à l'occasion convenir de dégager cette entreprise de services de certains recours en responsabilité découlant de réclamations provenant de tiers, pouvant être le fait de la négligence de l'entreprise de services.

Le règlement administratif d'Air Canada ainsi que les ententes contractuelles qu'elle a pu conclure avec chacun de ses administrateurs et dirigeants prévoient des obligations d'indemnisation à l'égard de ces derniers. Au titre de ces obligations, Air Canada est convenue d'indemniser ces personnes, dans les limites permises par la loi, pour les réclamations et pertes (y compris les montants versés en règlement de réclamations) qu'elles pourraient raisonnablement devoir engager du fait de l'exercice de leurs fonctions pour le compte d'Air Canada.

Air Canada n'est pas en mesure d'estimer d'une façon raisonnable le montant maximal qu'elle pourrait être tenue de payer au titre des indemnisations. Air Canada s'attend à être protégée par ses assurances dans la plupart des cas de responsabilité civile délictuelle et de responsabilité extracontractuelle de même nature et de certaines des obligations contractuelles connexes susmentionnées.

16. Transactions entre parties liées

Au 31 décembre 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.

17. Sensibilité des résultats

Les résultats financiers d'Air Canada sont exposés à de multiples facteurs tant internes qu'externes qui peuvent se répercuter de façon notable sur le résultat de son activité. Le tableau ci-dessous illustre, à titre indicatif, l'incidence financière qu'une variation donnée de l'une ou l'autre des hypothèses opérationnelles aurait été susceptible d'avoir de manière générale sur le résultat opérationnel d'Air Canada. Ces indicateurs ont été établis en fonction des niveaux d'activité de 2011 et des estimations retenues, en l'occurrence, par la direction. Les effets ne sont pas cumulatifs, ils ne reflètent pas l'interdépendance des éléments et les résultats réels peuvent varier considérablement en raison d'un grand nombre de facteurs indépendants de la volonté d'Air Canada.

(en millions de dollars canadiens, sauf indication contraire)		2011		Incidence estimative favorable (défavorable) sur le résultat opérationnel
Variable clé	Mesure	Facteur de sensibilité		
Mesures des produits				
Rendement unitaire (en cents)	Réseau Canada	18,7 25,0	augmentation de 1 % du rendement	96 \$ 38 \$
Trafic (en millions de PMP)	Réseau Canada	54 223 15 971	augmentation de 1 % du trafic	91 \$ 36 \$
Coefficient d'occupation (%)	Réseau	81,6	augmentation de 1 point	111 \$
PPSMO (en cents)	Réseau	15,3	augmentation de 1 % des PPSMO	93 \$
Mesures des charges				
Carburant – prix du WTI (en \$ US le baril) ¹⁾		94	augmentation de 1 \$ US le baril de WTI	(24) \$
Carburant – prix du kérosène (en cents CA le litre) ¹⁾		85	augmentation de 1 %	(33) \$
Charges par SMO (en cents)		17,2	augmentation de 1 % des COSMO	(114) \$
Taux de change				
de \$ CA à \$ US		1,00 \$ CA = 1 \$ US	augmentation de 1 cent du taux de change (ex. : de 1,01 \$ à 1,00 \$ CA pour 1 \$ US)	31 \$

1) Ne tient pas compte de l'effet des suppléments carburant et des opérations de couverture du carburant. Se reporter à la rubrique 12 du présent rapport de gestion pour un complément d'information sur les instruments dérivés liés au carburant d'Air Canada.

(en millions de dollars canadiens)	2011		Incidence estimative favorable (défavorable) sur le résultat avant impôts ¹⁾
Variable clé	Mesure	Facteur de sensibilité	
Taux de change			
de \$ CA à \$ US	1,00 \$ CA = 1 \$ US	augmentation de 1 cent du taux de change (ex. : de 1,01 \$ à 1,00 \$ CA pour 1 \$ US)	65 \$

1) Ne tient pas compte de l'effet des contrats de change à terme et des swaps de devises.

18. Facteurs de risque

Le texte ci-après ne recense pas tous les risques auxquels Air Canada peut faire face. D'autres risques, dont Air Canada n'a pas conscience ou qu'elle juge minimes pour le moment, pourraient se manifester ultérieurement et nuire considérablement à ses activités, à son résultat opérationnel et à sa situation financière.

Risques liés à Air Canada

Résultat opérationnel

Avant d'entreprendre, le 30 septembre 2004, sa restructuration en vertu de la *Loi sur les arrangements avec les créanciers des compagnies* (la « LACC »), dans sa version modifiée, Air Canada a subi d'importantes pertes et il est possible qu'elle en subisse d'autres à l'avenir. De la date à laquelle elle s'est affranchie de la protection en vertu de la LACC jusqu'au 31 décembre 2011, Air Canada a cumulé un déficit totalisant 4 085 M\$ au titre des capitaux propres attribuables aux actionnaires. La conjoncture économique et divers facteurs décrits à la rubrique *Facteurs de risque* pourraient amener Air Canada à subir des pertes importantes. En dépit de ses initiatives stratégiques et commerciales, notamment les efforts visant à réduire ses coûts et à augmenter son chiffre d'affaires, Air Canada pourrait ne pas arriver à dégager une véritable rentabilité ni à atteindre les objectifs qu'elle s'est fixés, notamment ceux de réduire ses coûts, d'améliorer son rendement et d'atténuer les risques auxquels elle doit faire face sur le plan de la conjoncture économique, des différends de travail, de la trésorerie, de la capitalisation des régimes de retraite, de la concurrence et de la volatilité des coûts du carburant et de ses autres frais.

Endettement

Le niveau d'endettement d'Air Canada est élevé et devrait le demeurer, notamment en raison des coûts fixes substantiels liés aux locations d'avions et autre financement (notamment dans le cadre du placement privé de billets garantis de premier rang réalisé en 2010). En raison de la conjoncture économique difficile ou d'autres facteurs qui pourraient la toucher, il est possible qu'Air Canada ait, à l'avenir, à s'endetter encore davantage. Le niveau d'endettement actuel ou futur d'Air Canada pourrait avoir de graves conséquences. Par exemple, il pourrait : i) restreindre la capacité d'Air Canada d'obtenir du nouveau financement; ii) forcer Air Canada à consacrer une part substantielle de ses flux de trésorerie opérationnels au remboursement de sa dette et de ses coûts fixes, ce qui réduirait d'autant les fonds disponibles à d'autres fins; iii) rendre Air Canada plus vulnérable à un ralentissement économique; iv) atténuer la flexibilité d'Air Canada en ce qui a trait à sa capacité de prévoir les pressions concurrentielles ainsi que l'évolution de la conjoncture et de s'y adapter.

La capacité d'Air Canada de s'acquitter de ses obligations de paiement sur sa dette dépendra, entre autres, du rendement futur de son activité et de sa capacité de refinancer sa dette au besoin. De plus, comme Air Canada est appelée à souscrire des emprunts portant intérêt à des taux variables, toute hausse des taux d'intérêt se répercutera sur ses charges d'intérêts. Rien ne garantit qu'Air Canada serait à même de tirer de son activité suffisamment de liquidités pour assurer le service de sa dette et de ses obligations découlant de contrats de location-financement. Chacun de ces facteurs est, dans une large mesure, lui-même dépendant de facteurs d'ordre économique, financier, concurrentiel, réglementaire, opérationnel et autres qui, pour une bonne part, échappent à la volonté d'Air Canada.

Besoin de capitaux et de liquidités supplémentaires

Air Canada doit composer avec un certain nombre de difficultés, imputables entre autres aux conditions économiques, à la capitalisation des régimes de retraite, aux différends de travail, à la volatilité des prix du carburant, aux clauses restrictives de contrats qui pourraient l'obliger à fournir des dépôts de garantie à des contreparties, aux taux de change et à la concurrence accrue des transporteurs internationaux ou américains et des transporteurs à bas prix sur le segment intérieur. Ces facteurs, ainsi que d'autres facteurs et risques décrits dans le présent rapport de gestion, pourraient se répercuter sur la situation de trésorerie d'Air Canada. Pour faire face à ces défis et mener à bien la stratégie commerciale d'Air Canada, d'importantes liquidités ainsi que des charges opérationnelles et des dépenses d'investissement considérables sont nécessaires ou devront être engagées à l'avenir. Si les flux de trésorerie qu'elle tire de ses activités opérationnelles et ses fonds en caisse sont insuffisants, rien ne garantit qu'Air Canada continuera d'obtenir, en temps voulu et à des conditions qui lui conviennent, les fonds dont elle a besoin pour satisfaire à ses besoins de trésorerie et financer les charges opérationnelles et les dépenses d'investissement requises pour surmonter ses difficultés et poursuivre la mise en œuvre de sa stratégie commerciale.

L'incapacité de réunir d'autres fonds, produits par ses activités opérationnelles ou par un financement par capitaux propres ou emprunts, pourrait forcer Air Canada à retarder ou à abandonner, en totalité ou en partie,

ses dépenses prévues ou à modifier sa stratégie commerciale, ce qui pourrait nuire gravement à ses activités, à son résultat opérationnel et à sa situation financière. Par ailleurs, Air Canada pourrait se trouver en situation de désavantage si ses concurrents devaient disposer de liquidités plus importantes ou d'une capacité de réunir des fonds plus facilement ou à des conditions moins onéreuses.

Les cotes de solvabilité attribuées à Air Canada influent sur sa capacité d'accéder aux marchés financiers et sur sa situation de trésorerie. Rien ne garantit que ces cotes ne seront pas revues à la baisse, ce qui ajouterait aux coûts d'emprunt et d'assurance d'Air Canada, entraverait sa capacité d'attirer du capital, aurait un effet défavorable sur sa situation de trésorerie, limiterait sa capacité d'exercer ses activités et pourrait nuire gravement à ses activités, à son résultat opérationnel et à sa situation financière.

Conjoncture et contexte géopolitique

Le résultat opérationnel d'une compagnie aérienne comme Air Canada est très sensible à la conjoncture et au contexte géopolitique, qui peuvent influer sur la demande de transport aérien sur toutes les destinations en général ou sur certaines en particulier, et avoir une incidence sur les charges opérationnelles d'Air Canada, sur ses cotisations de retraite, les coûts du carburant, outre la disponibilité des capitaux et fournitures dont elle a besoin. Comme, à plus forte raison, les coûts fixes d'Air Canada sont substantiels, un repli économique prolongé ou marqué au Canada, aux États-Unis ou ailleurs dans le monde serait susceptible de nuire gravement à Air Canada ainsi qu'à ses activités, à son résultat opérationnel et à sa situation financière.

Les tarifs aériens, tout comme la demande de transport aérien, ont beaucoup fluctué dans les années passées et peuvent fluctuer encore beaucoup à l'avenir. Air Canada n'est pas en mesure de prévoir avec certitude les conditions du marché ou les prix qu'elle pourra demander à ses clients. Les attentes de la clientèle peuvent évoluer rapidement et la demande de billets à bas prix peut limiter les possibilités de revenus. Les voyages, particulièrement les voyages d'agrément, constituent pour les consommateurs une dépense discrétionnaire. La demande à l'égard des voyages en classe Affaires et à la cabine de haut rapport est également tributaire de la situation économique. Un repli économique en Amérique du Nord ou dans d'autres régions que dessert Air Canada, un climat d'instabilité géopolitique dans diverses régions du monde, l'intensification des inquiétudes que suscite l'incidence du transport aérien sur l'environnement et la tendance en faveur de modes de transport plus «verts» permettant aux consommateurs de réduire leurs déplacements pourraient aussi avoir pour conséquence de faire baisser la demande de transport aérien au Canada et à l'étranger et nuire considérablement à la rentabilité d'Air Canada.

Régimes de retraite

Les lois du Canada qui régissent les régimes de retraite prévoient l'évaluation périodique de la situation de capitalisation de chaque régime agréé selon les principes de la continuité de l'exploitation (en supposant l'existence indéfinie du régime) et de la solvabilité (en supposant la résiliation immédiate du régime).

Les évaluations de la solvabilité des régimes de retraite sont particulièrement sensibles aux taux d'intérêt à long terme et au rendement de l'actif des régimes, lesquels sont tributaires de divers facteurs, dont la conjoncture économique. Le taux d'intérêt servant au calcul de l'obligation au titre des prestations est un taux prescrit dérivé des taux d'intérêt des obligations à long terme du gouvernement du Canada. La détérioration des conditions économiques ou un fléchissement des taux d'intérêt pendant une période prolongée pourraient faire augmenter considérablement les obligations d'Air Canada au titre de la capitalisation de ses régimes de retraite, ce qui porterait un grand préjudice à ses activités, à son résultat opérationnel et à sa situation financière.

On se reportera à la rubrique 9.8 du présent rapport de gestion pour un complément d'information sur les obligations de capitalisation des régimes de retraite d'Air Canada. Plus particulièrement, à compter de 2014, le règlement de 2009 cessera d'être en vigueur et les obligations d'Air Canada en matière de capitalisation des régimes de retraite pourraient varier considérablement en fonction de plusieurs facteurs, dont la nouvelle réglementation, les hypothèses et les méthodes utilisées et l'évolution de la conjoncture (principalement en ce qui concerne le rendement de l'actif des régimes et les variations des taux d'intérêt). Un déficit de capitalisation des régimes de retraite ou l'omission ou l'incapacité d'Air Canada de verser les cotisations en espèces prévues à ses régimes de retraite agréés pourraient porter un grave préjudice à ses activités, à son résultat opérationnel et à sa situation financière.

Coûts du carburant

Le carburant a représenté la première charge en importance pour Air Canada en 2011, en pourcentage du total des charges opérationnelles. Le prix du carburant subit de grandes fluctuations sous l'influence des marchés internationaux, des événements géopolitiques, des coûts de raffinage du carburéacteur et du taux de change entre les dollars américain et canadien. Air Canada ne peut prédire avec précision l'évolution des cours du

carburant. Au cours des cinq dernières années, les prix du carburant ont augmenté et approché, voire atteint, des sommets historiques. Une importante fluctuation des prix, ou encore le dépassement marqué des niveaux actuels, pourrait nuire gravement à Air Canada, à ses activités, à son résultat opérationnel et à sa situation financière. Étant donné la concurrence au sein du secteur du transport aérien, Air Canada pourrait ne pas être en mesure de transférer à ses clients les hausses des prix du carburant par voie de majorations tarifaires. Compte tenu des volumes de 2011, la direction estime qu'une variation de 1 \$ US du prix moyen du baril de brut West Texas Intermediate (« WTI ») aurait provoqué une variation d'environ 24 M\$ de la charge de carburant pour Air Canada en 2011 (avant prise en compte des suppléments carburant, des taux de change et des opérations de couverture du carburant), dans l'hypothèse où la capacité des vols serait demeurée inchangée, où les marges de raffinage entre le brut WTI et le carburateur seraient demeurées constantes et où les taux de change seraient demeurés stables.

Coûts de main-d'œuvre et relations de travail

Les coûts de main-d'œuvre constituent l'un des postes les plus importants parmi les charges opérationnelles d'Air Canada pour 2011. Rien ne garantit qu'Air Canada parviendra à maintenir ces coûts à des niveaux qui ne nuiront pas à ses activités, au résultat de son activité ni à sa situation financière. Rien ne garantit que les conventions collectives qu'elle conclura ultérieurement avec les syndicats représentant ses employés ou que les résultats des arbitrages se feront à des conditions qui cadrent avec les attentes d'Air Canada ou sont comparables à celles des conventions collectives conclues par ses concurrents. Les nouvelles conventions collectives ou l'issue des négociations ou arbitrages portant, notamment, sur les salaires et autres coûts de main-d'œuvre ou sur les règles d'exécution du travail pourraient faire monter les coûts de main-d'œuvre et d'autres charges, ce qui serait susceptible de porter un grand préjudice aux activités d'Air Canada, à son résultat opérationnel ou à sa situation financière.

La majorité des employés d'Air Canada sont syndiqués. Les conventions collectives avec la majeure partie de la main-d'œuvre syndiquée ont été renouvelées ou prolongées en 2009 et ont expiré en 2011. En 2011, les conventions collectives avec les syndicats représentant les employés d'Air Canada du service à la clientèle dans les aéroports et les centres d'appels, ainsi qu'avec le syndicat représentant ses agents de bord, ont été, respectivement, conclues et imposées par arbitrage. Toujours en 2011, Air Canada a conclu une convention collective avec le syndicat représentant les employés de la compagnie aérienne travaillant à l'aéroport Londres-Heathrow. Les négociations se poursuivent ou devraient bientôt commencer avec le reste des unités de négociation des employés canadiens syndiqués. Les grèves et lock-out sont légalement interdits pendant la durée de ces conventions ou pendant les négociations devant mener à leur renouvellement tant que certaines conditions préalables prescrites par le *Code canadien du travail* et s'appliquant aux syndicats représentant des salariés basés au Canada n'ont pas été satisfaites. Rien ne garantit que ces conventions pourront être de nouveau renouvelées sans conflit de travail ou action syndicale, ni qu'il n'y aura par ailleurs pas de conflit de travail ou d'action syndicale occasionnant une interruption ou perturbation du service d'Air Canada ou qui serait susceptible de nuire à la capacité de cette dernière d'exercer ses activités, ce qui, dans un cas comme dans l'autre, pourrait porter un grand préjudice à ses activités, à son résultat opérationnel et à sa situation financière.

De plus, un conflit ou arrêt de travail impliquant un groupe d'employés syndiqués de Jazz ou d'autres parties avec lesquelles Air Canada fait affaire porterait vraisemblablement un grand préjudice aux activités, au résultat opérationnel et à la situation financière d'Air Canada. De même, des conflits de travail chez les membres Star Alliance risqueraient de faire baisser le trafic d'apport à Air Canada et pourraient, à terme, porter un grave préjudice aux activités, au résultat opérationnel et à la situation financière d'Air Canada.

Écart de change

Les résultats financiers d'Air Canada sont particulièrement sensibles aux fluctuations du dollar canadien. Plus précisément, Air Canada doit effectuer chaque année d'importantes sorties de fonds nettes en dollars américains, ce qui l'expose aux fluctuations des cours du change entre le dollar américain et le dollar canadien. La direction estime qu'au cours de 2011, une appréciation de 0,01 \$ du dollar canadien par rapport au dollar américain (par exemple, de 1,01 \$ à 1,00 \$ CA pour 1 \$ US) aurait pu avoir des répercussions favorables de l'ordre de 31 M\$ sur le résultat opérationnel et de 65 M\$ sur le résultat avant impôts. À l'inverse, une baisse du taux de change aurait produit sur le résultat opérationnel l'effet contraire. Air Canada engage des dépenses considérables en dollars américains au titre du carburant, des locations avions, des charges d'intérêts, du service de la dette et des systèmes informatisés de réservations, alors qu'elle perçoit une part substantielle de son chiffre d'affaires en dollars canadiens. Une dépréciation sensible du dollar canadien par rapport au dollar américain ferait augmenter les coûts d'Air Canada par rapport à ceux de ses rivaux américains et porterait un grand préjudice à ses activités, à son résultat opérationnel et à sa situation financière. De plus, Air Canada pourrait ne pas être en mesure de couvrir adéquatement les risques associés à la fluctuation des taux de change.

Concurrence

Air Canada évolue dans un secteur où la concurrence est intense. Ces dernières années, plusieurs transporteurs ont fait leur entrée ou intensifié leur présence sur des marchés intérieurs (y compris les marchés régionaux), transfrontaliers et internationaux desservis par Air Canada ou annoncé leur intention de le faire.

Des transporteurs à bas prix canadiens et d'autres compagnies ont ainsi percé sur plusieurs marchés clés d'Air Canada au pays (y compris les marchés régionaux), y ont étendu leur présence ou ont annoncé leur intention de le faire. À l'instar de certains transporteurs américains, ils ont aussi percé sur les marchés transfrontaliers et des voyages d'agrément, ou y ont étendu leur présence. Certains transporteurs rivaux d'Air Canada, dont des compagnies américaines, pourraient remanier en profondeur leur organisation (notamment par voie de fusion ou d'acquisition, ce que certains ont déjà fait) de manière à réduire leur endettement et à abaisser leurs charges opérationnelles, ce qui les avantagerait donc par rapport à Air Canada. Air Canada fait aussi face à une concurrence accrue sur les marchés internationaux à mesure que des transporteurs y augmentent leur capacité, soit en prenant de l'expansion, soit en réorientant leur capacité intérieure vers les marchés internationaux pour se soustraire à la concurrence des transporteurs à bas prix au pays. Toute expansion ou concurrence accrue de transporteurs à bas prix ou d'autres compagnies sur les marchés où Air Canada est présente pourrait porter un grand préjudice aux activités, à la situation financière et au résultat opérationnel d'Air Canada.

Air Canada doit par ailleurs affronter une vive rivalité tarifaire. La prédominance des transporteurs à bas prix, conjuguée à l'avènement de sites de voyages en ligne et d'autres filières de distribution de produits du voyage, a donné lieu à une augmentation substantielle des tarifs réduits et promotionnels proposés par des concurrents. La décision d'Air Canada d'égaliser ces prix réduits pour maintenir son trafic passagers ferait baisser les rendements, ce qui serait susceptible à son tour de nuire gravement à ses activités, à son résultat opérationnel et à sa situation financière. Qui plus est, la capacité d'Air Canada de réduire ses prix pour soutenir la concurrence d'autres transporteurs dépend de sa capacité de dégager des marges opérationnelles acceptables et pourrait se trouver entravée par des politiques d'intérêt public visant à encourager la concurrence. De même, les concurrents d'Air Canada continuent de mettre en œuvre des mesures incitatives et promotionnelles et, dans de nombreux cas, ils augmentent leurs dépenses à ce titre. La décision de modifier les programmes actuels d'Air Canada pour lui permettre de maintenir sa compétitivité et son trafic passagers pourrait faire monter ses coûts.

En outre, la concentration des compagnies aériennes pourrait accentuer encore davantage la concurrence, car les compagnies issues de ces regroupements et ayant conclu des ententes de partenariat commercial intégrées, comme des coentreprises, pourraient être en mesure de livrer une concurrence plus efficace, ce qui ne manquerait pas de lui nuire considérablement à Air Canada.

L'aviation commerciale se caractérise par de faibles marges brutes et des coûts fixes élevés

Le secteur de l'aviation commerciale est caractérisé par la faiblesse des marges bénéficiaires brutes et par le niveau élevé des coûts fixes. Comme les coûts associés à l'exploitation d'un vol ne varient pas considérablement selon le nombre de passagers transportés, un changement même minime dans le nombre de passagers, les tarifs ou la composition du trafic pourrait avoir d'importantes répercussions sur le résultat opérationnel d'Air Canada et sur sa situation financière. Ces caractéristiques représentent une contrainte que la politique de tarification audacieuse pratiquée par les transporteurs à bas prix ne fait qu'exacerber en tirant les tarifs de transport aérien vers le bas. En conséquence, si le chiffre d'affaires accuse un manque à gagner par rapport au niveau prévu, les activités, le résultat opérationnel et la situation financière d'Air Canada pourraient s'en ressentir durement. En raison des coûts fixes qui sont substantiels, si elle était dans l'obligation d'abaisser sa capacité globale ou de réduire le nombre de vols exploités, il se pourrait qu'elle n'arrive quand même pas à réduire certains de ses coûts fixes à court terme et qu'elle doive engager d'importants coûts de résiliation ou de restructuration, ce qui pourrait porter un grave préjudice à ses activités, à son résultat opérationnel et à sa situation financière.

Contraintes imposées par des clauses restrictives

Certains des arrangements financiers et autres contrats importants auxquels Air Canada est partie sont assortis de clauses restrictives (portant notamment sur les évaluations d'actifs, le seuil de liquidité, le BAIIALA minimum, les ratios de couverture des charges fixes et les ratios de couverture de la dette) qui la limitent ou, dans certains cas, la bloquent carrément dans sa capacité de structurer ou d'exercer ses activités à sa guise, notamment parce qu'elles réduisent sa trésorerie, ou l'empêchent de contracter des emprunts, de créer des priviléges, de vendre des actifs, de verser des dividendes, d'engager des dépenses d'investissement, et de se livrer à des acquisitions, fusions et regroupements d'entreprises ou à un changement de contrôle. Les autres ententes de financement ou contrats importants qu'elle pourrait souscrire à l'avenir risquent aussi d'être assortis de clauses

qui la limiteraient dans sa marge de manœuvre opérationnelle et financière, ce qui pourrait nuire considérablement à sa capacité d'exercer ses activités et à sa rentabilité.

Tout manquement d'Air Canada à ses obligations contractuelles (notamment à ses clauses restrictives financières ou autres) ou toute défaillance de sa part quant au remboursement de ses emprunts et au paiement de ses coûts fixes pourrait avoir d'importantes conséquences, dont le devancement de certaines échéances, la retenue des produits perçus d'avance par des fournisseurs de services de carte de crédit, ou l'exercice d'autres recours par ses créanciers, bailleurs et autres parties contractantes qui pourraient entraîner, par ricochet, la défaillance au titre d'autres emprunts ou accords. Le cas échéant, Air Canada risque de ne pas être en mesure de rembourser cette dette par anticipation ou de s'acquitter de ses obligations aux termes de certains contrats, de verser les loyers sur ses avions ou de couvrir ses coûts fixes. De plus, les prêteurs pourraient saisir la totalité ou la quasi-totalité des actifs d'Air Canada à titre de garanties sur ses obligations.

On se reportera à la rubrique 9.7 du présent rapport de gestion pour un complément d'information sur les ententes d'Air Canada concernant le traitement des opérations par carte de crédit.

Redevances aéroportuaires et redevances de navigation

Dans la foulée des privatisations d'aéroports et des autorités de la navigation aérienne au Canada, les nouvelles régies aéroportuaires et autorités de la navigation aérienne ont considérablement augmenté leurs redevances. Bien que certaines d'entre elles aient diminué leurs redevances, si ces autorités, au Canada ou ailleurs, devaient augmenter sensiblement leurs redevances, cela serait susceptible de gravement nuire aux activités, au résultat opérationnel et à la situation financière d'Air Canada.

Mesures stratégiques, commerciales, technologiques et autres

De manière à pouvoir exercer ses activités, atteindre ses objectifs et rester compétitive, Air Canada doit continuellement rechercher, financer et mettre en œuvre d'importantes mesures stratégiques, commerciales, technologiques et autres, comme celles qui concernent la pénétration du marché du transport aérien à faibles coûts, la restructuration du parc aérien, les processus administratifs, les technologies d'information, la gestion des revenus, la transformation des coûts, l'accroissement des produits passagers liés à la cabine de haut rapport, l'expansion de la capacité de vol (notamment en ce qui a trait aux nouvelles liaisons), la transformation de la culture d'entreprise, les initiatives d'optimisation du service à la clientèle et d'autres mesures. Ces mesures, tout comme les modalités de leur établissement et de leur mise en œuvre, peuvent subir l'effet néfaste d'une foule de facteurs, dont bon nombre échappent à la volonté d'Air Canada. Ces facteurs englobent entre autres la bonne exécution des obligations de tiers, comme les fournisseurs, la bonne intégration de ces mesures aux autres activités et processus d'Air Canada, et l'adoption et l'acceptation de ces mesures par les clients, fournisseurs et employés d'Air Canada. L'incapacité de réaliser en temps opportun ces activités de recherche et de conception, d'investissement ou de mise en œuvre serait de nature à nuire à la capacité d'Air Canada d'exercer ses activités, d'atteindre ses objectifs et de rester compétitive, et risquerait de porter un grave préjudice à ses activités, à son résultat opérationnel et à sa situation financière.

Par exemple, l'un des piliers du plan d'affaires d'Air Canada est l'acquisition d'appareils 787 de Boeing neufs et plus efficaces. Un retard ou manquement dans l'exécution du plan de restructuration du parc d'Air Canada, notamment un retard supplémentaire dans la livraison des gros-porteurs par les avionneurs ou l'incapacité de retirer du service comme prévu certains appareils à la faveur de la mise en service d'appareils neufs, serait susceptible de nuire à la bonne exécution du plan d'affaires d'Air Canada et, à terme, de porter un grave préjudice à ses activités, à son résultat opérationnel et à sa situation financière.

Dépendance à l'égard des technologies

Air Canada dépend largement de systèmes techniques, notamment des logiciels et matériels informatiques et de télécommunications et des systèmes et technologies tournant sur Internet, pour exercer ses activités, accroître son chiffre d'affaires et réduire ses coûts. Ces moyens technologiques comprennent entre autres les systèmes de télécommunications d'Air Canada, ses sites Web, ses systèmes informatisés de réservations et de service à la clientèle dans les aéroports et les systèmes d'opérations aériennes.

Ces moyens technologiques peuvent être vulnérables à divers types d'arrêt accidentel, d'interruption ou d'abus attribuables, entre autres causes, aux actions ou omissions de fournisseurs tiers, à des catastrophes naturelles, des attentats terroristes, des défaillances des systèmes de télécommunications, des pannes d'électricité, des virus informatiques, des actes de piratage informatique, des intrusions ou usurpations et autres menaces pour la sûreté. Même si Air Canada investit continuellement dans des moyens et dispositifs de sûreté et des plans de rétablissement du service après sinistre, ces moyens et dispositifs pourraient ne pas être suffisants ou mis en œuvre adéquatement. Toute défaillance technique ou interruption ou tout abus de la sorte serait

susceptible de nuire considérablement à l'exploitation de la Société et de porter un grand préjudice à ses activités, à son résultat opérationnel et à sa situation financière.

Approvisionnements et fournisseurs essentiels

La bonne marche d'Air Canada dépend notamment de sa capacité de se procurer des biens et services en quantités suffisantes, en temps opportun et à des conditions et coûts favorables, notamment dans les aéroports et auprès des autorités aéroportuaires et, entre autres, les fournitures essentielles à son exploitation, comme du carburant, des pièces de rechange, et des services de maintenance avions et d'entretien moteurs (y compris les services de maintenance que lui procure Aveos). Dans certains cas, Air Canada ne peut obtenir ces biens ou services qu'auprès d'un nombre limité de fournisseurs. Or, le passage à de nouveaux fournisseurs peut prendre beaucoup de temps et nécessiter l'engagement de ressources considérables. L'omission, le refus ou l'incapacité d'un fournisseur de fournir les biens ou services requis peut être attribuable à des causes multiples et diverses, dont bon nombre échappent à la volonté d'Air Canada. De plus, rien ne garantit que les fournisseurs d'Air Canada seraient en mesure de maintenir leur viabilité. Toute rupture de la chaîne d'approvisionnement d'Air Canada en biens ou services, notamment pour cause de manquement, de refus ou d'incapacité d'un fournisseur, ou liée à l'incapacité de se procurer ces biens ou services à des conditions ou prix ou dans des délais acceptables pour Air Canada, pourrait porter un grave préjudice à ses activités, à son résultat opérationnel et à sa situation financière.

Aéroplan^{MD}

Grâce à son entente commerciale avec Aéroplan, Air Canada peut offrir à ses clients membres d'Aéroplan la possibilité de gagner des milles Aéroplan. En fonction de sondages réalisés auprès de la clientèle, la direction est d'avis que le fait de récompenser les clients avec des milles Aéroplan constitue un facteur important dans leur décision de voyager par les lignes d'Air Canada, et contribue à les fidéliser. L'inexécution par Aéroplan de ses obligations envers Air Canada aux termes du contrat de participation et de services commerciaux d'Aéroplan et dans le cadre du programme Aéroplan ou une interruption imprévue des services Aéroplan indépendante de la volonté d'Air Canada pourraient porter un grand préjudice aux activités, au résultat opérationnel et à la situation financière d'Air Canada.

Jazz

Aux termes du CAC de Jazz, Jazz transporte les clients d'Air Canada sur les marchés à faible trafic et les marchés à fort trafic en période creuse partout au Canada et sur certaines destinations aux États-Unis. Elle procure également un précieux trafic d'apport au réseau principal d'Air Canada. Aux termes du CAC de Jazz, Air Canada rémunère Jazz d'après certains des frais qu'elle engage. Air Canada rembourse également à Jazz, au prix coûtant, certains coûts refacturés pris en charge directement, comme les coûts de carburant, les redevances de navigation, les droits d'atterrissement et les redevances aéroportuaires. L'augmentation importante de ces coûts refacturés, l'inexécution des obligations contractuelles de Jazz aux termes du CAC de Jazz, ou encore l'interruption imprévue des services de Jazz ou la cessation des services de Jazz, tous des facteurs indépendants de la volonté d'Air Canada, pourraient porter un grave préjudice aux activités, au résultat opérationnel et à la situation financière d'Air Canada. En outre, le CAC de Jazz prévoit la taille minimale du parc aérien de Jazz et une garantie d'utilisation quotidienne minimale qui oblige Air Canada à verser certains paiements minimaux à Jazz, peu importe les heures de vol que cette dernière effectue pour le compte d'Air Canada.

Star Alliance^{MC}

Les ententes stratégiques et commerciales qu'Air Canada a conclues avec les membres du réseau Star Alliance lui rapportent d'importantes retombées, notamment celles qui découlent de l'exploitation de vols à code multiple, de l'harmonisation des correspondances, de la réciprocité des programmes de fidélisation respectifs et de l'accès aux salons aéroportuaires des autres compagnies membres. Le fait pour un membre clé de quitter le réseau Star Alliance ou d'être dans l'incapacité de s'acquitter de ses obligations au titre de ces ententes pourrait nuire gravement aux activités, au résultat opérationnel et à la situation financière d'Air Canada.

Interruptions ou perturbations de service

La bonne marche d'Air Canada repose essentiellement sur sa capacité d'exercer ses activités de façon ininterrompue dans plusieurs plaques tournantes, dont l'aéroport Toronto Pearson. Les retards ou les interruptions de service causés par des incidents liés à la sûreté ou à d'autres raisons, les conditions météorologiques et les conflits de travail des employés des aéroports, des bagagistes, des contrôleurs aériens et des autres travailleurs qui ne sont pas employés par Air Canada ou pour d'autres raisons indépendantes de

la volonté d'Air Canada pourraient porter un grand préjudice à ses activités, à son résultat opérationnel et à sa situation financière.

Des conditions et facteurs d'ordre environnemental s'ajoutant aux facteurs découlant de conditions météorologiques pourraient occasionner des retards ou interruptions de service ou nuire à la demande et faire augmenter le coût des transports aériens. Ces conditions et facteurs d'ordre environnemental, comme ceux qui découleraient d'éruptions volcaniques ou d'autres phénomènes naturels, ainsi que des facteurs qui ont une origine humaine, pourraient entraîner des retards ou des interruptions de service, faire augmenter les coûts d'Air Canada ou se répercuter à la baisse sur la demande de déplacements par avion, tous des facteurs qui pourraient porter un grand préjudice à Air Canada, à ses activités, à son résultat opérationnel et à sa situation financière.

Litiges en cours

Enquêtes sur le fret des autorités en matière de concurrence

La Commission européenne, le département de la justice des États-Unis et le Bureau de la concurrence du Canada ont enquêté ou enquêtent actuellement sur des pratiques de tarification des transports de fret qui seraient prétendument anticoncurrentielles, notamment l'imposition de suppléments carburant par plusieurs compagnies aériennes et autres exploitants de service de fret, y compris Air Canada. Les autorités en matière de concurrence ont demandé des renseignements à Air Canada dans le cadre de leur enquête. Air Canada collabore à ces enquêtes, qui sont susceptibles d'entraîner, ou qui ont entraîné, des actions en justice à son encontre et à l'encontre d'un certain nombre de compagnies aériennes et de transporteurs de fret de divers territoires de compétence. Air Canada a également été citée comme partie défenderesse, et peut par ailleurs être impliquée, dans un certain nombre d'actions collectives et d'autres procédures engagées devant le tribunal fédéral de première instance aux États-Unis ainsi qu'au Canada et en Europe relativement à ces allégations. Aux États-Unis, le département de la justice des États-Unis a mis un terme à son enquête sans qu'aucune procédure n'ait été intentée contre Air Canada.

Le 9 novembre 2010, Air Canada a annoncé que la Commission européenne avait rendu une décision condamnant 12 transporteurs de fret aérien (y compris les groupes de transporteurs connexes) pour avoir enfreint la loi sur la concurrence de la Commission européenne en fixant certains tarifs et frais de transport de fret à diverses époques entre 1999 et 2006. Air Canada fait partie des transporteurs visés et se voit imposer une amende de 21 037 500 euros (environ 29,4 M\$ à un taux de change de 1,3970 \$). Air Canada a interjeté appel de cette décision et a déposé une requête en annulation de la décision auprès de la Cour générale européenne. Au premier trimestre de 2011, Air Canada a payé l'amende imposée comme elle est tenue de le faire, en attendant l'issue de l'appel.

Au 31 décembre 2011, Air Canada a inscrit à son état consolidé de la situation financière, dans les dettes fournisseurs et charges à payer, une provision de 37 M\$ relativement aux litiges en cours à cet égard. Le montant de cette provision se fonde sur une estimation calculée d'après l'état des enquêtes et procédures à l'heure actuelle et l'évaluation que fait Air Canada de l'issue éventuelle de certaines d'entre elles. La provision ne tient pas compte des enquêtes et des procédures en cours dans tous les territoires de compétence, mais seulement de celles pour lesquelles Air Canada dispose d'informations suffisantes pour en constituer une. Air Canada a déterminé qu'à l'heure actuelle, il n'était pas possible de prévoir avec un quelconque degré de certitude l'issue de toutes les enquêtes et procédures. Comme il est indiqué ci-dessus, Air Canada a interjeté appel de la décision rendue par la Commission européenne et, selon l'issue des faits nouveaux ressortant du déroulement de l'appel ainsi que des faits nouveaux ressortant du déroulement des actions en justice et des enquêtes dans les autres territoires de compétence, elle inscrira au besoin des ajustements à la provision ou à son résultat des périodes ultérieures.

Aéroport municipal Bill Bishop de Toronto

En février 2006, Jazz a entamé des actions en justice devant la Cour supérieure de justice de l'Ontario contre Porter Airlines Inc. (« Porter ») et d'autres parties défenderesses (collectivement avec Porter, les « parties défenderesses dans l'affaire Porter ») après avoir appris qu'elle serait exclue de l'exploitation au départ de l'aéroport municipal Billy Bishop de Toronto. Le 26 octobre 2007, les parties défenderesses dans l'affaire Porter ont déposé une demande reconventionnelle à l'endroit de Jazz et d'Air Canada invoquant diverses violations de la loi sur la concurrence et arguant notamment que la relation commerciale entre Jazz et Air Canada contreviennent aux lois canadiennes sur la concurrence, et réclamant 850 M\$ en dommages-intérêts. Le 16 octobre 2009, Jazz a abandonné sa poursuite intentée contre Porter devant la Cour supérieure de justice de l'Ontario.

Parallèlement aux actions devant la Cour supérieure de justice de l'Ontario, Jazz a entamé une procédure de contrôle judiciaire à l'encontre de l'Administration portuaire de Toronto devant la Cour fédérale du Canada portant sur l'accès de Jazz à l'aéroport municipal Billy Bishop de Toronto. Les parties défenderesses dans l'affaire Porter ont obtenu le statut d'intervenant et de partie relativement à cette procédure. En janvier 2008, Porter a déposé une défense et demande reconventionnelle à l'encontre de Jazz et d'Air Canada, comportant des allégations et des demandes de dommages-intérêts semblables à celles de la demande reconventionnelle déposée devant la Cour supérieure de justice de l'Ontario. En mars 2010, Jazz a abandonné sa poursuite déposée devant la Cour fédérale du Canada contre l'Administration portuaire de Toronto. Le 14 mai 2010, Porter a déposé une demande d'abandon de sa demande reconventionnelle auprès de la Cour fédérale du Canada.

La demande reconventionnelle déposée par Porter devant la Cour supérieure de justice de l'Ontario contre Jazz et Air Canada a été suspendue jusqu'à l'issue de la poursuite déposée devant la Cour fédérale du Canada. Cette suspension ayant été désormais levée, la demande reconventionnelle a été reprise. La direction maintient que la demande reconventionnelle présentée par Porter n'est pas fondée.

Au premier trimestre de 2010, Air Canada a entamé une action en justice devant la Cour fédérale du Canada en vue de contester le processus annoncé par l'Administration portuaire de Toronto pour l'attribution de la desserte de l'aéroport municipal Billy Bishop de Toronto et des créneaux. Le 21 juillet 2010, la Cour fédérale du Canada a rejeté la contestation d'Air Canada et Air Canada a interjeté appel de cette décision devant la Cour d'appel fédérale. Le 12 décembre 2011, la Cour d'appel fédérale a rejeté l'appel d'Air Canada, ce qui nuit à la capacité d'Air Canada d'obtenir de nouveaux créneaux à l'aéroport municipal Billy Bishop de Toronto de manière juste et équitable afin de livrer une concurrence efficace à Porter.

Parité salariale

Le Syndicat canadien de la fonction publique (« SCFP »), qui représente les agents de bord d'Air Canada, a déposé devant la Commission canadienne des droits de la personne une plainte de disparité salariale basée sur le sexe. Le SCFP allègue que le groupe des agents de bord, à prédominance féminine, devrait toucher le même salaire que les groupes des mécaniciens et des pilotes, à prédominance masculine, car ils exécutent du travail de même valeur. La plainte remonte à 1991, mais elle n'a pas été instruite en raison d'un litige quant à savoir si les trois groupes de salariés relevaient du même « établissement » au sens où l'entend la *Loi canadienne sur les droits de la personne*. Le 26 janvier 2006, la Cour suprême du Canada a statué que les trois groupes relevaient effectivement du même établissement et renvoyé l'affaire devant la Commission canadienne des droits de la personne, afin que celle-ci procède à l'évaluation des plaintes du SCFP. Le 16 mars 2007, la Commission canadienne des droits de la personne a demandé la tenue d'une enquête au sujet de cette plainte, enquête qui a eu lieu et a conclu en 2011 que la plainte ne serait pas renvoyée au Tribunal canadien des droits de la personne pour enquête. Le SCFP a entamé une procédure devant la Cour fédérale pour contester cette décision, décision qu'Air Canada s'efforcera de faire maintenir. Air Canada estime que toute procédure révélera qu'elle se conforme aux dispositions de la *Loi canadienne sur les droits de la personne* en matière de parité salariale. Cependant, la direction a déterminé qu'il n'est pas possible actuellement de prédire avec un quelconque degré de certitude l'issue définitive de la procédure.

Retraite obligatoire

Air Canada est partie à des poursuites dans lesquelles sont contestées les dispositions concernant la retraite obligatoire de certaines de ses conventions collectives, y compris la convention collective conclue avec l'Association des pilotes d'Air Canada (l'*« APAC »*) qui intègre les dispositions des régimes de retraite s'appliquant aux pilotes et les forçant à prendre la retraite à 60 ans. Air Canada a réglé en partie ou en totalité certaines de ces plaintes et oppose une défense à certaines autres. À l'heure actuelle, il n'est pas possible de déterminer avec un degré quelconque de certitude si un échec éventuel de la défense opposée par Air Canada à ces contestations entraînera un passif financier.

Litiges éventuels

Dans l'exercice de leurs activités ou relativement à l'interprétation d'ententes existantes, les compagnies aériennes s'exposent à des réclamations et poursuites, dont des recours collectifs. Les litiges ou les réclamations à venir pourraient avoir un effet néfaste sur Air Canada ou ses activités et son résultat opérationnel.

Personnel essentiel

La capacité d'Air Canada de mener à bien son plan d'entreprise est tributaire de l'expérience de ses dirigeants et autres employés clés, ainsi que de la connaissance qu'ils ont du milieu. Toute rotation de personnel importante à la tête ou dans des secteurs clés d'Air Canada serait de nature à nuire gravement à Air Canada, à ses activités, à son résultat opérationnel et à sa situation financière. De plus, Air Canada pourrait ne pas être en mesure d'attirer et de fidéliser les éléments qualifiés dont elle pourrait avoir besoin à l'avenir.

Risques liés au secteur de l'aviation commerciale

Attentats terroristes et mesures de sûreté

Le risque d'attentats et d'autres activités terroristes crée un climat d'incertitude chez les voyageurs. Un attentat (ou une tentative d'attentat) (que ce soit au pays ou à l'étranger, ou que cela concerne Air Canada, un autre transporteur ou aucun transporteur) et le resserrement des mesures de sûreté, comme les restrictions visant le contenu des bagages de cabine ou les exigences à l'égard des documents d'identité ainsi que les procédures de détection visant les passagers, pourraient avoir de profondes répercussions sur la demande passagers en général et sur le nombre de passagers empruntant les vols d'Air Canada en particulier. Il pourrait en outre donner lieu à une hausse substantielle des primes d'assurance et d'autres coûts, et au resserrement de la sûreté aéroportuaire. La réduction des produits passagers ainsi que la hausse des coûts, comme les primes d'assurance, les coûts liés à la sûreté et d'autres coûts, pourraient porter un grand préjudice aux activités, au résultat opérationnel et à la situation financière d'Air Canada.

Épidémies (SRAS, grippe H1N1 et autres)

L'écllosion de plusieurs foyers du syndrome respiratoire aigu sévère (« SRAS ») dans le monde en 2003 et les mesures subséquentes de l'Organisation mondiale de la santé (« OMS »), notamment un avertissement aux voyageurs les invitant à ne pas effectuer de voyages non essentiels à Toronto, au Canada, ont durement touché la demande passagers sur les destinations d'Air Canada et grandement nui au trafic sur l'ensemble du réseau. Une vague de grippe H1N1 ou autre, une résurgence du SRAS ou toute autre épidémie (au pays comme à l'étranger) ou encore la publication d'avertissements aux voyageurs de la part de l'OMS ou d'autres autorités (visant des villes ou régions du Canada ou d'autres pays) pourrait considérablement nuire à la demande passagers. La réduction du trafic qui en résulterait dans les marchés desservis par Air Canada serait susceptible de porter un grand préjudice aux activités, au résultat opérationnel et à la situation financière d'Air Canada.

Sinistres et accidents

De par la nature de ses activités principales, Air Canada s'expose à des poursuites en responsabilité, y compris des réclamations portant sur des blessures graves ou des décès, qui pourraient être intentées contre elle à la suite d'accidents ou de sinistres mettant en cause des appareils ayant transporté des clients d'Air Canada ou des appareils d'autres transporteurs dont elle a assuré la maintenance ou la réparation. Rien ne garantit que la couverture d'assurance d'Air Canada suffirait pour se prémunir contre une ou plusieurs réclamations d'envergure et toute insuffisance pourrait être importante. Sans compter qu'un accident ou sinistre mettant en cause un appareil d'Air Canada ou un appareil d'un autre transporteur dont elle a assuré la maintenance en ligne pourrait nuire à la réputation d'Air Canada sur le plan de la sécurité et, par ricochet, porter un grand préjudice à ses activités, à son résultat opérationnel et à sa situation financière.

Caractère saisonnier des activités, autres facteurs et résultats précédents

Air Canada connaît généralement une hausse très marquée de la demande aux deuxième et troisième trimestres de l'année civile et une demande sensiblement réduite aux premier et quatrième trimestres civils. Ces variations cycliques de la demande sont essentiellement la résultante d'un nombre plus élevé de voyageurs d'agrément qui privilégièrent les mois du printemps et de l'été pour leurs déplacements. La structure de coûts d'Air Canada comporte des coûts fixes substantiels qui ne varient pas de façon notable en fonction de la demande passagers à court terme.

Comme cela est décrit ailleurs, la demande passagers et le prix des voyages aériens sont également fonction de facteurs tels la conjoncture économique et le contexte géopolitique, les conflits armés, les risques de conflits armés ou d'attentats terroristes, les tarifs et les conditions météorologiques. En raison notamment de ces facteurs, le résultat opérationnel pour une période intermédiaire n'est pas nécessairement révélateur du résultat opérationnel d'un exercice complet, pas plus que le résultat opérationnel pour une période donnée ne saurait nécessairement être révélateur du résultat d'une période à venir.

Réglementation

Le secteur de l'aviation commerciale est assujetti à de multiples lois et règlements tant canadiens qu'étrangers qui régissent, entre autres, les questions de sûreté, de sécurité, de droits des consommateurs, de protection des renseignements personnels, de licences, de concurrence, d'environnement (dont les niveaux sonores et les émissions de carbone) et, dans une certaine mesure, de tarification. Par exemple, de nouvelles lois ou des projets de loi ont été envisagés ou adoptés concernant les émissions de carbone dans le secteur aéronautique. Ces mesures législatives comprennent notamment des mécanismes basés sur le marché appelés systèmes d'échange d'émissions qui sont envisagés ou mis en œuvre pour réduire les émissions de carbone en établissant des quotas d'émissions et en exigeant des exploitants aériens de payer pour un certain pourcentage de ces quotas. La mise en place de règlements ou décisions supplémentaires, y compris ceux qui portent sur les émissions de carbone, par Transports Canada, le Bureau de la concurrence, le Tribunal de la concurrence, l'Office des transports du Canada ou d'autres organes publics nationaux ou étrangers, serait susceptible de porter un grand préjudice aux activités, au résultat opérationnel et à la situation financière d'Air Canada.

L'Union européenne a adopté une loi portant sur un système d'échange de quotas d'émissions, notamment les émissions de carbone issues de l'aviation à compter de janvier 2012, qui vise entre autres les vols reliant le Canada et les pays de l'Union européenne. La loi oblige les exploitants aériens à surveiller leur consommation de carburant et leurs émissions de carbone ainsi qu'à déclarer l'information connexe. Bien que l'on s'attende à ce que cette loi accroisse les coûts liés à l'achat de quotas d'émissions, l'incidence financière nette dépendra en partie de la possibilité et du montant du recouvrement de ces coûts, si recouvrement il y a, notamment sous la forme de hausses des tarifs passagers et fret. Il y a lieu de se reporter à la rubrique 14.1 du présent rapport de gestion pour un complément d'information à cet égard.

L'accès des compagnies aériennes canadiennes aux lignes internationales est régi par des ententes conclues entre le gouvernement canadien et des gouvernements étrangers. Un changement de politique de transport par les autorités canadiennes ou étrangères pourrait entraîner la modification ou la résiliation de ces ententes et se répercuter négativement sur Air Canada et ses activités internationales.

Air Canada est assujettie aux lois du Canada et d'autres pays en matière de confidentialité des renseignements sur les passagers et les employés, notamment en ce qui concerne les systèmes d'information préalable sur les passagers et l'accès aux systèmes de réservations des compagnies aériennes, lois qui ne sont pas toujours compatibles d'un pays à l'autre. L'obligation de se conformer à ces cadres de réglementation devrait entraîner des charges opérationnelles supplémentaires et pourrait avoir un effet défavorable important sur Air Canada, ses activités, son résultat opérationnel et sa situation financière.

Rien ne garantit que des lois ou règlements ne seront pas adoptés ou modifiés éventuellement qui imposent des exigences ou des restrictions supplémentaires pouvant avoir un effet néfaste sur les activités d'Air Canada, son résultat opérationnel et sa situation financière.

Accessibilité à l'assurance et augmentation des frais d'assurance

Le secteur des assurances de l'aviation réévalue en permanence les risques posés par les actes terroristes qu'il est prêt à couvrir et cela pourrait se répercuter tant sur certains assureurs actuels d'Air Canada que sur sa propre assurabilité à l'avenir. Dans l'éventualité où les assureurs actuels d'Air Canada ne pourraient ou ne voudraient lui fournir une couverture d'assurance et en l'absence de mesures du gouvernement du Canada visant à fournir la couverture nécessaire, les frais d'assurance d'Air Canada pourraient augmenter davantage et la placer en contravention de certaines prescriptions réglementaires ou dispositions contractuelles l'obligeant à maintenir en vigueur une assurance donnée, ce qui pourrait avoir un effet défavorable important sur ses activités, son résultat opérationnel et sa situation financière.

Assurance responsabilité civile contre le risque de guerre

Il se pourrait que le gouvernement du Canada cesse de fournir une assurance responsabilité civile contre le risque de guerre, assurance qu'il fournit actuellement à Air Canada et à d'autres transporteurs au Canada jusqu'au 31 décembre 2013. S'il devait cesser de fournir une pareille garantie ou qu'il la modifie, Air Canada et les autres intervenants du secteur n'auraient d'autre choix que de se tourner vers des assureurs commerciaux pour obtenir cette protection. Air Canada estime qu'il lui en coûterait environ 5 M\$ US par année pour obtenir cette garantie. Les solutions de rechange, comme celles que préconisent l'Organisation de l'aviation civile internationale (« OACI ») et l'Association du transport aérien international (« IATA »), n'ont pas été mises en place comme prévu, en raison des actions entreprises par d'autres pays et de la mise récente sur le marché de nouveaux produits d'assurance. L'OACI et l'IATA poursuivent leurs efforts dans ce domaine, mais il ne semble pas permis d'envisager une solution mondiale dans un avenir immédiat ou rapproché. Comme le gouvernement fédéral américain a institué son propre système d'assurances en vue de couvrir le risque que courrent ses transporteurs, le régime d'assurance mondial se trouve privé d'un de ses grands piliers.

19. 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.

La Société déposera des attestations, signées par son chef de la direction et son chef des Affaires financières, auprès des Autorités canadiennes en valeurs mobilières (« ACVM »), au moment du dépôt de la notice annuelle de la Société. Dans ces documents, le chef de la direction et le chef des Affaires financières de la Société attestent, en application du *Règlement 52-109*, de l'adéquation de l'information financière communiquée, de la conception et de l'efficacité des contrôles et procédures de communication de l'information financière de la Société, et de la conception et de l'efficacité des contrôles internes à l'égard de l'information financière. Le chef de la direction et le chef des Affaires financières de la Société attestent également de l'adéquation de l'information financière publiée dans les documents intermédiaires déposés auprès des autorités de réglementation. Dans ces documents intermédiaires, le chef de la direction et le chef des Affaires financières de la Société attestent en outre de la conception des contrôles et procédures de communication de l'information financière 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 les états financiers consolidés audités, et le Conseil d'administration de la Société a approuvé ces documents aux fins de publication.

Rapport de la direction à l'égard des contrôles et procédures de communication de l'information

La direction, sous la supervision du chef de la direction et du chef des Affaires financières de la Société, et de concert avec eux, a évalué l'efficacité des contrôles et procédures de communication de la Société (aux termes du *Règlement 52-109*) et a conclu, au 31 décembre 2011, que ces contrôles et procédures étaient efficaces.

Rapport de la direction sur les contrôles internes à l'égard de l'information financière

La direction, sous la supervision du chef de la direction et du chef des Affaires financières de la Société, et avec leur concours, a évalué l'efficacité des contrôles internes à l'égard de l'information financière (aux termes du *Règlement 52-109*). Pour ce faire, elle est partie des critères définis dans le cadre intégré de contrôle interne du Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission (« COSO »). Se fondant sur cette évaluation, la direction ainsi que le chef de la direction et le chef des Affaires financières ont conclu qu'au 31 décembre 2011, les contrôles internes à l'égard de l'information financière de la Société étaient efficaces. Cette évaluation a pris en compte la politique de la Société en matière de communication d'informations financières et le fonctionnement du Comité sur la politique d'information financière.

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

Du fait du basculement des PCGR du Canada aux IFRS qui est entré en vigueur le 1^{er} janvier 2011, des modifications importantes ont été apportées au contrôle interne à l'égard de l'information financière dans les domaines suivants :

- choix des méthodes comptables (y compris les contrôles visant les modifications de méthodes comptables)
- immobilisations corporelles
- provisions (modalités de restitution des appareils loués)
- dépréciation des actifs non courants
- charges sociales

La direction a évalué les risques liés au contrôle qu'a entraînés le passage aux IFRS et a exécuté des procédures permettant d'obtenir une assurance raisonnable à l'égard de la conception et du fonctionnement des nouveaux contrôles internes ou de ceux qui ont été sensiblement modifiés par suite du passage aux IFRS.

20. Mesures financières hors PCGR

BAIHALA

Le BAIHALA (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 BAIHALA n'est pas une mesure conforme aux PCGR pour la présentation d'états financiers et qu'il n'a pas de sens normalisé, il se peut qu'il ne soit pas comparable à des mesures similaires présentées par d'autres sociétés ouvertes.

Le BAIHALA compte non tenu de l'ajustement de la provision pour enquêtes sur le fret et le BAIHALA sont rapprochés du bénéfice opérationnel (de la perte opérationnelle) comme suit :

(en millions de dollars canadiens)	Quatrièmes trimestres			Exercices		
	2011	2010	Variation (\$)	2011	2010	Variation (\$)
Bénéfice (perte) opérationnel selon les PCGR avant ajustement de la provision pour enquêtes sur le fret, montant net ¹⁾	(98) \$	15 \$	(113) \$	179 \$	232 \$	(53) \$
Rajouter :						
Locations avions	86	86	-	335	353	(18)
Dotation aux amortissements et aux pertes de valeur	174	227	(53)	728	801	(73)
BAIHALA avant ajustement de la provision pour enquêtes sur le fret, montant net ¹⁾	162 \$	328 \$	(166) \$	1 242 \$	1 386 \$	(144) \$
Rajouter :						
Ajustement de la provision pour enquêtes sur le fret, montant net ¹⁾	-	46	(46)	-	46	(46)
BAIHALA	162 \$	374 \$	(212) \$	1 242 \$	1 432 \$	(190) \$

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\$.

Charges opérationnelles, exclusion faite de la charge de carburant et des coûts liés à la portion terrestre des forfaits de Vacances Air Canada

Air Canada se sert des « charges opérationnelles, exclusion faite de la charge de carburant et des coûts liés à la portion terrestre des forfaits de Vacances Air Canada », pour 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. La charge de carburant fluctue largement sous l'effet de facteurs multiples, dont la conjoncture internationale, les événements géopolitiques, les coûts de raffinage du carburateur, le taux de change entre le dollar canadien et le dollar américain, et le fait d'exclure cette charge de l'analyse des charges établies selon les PCGR permet à Air Canada de comparer plus efficacement son rendement opérationnel. Air Canada engage des coûts relativement à la portion terrestre des forfaits de Vacances Air Canada que certaines compagnies aériennes n'engagent pas de manière générale. Ainsi, le fait d'exclure ces coûts des résultats établis selon les PCGR permet de comparer plus justement la performance d'Air Canada au chapitre des charges opérationnelles avec celle d'autres compagnies aériennes. En outre, ces coûts ne génèrent pas de SMO. Par conséquent, le fait d'exclure ces coûts des charges établies selon les PCGR permet d'établir une comparaison plus pertinente d'une période à l'autre lorsque les coûts liés à la portion terrestre des forfaits varient. Comme cette mesure (« charges opérationnelles, exclusion faite de la charge de carburant et des coûts liés à la portion terrestre des forfaits de Vacances Air Canada ») n'est pas conforme aux PCGR pour la présentation d'états financiers et n'a pas de sens normalisé, elle peut ne pas être comparable à des mesures similaires présentées par d'autres sociétés ouvertes.

Les charges opérationnelles, exclusion faite de la charge de carburant et des coûts liés à la portion terrestre des forfaits de Vacances Air Canada, se rapprochent des charges opérationnelles de la façon suivante :

(en millions de dollars canadiens)	Quatrièmes trimestres			Exercices		
	2011	2010	Variation (\$)	2011	2010	Variation (\$)
Charges opérationnelles selon les PCGR	2 797 \$	2 601 \$	196 \$	11 433 \$	10 554 \$	879 \$
Retrancher :						
Coûts liés à la portion terrestre des forfaits de Vacances Air Canada	(57)	(49)	(8)	(307)	(272)	(35)
Charges opérationnelles, exclusion faite de la charge de carburant	2 740 \$	2 552 \$	188 \$	11 126 \$	10 282 \$	844 \$
Retrancher :						
Carburant avions	(808)	(640)	(168)	(3 375)	(2 652)	(723)
Charges opérationnelles, exclusion faite de la charge de carburant et des coûts liés à la portion terrestre des forfaits de Vacances Air Canada	1 932 \$	1 912 \$	20 \$	7 751 \$	7 630 \$	121 \$

Bénéfice net (perte nette) ajusté par action – dilué

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

(en millions de dollars canadiens)	Quatrièmes trimestres			Exercices		
	2011	2010	Variation (\$)	2011	2010	Variation (\$)
Bénéfice net (perte nette) de la période attribuable aux actionnaires d'Air Canada	(62) \$	87 \$	(149) \$	(255) \$	(33) \$	(222) \$
Retrancher :						
(Profit) perte de change	(114)	(136)	22	54	(184)	238
Ajustement de la provision pour enquêtes sur le fret, montant net	-	(46)	46	-	(46)	46
Perte de valeur du matériel volant	-	49	(49)	-	49	(49)
Charge d'intérêts relativement au remboursement d'une facilité de crédit à terme	-	-	-	-	54	(54)
Perte nette ajustée	(176) \$	(46) \$	(130) \$	(201) \$	(160) \$	(41) \$
Nombre moyen pondéré ajusté d'actions en circulation utilisé dans le calcul de la perte diluée par action (en millions)	277	278	(1)	278	278	-
Perte nette ajustée par action – diluée	(0,64) \$	(0,17) \$	(0,47) \$	(0,72) \$	(0,58) \$	(0,14) \$

21. 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.

BAIHALA — 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 20 du présent rapport de gestion pour un complément d'information à cet égard.

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.