

AIR CANADA 

Premier trimestre 2011
Rapport de gestion



Le 5 mai 2011

TABLE DES MATIÈRES

1. Points saillants	1
2. Introduction	2
3. Aperçu général	4
4. Résultat des activités – Comparaisons des premiers trimestres de 2011 et de 2010	6
5. Parc aérien	17
6. Gestion financière et gestion du capital	18
6.1 Situation financière	18
6.2 Dette nette ajustée	19
6.3 Fonds de roulement.....	19
6.4 Flux de trésorerie consolidés.....	20
6.5 Dépenses d'investissement et contrats de financement connexes	21
6.6 Obligations contractuelles	22
6.7 Obligations de capitalisation des régimes de retraite	22
6.8 Capital social	23
7. Résultats financiers trimestriels	24
8. Instruments financiers et gestion du risque	26
9. Estimations comptables critiques	28
10. Méthodes comptables	30
11. Arrangements hors bilan	37
12. Transactions entre parties liées	37
13. Facteurs de risque	37
14. Contrôles et procédures	38
15. Mesures financières hors PCGR	39
16. Glossaire	42

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. Il y a lieu de se reporter à la rubrique 10 du présent rapport de gestion pour un complément d'information à cet égard. 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)	Premiers trimestres		
	2011	2010	Variation (\$)
Mesures de performance financière			
Produits opérationnels	2 753	2 519	234
Perte opérationnelle	(66)	(136)	70
Résultat non opérationnel	47	23	24
Perte avant impôts sur le résultat	(19)	(113)	94
Perte de la période	(19)	(112)	93
Marge opérationnelle (%)	(2,4) %	(5,4) %	3,0 pts
BIIIALA ¹⁾	207	150	57
Marge BIIIALA (%) ¹⁾	7,5 %	6,0 %	1,5 pts
Trésorerie, équivalents de trésorerie et placements à court terme	2 114	1 621	493
Flux de trésorerie disponibles ²⁾	190	215	(25)
Dettes nettes ajustées ³⁾	4 643	5 254	(611)
Perte par action – diluée	(0,07) \$	(0,41) \$	0,34 \$
Statistiques opérationnelles			Variation (%)
Passagers-milles payants (PMP) (en millions)	12 355	11 692	5,7
Sièges-milles offerts (SMO) (en millions)	15 859	14 727	7,7
Coefficient d'occupation (%)	77,9 %	79,4 %	(1,5) pts
Produits passages par PMP (« rendement unitaire ») (en cents)	18,6	17,9	4,2
Produits passages par SMO (« PPSMO ») (en cents)	14,5	14,2	2,2
Produits opérationnels par SMO (en cents)	17,4	17,1	1,5
Charges opérationnelles par SMO (COSMO) (en cents)	17,8	18,0	(1,4)
COSMO, exclusion faite de la charge de carburant (en cents)	13,1	13,8	(5,3)
Effectif moyen (en milliers d'ETP) ⁴⁾	23,6	22,9	3,2
Avions en service à la clôture de la période ⁵⁾	328	327	0,3
Utilisation moyenne du parc aérien (en heures par jour) ⁶⁾	10,1	9,4	7,3
Fréquences des produits (en milliers)	132	127	4,2
Longueur moyenne des étapes (en milles) ⁶⁾	890	856	4,0
Coût économique du litre de carburant (en cents) ⁷⁾	78,2	66,2	18,1
Consommation de carburant (en millions de litres)	938	872	7,6

1) Le BIIIALA (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 15, Mesures financières hors PCGR, du présent rapport de gestion pour un rapprochement du BIIIALA au résultat opérationnel.

2) Les flux de trésorerie disponibles (à savoir les flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles moins les achats d'immobilisations corporelles et incorporelles) n'est pas une mesure financière reconnue par les PCGR. Se reporter à la rubrique 6.4 du présent rapport de gestion pour un complément d'information à cet égard.

3) La dette nette ajustée (à savoir le total de la dette moins la trésorerie, les équivalents de trésorerie et les placements à court terme, plus les contrats de location simple immobilisés) n'est pas une mesure financière reconnue par les PCGR. Se reporter à la rubrique 6.2 du présent rapport de gestion pour un complément d'information à cet égard.

4) Rend compte des équivalents temps plein (« ETP ») à Air Canada, à l'exclusion des ETP à Jazz et chez des transporteurs tiers exerçant leurs activités au titre de contrats d'achat de capacité avec Air Canada.

5) Comprend les avions de Jazz visés par le CAC de Jazz.

6) À l'exclusion des vols nolisés et des transporteurs tiers exerçant leurs activités au titre de contrats d'achat de capacité, sauf les avions de Jazz visés par le CAC de Jazz.

7) 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 à la rubrique 4 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 premier trimestre de 2011. Ce rapport doit être lu en parallèle avec les états financiers consolidés résumés intermédiaires non audités du premier trimestre de 2011 et les notes complémentaires d'Air Canada ainsi que ses états financiers consolidés audités de l'exercice 2010 et les notes complémentaires, préparés selon les PCGR du Canada – partie V, outre son rapport de gestion annuel pour l'exercice terminé le 31 décembre 2010. L'information financière ici présentée est conforme aux principes comptables généralement reconnus (« PCGR ») du Canada tels qu'ils sont énoncés dans la partie I du Manuel de l'Institut Canadien des Comptables Agréés (le « Manuel de l'ICCA »). Le Manuel de l'ICCA a été remanié pour y inclure les Normes internationales d'information financière (IFRS) publiées par l'International Accounting Standards Board et il exige que les entreprises ayant une obligation d'information du public appliquent ces normes pour les exercices ouverts à compter du 1^{er} janvier 2011, et fournissent les chiffres correspondants pour 2010. Air Canada a donc commencé à présenter son information conformément à ce référentiel comptable dans les présents états financiers consolidés résumés intermédiaires non audités pour le premier trimestre de 2011. Dans le présent rapport de gestion, les « PCGR du Canada » s'entendent des PCGR du Canada avant l'adoption des IFRS et les « PCGR » s'entendent des principes comptables généralement reconnus du Canada après l'adoption des IFRS.

En raison de l'adoption des IFRS, certaines pratiques en matière de résultat opérationnel employées auparavant selon les PCGR du Canada pourraient ne plus s'appliquer selon les IFRS. En particulier, la 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 trouve modifiée notablement du fait du basculement aux IFRS. Il y a lieu de se reporter à la rubrique 10, *Méthodes comptables*, du présent rapport de gestion pour un complément d'information.

Air Canada a révisé la présentation de certaines charges opérationnelles inscrites au compte de résultat. Ces révisions comprennent un nouveau poste dans les catégories de charges opérationnelles appelé « Frais de vente et de distribution », qui comprend les commissions de vente, les frais de traitement de carte de crédit et autres coûts de distribution comme les frais versés aux fournisseurs du système mondial de distribution (« SDM »). Le poste de la catégorie de charges visant les frais d'achat de capacité a été élargi pour inclure les frais versés aux termes de tous les 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 »), outre ceux versés à d'autres transporteurs aériens exploitant des vols pour le compte d'Air Canada aux termes d'ententes commerciales.

Sauf indication du contexte, tous les montants sont exprimés en dollars canadiens. La rubrique 16, *Glossaire*, du présent rapport de gestion donne l'explication des principaux termes utilisés dans le présent document. À moins de mention contraire, le présent rapport de gestion est à jour au 4 mai 2011.

Le présent rapport de gestion comprend des énoncés prospectifs. Il y a lieu de se reporter à la *Mise en garde concernant les énoncés prospectifs* ci-après pour une analyse des risques, incertitudes et hypothèses liés à ces énoncés. Pour une description des risques visant Air Canada, il y a lieu de se reporter à la rubrique 18, *Facteurs de risque*, du rapport de gestion annuel d'Air Canada pour l'exercice 2010 daté du 10 février 2011 ainsi qu'à la rubrique 13 du présent rapport de gestion.

Le 5 mai 2011, Air Canada a publié dans un communiqué ses résultats du premier trimestre de 2011. Ce communiqué peut être consulté sur le site Web d'Air Canada au aircanada.com ainsi que sur 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 ou le site d'Air Canada au aircanada.com.

MISE EN GARDE CONCERNANT LES ÉNONCÉS PROSPECTIFS

Les communications publiques d'Air Canada peuvent contenir des énoncés prospectifs écrits ou oraux au sens de la législation en valeurs mobilières applicable. Le présent rapport de gestion en renferme, tout comme les autres documents déposés auprès des organismes de réglementation et des autorités de réglementation des valeurs mobilières peuvent en renfermer. Ces énoncés prospectifs peuvent être basés sur des prévisions de résultats à venir et des estimations de montants qui ne peuvent pas être déterminés pour l'heure. Ces énoncés peuvent porter notamment sur des stratégies, des attentes, des opérations prévues ou des actions à venir. Ils se reconnaissent à l'emploi de termes comme *prévoir*, *projeter*, *pouvoir*, *planifier* et *estimer*, employés au futur et au conditionnel, et d'autres termes semblables, ainsi qu'à l'évocation de certaines hypothèses.

Comme, de par leur nature, les énoncés prospectifs partent d'hypothèses, dont celles décrites dans le présent rapport, ils sont soumis à de grands risques et incertitudes. Les énoncés prospectifs ne sont donc pas entièrement assurés en raison, notamment, de la survenance possible d'événements externes ou de l'incertitude qui caractérise le secteur. À terme, les résultats réels peuvent donc différer sensiblement des résultats évoqués par ces énoncés prospectifs du fait de l'action de divers facteurs, dont l'état du secteur, du marché, du crédit et de la conjoncture en général, la capacité de réduire les coûts opérationnels et d'obtenir du financement, les questions de retraite, les cours de l'énergie, les taux de change et d'intérêt, les relations du travail, la concurrence, les conflits armés, les attentats terroristes, les épidémies, les facteurs liés à l'environnement (dont les systèmes météorologiques et autres phénomènes naturels, et des facteurs d'origine humaine), les questions d'assurance et les coûts qui y sont associés, l'évolution de la demande en fonction du caractère saisonnier du secteur, les questions d'approvisionnement, l'évolution de la législation, de la réglementation ou de procédures judiciaires, les litiges actuels et éventuels avec des tiers ainsi que les facteurs dont il est fait mention dans le présent rapport de gestion, notamment à la rubrique 18, *Facteurs de risque*, du rapport de gestion annuel d'Air Canada pour l'exercice 2010 ainsi qu'à la rubrique 13 du présent rapport de gestion. Les énoncés prospectifs contenus dans le présent rapport de gestion représentent les attentes d'Air Canada en date du 4 mai 2011 (ou à la date où ils sont censés avoir été formulés) et ils peuvent changer par la suite. Toutefois, Air Canada n'a ni l'intention ni l'obligation d'actualiser ou de réviser ces énoncés à la lumière de nouveaux éléments d'information ou d'événements qui pourraient se produire par la suite ou pour quelque autre motif, sauf si elle y est tenue par la réglementation en valeurs mobilières applicable.

Air Canada a formulé des hypothèses pour l'élaboration et la formulation de ces énoncés prospectifs. Elle a présumé que l'économie nord-américaine poursuivra sa reprise en 2011. Air Canada a également présumé que le dollar canadien se négocierait en moyenne à 0,97 \$ CA pour 1,00 \$ US au deuxième trimestre de 2011 et à 0,98 \$ CA pour 1,00 \$ US pour l'ensemble de 2011, et que le cours du carburant s'établirait en moyenne à 0,90 \$ le litre pour le deuxième trimestre de 2011 et à 0,88 \$ le litre pour l'ensemble de 2011.

3. Aperçu général

Le résultat des activités d'Air Canada pour le premier trimestre de 2011 est présenté à la rubrique 4 du présent rapport de gestion.

Suit un aperçu général du résultat des activités du premier trimestre de 2011 comparativement à celui du premier trimestre de 2010.

Au premier trimestre de 2011, Air Canada a inscrit une perte nette de 19 M\$, soit 0,07 \$ par action après dilution, comparativement à une perte nette de 112 M\$, ou 0,41 \$ par action après dilution, au premier trimestre de 2010. La perte nette d'Air Canada au premier trimestre de 2011 tient compte d'un gain de change de 104 M\$ principalement attribuable à l'appréciation du dollar canadien au 31 mars 2011 comparativement au 31 décembre 2010. Pour 1 \$ US, le cours du change de clôture le 31 mars 2011 était de 0,9696 \$ CA, tandis qu'il était de 0,9946 \$ CA le 31 décembre 2010. La perte nette d'Air Canada au premier trimestre de 2010 tenait compte d'un gain de change de 123 M\$.

Pour le premier trimestre de 2011, Air Canada a inscrit une perte opérationnelle de 66 M\$, soit une amélioration de 70 M\$ par rapport à la perte opérationnelle de 136 M\$ constatée au premier trimestre de 2010. Le BAIIALA se chiffre à 207 M\$ pour le premier trimestre de 2011, contre un BAIIALA de 150 M\$ au premier trimestre de 2010, soit une hausse de 57 M\$. Il y a lieu de se reporter à la rubrique 15, *Mesures financières hors PCGR*, du présent rapport de gestion pour un complément d'information.

Pour le premier trimestre de 2011, Air Canada a inscrit des produits opérationnels de 2 753 M\$, en hausse de 234 M\$ (+9,0 %) par rapport aux produits opérationnels de 2 519 M\$ du premier trimestre de 2010. Cette hausse des produits opérationnels vient surtout de l'augmentation de 228 M\$ (+10,4 %) des produits passages et fret par rapport au premier trimestre de 2010. La croissance de 216 M\$ (+10,3 %) des produits passages réseau en glissement annuel s'explique par une augmentation de 5,7 % du trafic passagers et par un gain de 4,2 % du rendement unitaire à l'échelle du réseau. Attribuable principalement à la majoration des tarifs et à la hausse des suppléments carburant, le gain du rendement réseau au premier trimestre de 2011 a été réalisé en dépit des conséquences négatives de 25 M\$ qu'a eues l'appréciation du dollar sur les produits passages libellés en monnaies étrangères. L'augmentation de 7,7 % de la capacité s'est révélée supérieure à la croissance du trafic passagers du premier trimestre de 2011, faisant perdre 1,5 point au coefficient d'occupation réseau par rapport au premier trimestre de 2010. Cette croissance de 7,7 % de la capacité à l'échelle du réseau correspond à la fourchette de 7,5 % à 8,0 % d'augmentation de la capacité en SMO que projetait Air Canada dans son communiqué du 16 mars 2011. Pour l'ensemble du réseau, les PPSMO du premier trimestre de 2011 ont augmenté de 2,2 % en glissement annuel grâce à la hausse des rendements unitaires. Par rapport au premier trimestre de 2010, l'appréciation du dollar canadien au premier trimestre de 2011 a atténué l'amélioration des PPSMO de 1,1 point au premier trimestre de 2011. Compte non tenu de l'effet défavorable du change, les PPSMO ont affiché une augmentation de 3,3 % au premier trimestre de 2011. La croissance de 12 M\$ (+12 %) des produits fret par rapport au premier trimestre de 2010 est attribuable à une augmentation de 5,8 % du fret aérien et à la progression de 4,9 % du rendement fret par tonne-mille payante (« TMP »).

Pour le premier trimestre de 2011, Air Canada a comptabilisé des charges opérationnelles de 2 819 M\$, en hausse de 164 M\$ (+6 %) par rapport aux charges opérationnelles de 2 655 M\$ inscrites au premier trimestre de 2010. Cette hausse des charges opérationnelles au premier trimestre de 2011 par rapport au premier trimestre de 2010 tient principalement au relèvement de 7,7 % de la capacité du réseau, à l'augmentation du prix de base du carburant, ainsi qu'à la majoration des charges au titre des avantages du personnel, principalement attribuable aux régimes de retraite, outre celle des frais de vente et de distribution. Ces hausses ont été atténuées par l'incidence de l'appréciation du dollar canadien sur les charges libellées en monnaies étrangères (qui a fait baisser les charges opérationnelles d'environ 63 M\$ par rapport à la période correspondante de 2010) et une réduction des charges de maintenance avions et des coûts de propriété. Les mesures d'économie au titre du programme de transformation des coûts (« PTC ») ont également comprimé diverses catégories de charges opérationnelles, notamment celles dont il est question ci-dessous.

Les mesures d'économie au titre du PTC ont permis de comprimer plusieurs catégories de charges opérationnelles, dont les salaires, les redevances aéroportuaires, les frais d'achat de capacité, les frais de restauration et fournitures connexes, les charges liées aux technologies de l'information, les services d'escale et les « autres » charges opérationnelles. Vers la mi-2009, Air Canada a lancé le PTC en vue de déterminer et de mettre en œuvre des initiatives visant la réalisation de gains annualisés du chiffre d'affaires et d'économies par la bonification des contrats ainsi que l'amélioration des méthodes opérationnelles et de la productivité. En 2010, Air Canada a réalisé des économies annuels de 330 M\$. À ce jour, sur une base annualisée, Air Canada

a réalisé des économies de 440 M\$ relativement à la cible globale de 530 M\$ d'ici la fin de 2011. Air Canada accorde au PTC l'une de ses plus grandes priorités.

Le coût unitaire, mesuré en charges opérationnelles par SMO (« COSMO »), a diminué de 1,4 % par rapport au premier trimestre de 2010. Exclusion faite de la charge de carburant, les COSMO se sont repliés de 5,3 % par rapport au premier trimestre de 2010. Cette diminution au premier trimestre de 2011 constitue une légère amélioration en regard de la diminution de 4,0 % à 5,0 % des COSMO (exclusion faite de la charge de carburant) que prévoyait Air Canada dans son communiqué du 16 mars 2011. L'amélioration est principalement attribuable à l'incidence de l'appréciation du dollar canadien sur les charges libellées en dollars américains, qui a été plus forte comparativement aux prévisions antérieures.

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

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

(en millions de dollars canadiens, sauf les données par action)	Premiers trimestres		Variation	
	2011	2010	\$	%
Produits opérationnels				
Passages	2 311 \$	2 095 \$	216 \$	10
Fret	116	104	12	12
Autres	326	320	6	2
	2 753	2 519	234	9
Charges opérationnelles				
Carburant avions	742	619	123	20
Salaires et charges sociales	506	474	32	7
Redevances aéroportuaires et de navigation	234	226	8	4
Frais d'achat de capacité	242	235	7	3
Dotation aux amortissements et aux pertes de valeur	185	196	(11)	(6)
Maintenance avions	166	186	(20)	(11)
Frais de vente et de distribution	166	142	24	17
Restauration et fournitures connexes	68	74	(6)	(8)
Communications et technologies de l'information	50	49	1	2
Locations avions	88	90	(2)	(2)
Autres	372	364	8	2
	2 819	2 655	164	6
Perte opérationnelle	(66)	(136)	70	
Produits (charges) non opérationnels				
Gain de change	104	123	(19)	
Produits d'intérêts	9	2	7	
Charges d'intérêts	(84)	(83)	(1)	
Coût financier net du passif au titre des avantages du personnel	(4)	(19)	15	
Gain sur instruments financiers comptabilisés à la juste valeur	27	2	25	
Autres	(5)	(2)	(3)	
	47	23	24	
Résultat avant impôts sur le résultat	(19)	(113)	94	
Économie d'impôts sur le résultat	-	1	(1)	
Résultat de la période	(19) \$	(112) \$	93 \$	
BAILALA ¹⁾	207 \$	150 \$	57 \$	
Résultat par action – dilué	(0,07) \$	(0,41) \$	0,34 \$	

1) Se reporter à la rubrique 15, Mesures financières hors PCGR, du présent rapport de gestion pour un rapprochement du BAILALA au résultat opérationnel.

Augmentation de 10,3 % des produits passages réseau par rapport au premier trimestre de 2010

Les produits passages réseau se sont établis à 2 311 M\$ au premier trimestre de 2011, soit une augmentation de 216 M\$ (+10,3 %) par rapport au premier trimestre de 2010 en raison de la croissance du trafic et de l'amélioration du rendement unitaire. La hausse de 57 M\$, ou près de 13 %, des produits tirés de la cabine de haut rapport par rapport au premier trimestre de 2010 s'explique essentiellement par l'amplification de 12 % du trafic.

Pour le premier trimestre de 2011, la capacité globale d'Air Canada s'est accrue de 7,7 % par rapport au premier trimestre de 2010, des relèvements de capacité ayant été opérés sur tous les marchés, sauf le marché intérieur. La capacité globale des secteurs internationaux, notamment le secteur transfrontalier, a crû de 11,3 % par rapport au premier trimestre de 2010.

Le tableau ci-dessous présente les variations en pourcentage et en glissement annuel pour le premier trimestre en ce qui concerne les produits passages, la capacité, le trafic, le coefficient d'occupation, le rendement unitaire et les PPSMO.

Premier trimestre 2011 par rapport au premier trimestre 2010	Produits	Capacité	Trafic	Coefficient	Rendement	PPSMO
	Passages	(SMO)	(PMP)	d'occupation	unitaire	
	Variation (%)	Variation (%)	Variation (%)	Variation (pts)	Variation (%)	Variation (%)
Lignes intérieures	8,4	(0,9)	(0,5)	0,4	8,7	9,2
Lignes transfrontalières	14,5	10,8	11,5	0,4	2,5	3,1
Lignes transatlantiques	0,8	6,2	(0,8)	(5,0)	1,3	(5,4)
Lignes transpacifiques	17,0	21,5	16,0	(4,0)	0,7	(3,9)
Autres lignes	16,4	9,1	7,7	(1,1)	8,1	6,7
Réseau	10,3	7,7	5,7	(1,5)	4,2	2,2

Le tableau ci-après présente les variations en pourcentage et en glissement annuel pour le premier trimestre de 2011 ainsi que pour chacun des quatre trimestres précédents en ce qui concerne les produits passages, la capacité, le trafic, le coefficient d'occupation, le rendement unitaire et les produits passages par siège-mille offert pour l'ensemble du réseau.

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

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

- Une hausse de 5,7 % du trafic réseau du fait de la croissance de 7,7 % de la capacité, donnant lieu à un recul de 1,5 point du coefficient d'occupation par rapport au premier trimestre de 2010. Cette augmentation de la capacité réseau cadre avec le relèvement de capacité (exprimée en sièges-milles offerts ou « SMO ») de l'ordre de 7,5 % à 8,0 % pour le premier trimestre de 2011 qu'Air Canada avait projeté dans son communiqué du 16 mars 2011.
- Un gain de 4,2 % du rendement pour l'ensemble du réseau par rapport au premier trimestre de 2010, du fait de la croissance du rendement sur tous les marchés. L'amélioration du rendement réseau est essentiellement attribuable à la majoration des tarifs et à la hausse des suppléments carburant venant contrebalancer en partie l'augmentation des prix du carburant. La combinaison plus favorable des tarifs, surtout en classe économique, ainsi que la proportion accrue du trafic en cabine de haut rapport, ont également contribué au gain de rendement en glissement annuel.

- Le gain de rendement du premier trimestre en glissement annuel a été accompli en dépit des retombées défavorables de l'appréciation du dollar canadien sur les produits passages libellés en monnaies étrangères. En effet, le dollar canadien, plus vigoureux au premier trimestre de 2011 qu'au premier trimestre de 2010, a entraîné le fléchissement de la valeur des ventes réalisées à l'étranger et, du coup, le repli de 25 M\$ des produits passages réseau.
- Une augmentation de 2,2 % des PPSMO réseau par rapport au premier trimestre de 2010, venue des gains de rendement unitaire. En ce qui concerne la cabine de haut rapport, les PPSMO s'inscrivent en hausse de 5,4 % en glissement annuel, alors que les PPSMO en classe économique ont progressé de 1,5 % par rapport au premier trimestre de 2010.

Hausse de 8,4 % des produits passages intérieurs par rapport au premier trimestre de 2010

Pour le premier trimestre de 2011, les produits passages de 898 M\$ tirés des lignes intérieures ont augmenté de 69 M\$ (+8,4 %) par rapport au premier trimestre de 2010 en raison d'une amélioration du rendement unitaire.

Le tableau ci-après présente les variations en pourcentage et en glissement annuel pour le premier trimestre de 2011 ainsi que pour chacun des quatre trimestres précédents en ce qui concerne les produits passages, la capacité, le trafic, le coefficient d'occupation, le rendement unitaire et les produits passages par siège-mille offert pour les lignes intérieures.

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

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

- Une régression de 0,5 % du trafic en raison d'une diminution de 0,9 % de la capacité, faisant gagner 0,4 point au coefficient d'occupation par rapport au premier trimestre de 2010.
- Une hausse de 8,7 % du rendement unitaire par rapport au premier trimestre de 2010 rendant compte des améliorations sur toutes les grandes lignes intérieures. L'amélioration du rendement unitaire est issue principalement de la majoration des tarifs en vue de contrebalancer la hausse des prix du carburant. La combinaison plus favorable des tarifs en classe économique et, dans une moindre mesure, dans la cabine de haut rapport, a également joué dans la progression du rendement unitaire en glissement annuel. En outre, la hausse du pourcentage du trafic de haut rapport a entraîné l'amélioration du rendement global en glissement annuel.
- L'appréciation du dollar canadien a eu une incidence défavorable de 4 M\$ sur les produits passages libellés en monnaies étrangères tirés des lignes intérieures.
- La hausse de 9,2 % des PPSMO tirés des lignes intérieures par rapport au premier trimestre de 2010 était principalement attribuable à la progression du rendement unitaire.

Augmentation de 14,5 % des produits passages transfrontaliers par rapport au premier trimestre de 2010

Pour le premier trimestre de 2011, les produits passages de 533 M\$ tirés des lignes transfrontalières avec les États-Unis ont augmenté de 68 M\$ (+14,5 %) par rapport au premier trimestre de 2010, par suite d'une augmentation du trafic et, dans une mesure moindre, de l'amélioration du rendement unitaire. Au premier trimestre de 2011, la capacité des lignes transfrontalières a été accrue de 10,8 % par rapport au premier trimestre de 2010, par suite surtout de 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) en soutien aux mesures d'expansion d'Air Canada à l'international.

Le tableau ci-après présente les variations en pourcentage et en glissement annuel pour le premier trimestre de 2011 ainsi que pour chacun des quatre trimestres précédents en ce qui concerne les produits passages, la capacité, le trafic, le coefficient d'occupation, le rendement unitaire et les produits passages par siège-mille offert pour les lignes transfrontalières.

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

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

- Une augmentation de trafic de 11,5 % grâce au relèvement de 10,8 % de la capacité, faisant gagner 0,4 point au coefficient d'occupation par rapport au premier trimestre de 2010.
- La variation de la capacité en glissement annuel tient surtout aux augmentations de la capacité mises en œuvre après le premier trimestre de 2010, notamment:
 - le lancement de nouveaux services quotidiens au départ de Toronto et à destination de San Diego, Memphis, La Nouvelle-Orléans, Cincinnati, Portland (Maine), Portland (Oregon) et Syracuse, outre de nouveaux services de week-end au départ de Montréal et à destination de Phoenix et de West Palm Beach;
 - l'augmentation de la capacité sur la Californie par l'affectation de plus gros appareils en ce qui concerne la ligne Toronto-Los Angeles et par l'accroissement des fréquences de vols en ce qui concerne la ligne Toronto-San Francisco;
 - l'accroissement des fréquences de vols sur la Floride entre Toronto et Fort Lauderdale, Toronto et Fort Myers' ainsi qu'entre Montréal et Orlando;
 - l'accroissement de la capacité sur la côte est américaine (New York, Boston, Washington, Pittsburgh et Philadelphie) au moyen de l'augmentation des fréquences et de l'utilisation de plus gros appareils.

A en partie atténué cette croissance de la capacité la suspension des services suivants : Edmonton-Los Angeles, Edmonton-Las Vegas, Calgary-San Diego, Calgary-Seattle et Calgary-Portland (Oregon).

- Un gain de 2,5 % du rendement unitaire par rapport au premier trimestre de 2010, qui traduit les améliorations réalisées par tous les principaux services transfrontaliers. La progression globale du rendement des lignes transfrontalières est principalement attribuable à la majoration des tarifs pour contrebalancer en partie la hausse des prix du carburant.
- Le rendement unitaire, en glissement annuel, des lignes transfrontalières s'est amélioré au premier trimestre en dépit de l'incidence défavorable de 7 \$ de l'appréciation du dollar canadien sur les produits passages transfrontaliers libellés en monnaies étrangères.
- L'augmentation de 3,1 % des PPSMO transfrontaliers par rapport au premier trimestre de 2010, en raison essentiellement de la progression du rendement.

Augmentation de 0,8 % des produits passages transatlantiques par rapport au premier trimestre de 2010

Pour le premier trimestre de 2011, les produits passages de 347 M\$ tirés des lignes transatlantiques ont augmenté de 3 M\$ (+0,8 %) par rapport au premier trimestre de 2010 par suite de la croissance du rendement unitaire.

Le tableau ci-après présente les variations en pourcentage et en glissement annuel pour le premier trimestre de 2011 ainsi que pour chacun des quatre trimestres précédents en ce qui concerne les produits passages, la capacité, le trafic, le coefficient d'occupation, le rendement unitaire et les produits passages par siège-mille offert pour les lignes transatlantiques.

Lignes transatlantiques	Résultats trimestriels en glissement annuel (variation en pourcentage)				
	T1 10	T2 10	T3 10	T4 10	T1 11
Produits passages	6,5	12,8	16,3	7,5	0,8
Capacité (SMO)	6,2	2,4	12,3	5,5	6,2
Trafic (PMP)	5,8	3,2	12,3	2,5	(0,8)
Coefficient d'occupation (variation en pts)	(0,3)	0,7	-	(2,2)	(5,0)
Rendement unitaire	0,5	9,2	3,5	4,7	1,3
PPSMO	0,1	10,0	3,4	1,7	(5,4)

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

- Un repli de 0,8 % du trafic attribuable à l'accroissement de 6,2 % de la capacité, ayant entraîné une baisse de 5,0 points du coefficient d'occupation par rapport au premier trimestre de 2010. Au premier trimestre de 2010, le trafic sur les lignes transatlantiques avait été favorablement influencé par une progression du trafic d'origine provenant d'Europe en raison de l'effet des Jeux olympiques de Vancouver au premier trimestre de 2010. Le premier trimestre de 2011 a en outre été marqué par une augmentation de la capacité du secteur.
- La variation de la capacité en glissement annuel tient surtout aux augmentations de la capacité mises en œuvre après le premier trimestre de 2010, notamment l'ajout, en juin 2010, des lignes Toronto-Montréal-Bruxelles et Toronto-Copenhague, assurées à longueur d'année, l'augmentation des fréquences sur la ligne Toronto-Tel-Aviv et l'affectation d'appareils plus gros sur les lignes entre l'Est du Canada et l'Allemagne, le Royaume-Uni et la Suisse.
- Le gain de 1,3 % du rendement par rapport au premier trimestre de 2010, principalement attribuable à l'accroissement des suppléments carburant en vue de contrebalancer en partie la hausse des prix du carburant, à l'augmentation des tarifs ainsi qu'aux gains du trafic lié à la cabine de haut rapport. La concurrence accrue a eu une incidence négative sur le rendement des lignes transatlantiques au premier trimestre de 2011.
- Ces gains de rendement pour le premier trimestre en glissement annuel ont été accomplis en dépit des effets néfastes de 10 M\$ de l'appréciation du dollar canadien sur les produits passages tirés des lignes transatlantiques libellés en monnaies étrangères.
- Le glissement de 5,4 % des PPSMO transatlantiques par rapport au premier trimestre de 2010, en raison du fléchissement du coefficient d'occupation.

Augmentation de 17,0 % des produits passages transpacifiques par rapport au premier trimestre de 2010

Pour le premier trimestre de 2011, les produits passages de 241 M\$ tirés des lignes transpacifiques ont augmenté de 35 M\$ (+17,0 %) par rapport au premier trimestre de 2010 en raison surtout de la hausse du trafic. Au premier trimestre de 2011, la capacité a été relevée de 21,5 % par rapport au premier trimestre de 2010, facteur qui a touché toutes les grandes lignes transpacifiques, en particulier les lignes à destination de la Chine. Vers la fin du premier trimestre de 2011, le trafic s'est ressenti défavorablement du séisme qui a lieu au Japon le 11 mars 2011 et de ses répercussions. La direction estime que cette catastrophe a comprimé de 3 M\$ les produits passages du premier trimestre de 2011.

Le tableau ci-après présente les variations en pourcentage et en glissement annuel pour le premier trimestre de 2011 ainsi que pour chacun des quatre trimestres précédents en ce qui concerne les produits passages,

la capacité, le trafic, le coefficient d'occupation, le rendement unitaire et les produits passages par siège-mille offert pour les lignes transpacifiques.

Lignes transpacifiques	Résultats trimestriels en glissement annuel (variation en pourcentage)				
	T1 10	T2 10	T3 10	T4 10	T1 11
Produits passages	14,5	37,3	37,7	31,7	17,0
Capacité (SMO)	25,6	17,5	10,9	23,0	21,5
Trafic (PMP)	23,6	27,0	17,1	22,9	16,0
Coefficient d'occupation (variation en pts)	(1,4)	6,7	4,8	(0,1)	(4,0)
Rendement unitaire	(7,4)	8,1	17,5	7,2	0,7
PPSMO	(8,8)	16,9	24,1	7,0	(3,9)

La variation des produits passages transpacifiques par rapport au premier trimestre de 2011 s'explique notamment par les facteurs suivants :

- Une augmentation de 16,0 % du trafic du fait de l'accroissement de 21,5 % de la capacité, faisant perdre 4,0 points au coefficient d'occupation par rapport au premier trimestre de 2010. La variation de la capacité en glissement annuel tient surtout aux augmentations de la capacité mises en œuvre après le premier trimestre de 2010, qui se sont traduites notamment par l'accroissement des fréquences au départ de Toronto et de Vancouver sur Beijing et Shanghai, ces deux services étant désormais quotidiens et sans escale, ce qui n'était pas le cas au premier trimestre de 2010, ainsi que par l'augmentation des fréquences entre Vancouver et la Corée, outre l'affectation de plus gros appareils sur les lignes vers Hong Kong.
- Le gain de 0,7 % du rendement par rapport au premier trimestre de 2010, principalement attribuable à l'augmentation des suppléments carburant en vue de contrebalancer en partie la hausse des prix du carburant et à la majoration des tarifs. La concurrence accrue a eu un effet défavorable sur le rendement des lignes transpacifiques au premier trimestre de 2011.
- L'appréciation du dollar canadien au premier trimestre de 2011 a eu une incidence défavorable de 2 M\$ sur les produits passages transpacifiques libellés en monnaies étrangères.
- La diminution de 3,9 % des PPSMO transpacifiques par rapport au premier trimestre de 2010, en raison du fléchissement du coefficient d'occupation.

Augmentation de 16,4 % des autres produits passages par rapport au premier trimestre de 2010

Pour le premier trimestre de 2011, les produits passages de 292 M\$ tirés des « autres lignes » (Australie, Antilles, Mexique, ainsi qu'Amérique centrale et Amérique du Sud) se sont accrus de 41 M\$ (+16,4 %) par rapport au premier trimestre de 2010, en raison surtout de l'amélioration du rendement et de la croissance du trafic.

Le tableau ci-après présente les variations en pourcentage et en glissement annuel pour le premier trimestre de 2011 ainsi que pour chacun des quatre trimestres précédents en ce qui concerne les produits passages, la capacité, le trafic, le coefficient d'occupation, le rendement unitaire et les produits passages par siège-mille offert pour les « autres » lignes.

Autres lignes	Résultats trimestriels en glissement annuel (variation en pourcentage)				
	T1 10	T2 10	T3 10	T4 10	T1 11
Produits passages	(0,5)	15,3	18,2	15,4	16,4
Capacité (SMO)	4,3	10,1	10,7	7,2	9,1
Trafic (PMP)	6,6	12,7	13,8	9,4	7,7
Coefficient d'occupation (variation en pts)	1,7	1,8	2,3	1,6	(1,1)
Rendement unitaire	(6,6)	2,2	3,7	5,4	8,1
PPSMO	(4,6)	4,5	6,7	7,5	6,7

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

- Une augmentation de 7,7 % du trafic attribuable à l'accroissement de 9,1 % de la capacité, faisant perdre 1,1 point au coefficient d'occupation par rapport au premier trimestre de 2010. La variation de la capacité en glissement annuel tient surtout aux augmentations de la capacité mises en œuvre après le premier trimestre de 2010, qui se sont traduites notamment par l'accroissement des fréquences de vols sur les Antilles, le Mexique, le Chili et l'Argentine.
- Une hausse de 8,1 % du rendement unitaire par rapport au premier trimestre de 2010, traduisant des gains de rendement sur toutes les principales lignes. L'amélioration du rendement est principalement attribuable à l'augmentation des suppléments carburant en vue de contrebalancer en partie la hausse des prix du carburant et à la majoration des tarifs. En outre, la combinaison plus favorable de tarifs en classe économique ainsi qu'en cabine de haut rapport a contribué au gain de rendement en glissement annuel.
- L'appréciation du dollar canadien au premier trimestre de 2011 a eu une incidence défavorable de 2 M\$ sur les autres produits passages libellés en monnaies étrangères.
- L'augmentation de 6,7 % des PPSMO par rapport au premier trimestre de 2010, en raison de la croissance du rendement.

Augmentation de 12 % des produits fret par rapport au premier trimestre de 2010

Pour le premier trimestre de 2011, les produits de 116 M\$ tirés du transport de fret se sont accrus de 12 M\$ (+12 %) par rapport au premier trimestre de 2010 par suite d'une hausse de 5,8 % du trafic marchandises et de la croissance de 4,9 % du rendement fret par tonne-mille payante (« TMP »). L'augmentation de trafic s'est manifestée sur tous les marchés, à l'exception du marché intérieur. Le relèvement du rendement fret par TMP pour le réseau résulte principalement de l'augmentation des suppléments carburant en glissement annuel et est essentiellement attribuable à la croissance sur le marché transatlantique. Compte non tenu de l'incidence défavorable des écarts de change de 4 M\$ découlant de l'appréciation du dollar canadien sur les produits fret libellés en monnaies étrangères, le rendement fret par TMP a augmenté de 5 % par rapport au premier trimestre de 2010.

Le tableau ci-après présente la variation en dollars des produits fret ainsi que les variations en pourcentage et en glissement annuel des produits fret, de la capacité mesurée en tonne-mille effective (« TME »), des produits par TME, du trafic mesuré en tonne-mille payante (« TMP ») et du rendement par TMP, pour le premier trimestre de 2011 par rapport au premier trimestre de 2010.

Premier trimestre 2011 par rapport au premier trimestre 2010	Produits fret		Capacité	Produits/	Trafic	Rendement/
	(en M\$)	Variation (%)	(TME) Variation (%)	TME Variation (%)	(TMP) Variation (%)	TMP Variation (%)
Lignes intérieures	(2)	(11,2)	(12,5)	1,5	(7,9)	(4,6)
Lignes transfrontalières	-	5,8	16,4	(9,1)	8,9	(2,8)
Lignes transatlantiques	10	25,9	6,0	18,8	13,6	10,8
Lignes transpacifiques	2	4,9	21,0	(13,3)	-	4,9
Autres lignes	2	11,5	3,4	7,8	3,9	7,4
Réseau	12	12,0	7,4	3,3	5,8	4,9

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

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

Pour le premier trimestre de 2011, les autres produits se sont chiffrés à 326 M\$, en hausse de 6 M\$ (+2 %) par rapport au premier trimestre de 2010, principalement du fait de la progression des produits tirés de la portion terrestre des forfaits à Vacances Air Canada, en raison surtout de la croissance du trafic passagers, ainsi que la hausse des produits tirés des frais d'annulation et de modification de billets. Ces hausses ont été atténuées par la baisse des produits de sous-location d'appareils par rapport au premier trimestre de 2010.

Baisse de 1,4 % des COSMO (baisse de 5,3 %, exclusion faite de la charge de carburant) par rapport au premier trimestre de 2010

Les COSMO se sont repliées de 1,4 % par rapport au premier trimestre de 2010. Exclusion faite de la charge de carburant, les COSMO ont fléchi de 5,3 % en glissement annuel. Les retombées favorables de l'appréciation du dollar canadien sur les charges opérationnelles libellées en monnaies étrangères (surtout en dollars américains), l'augmentation de la capacité, qui permet de répartir les coûts fixes de la compagnie aérienne sur un plus grand nombre de sièges-milles offerts, l'effet des mesures d'économie au titre du PTC, ainsi que l'augmentation du taux d'utilisation des appareils et de la longueur moyenne des étapes par rapport au premier trimestre de 2010 ont tous été des facteurs dans la baisse des COSMO en glissement annuel.

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

(en cents par SMO)	Premiers trimestres		Variation	
	2011	2010	cents	%
Salaires	2,36	2,48	(0,12)	(4,8)
Charges sociales	0,83	0,74	0,09	12,2
Redevances aéroportuaires	1,47	1,53	(0,06)	(3,9)
Frais d'achat de capacité	1,52	1,59	(0,07)	(4,4)
Coûts de propriété (LAA) ¹⁾	1,72	1,93	(0,21)	(10,9)
Maintenance avions	1,04	1,26	(0,22)	(17,5)
Frais de vente et de distribution	1,04	0,96	0,08	8,3
Restauration et fournitures connexes	0,42	0,50	(0,08)	(16,0)
Communications et technologies de l'information	0,31	0,33	(0,02)	(6,1)
Autres	2,38	2,50	(0,12)	(4,8)
Charges opérationnelles, exclusion faite de la charge de carburant ²⁾	13,09	13,82	(0,73)	(5,3)
Carburant avions	4,68	4,21	0,47	11,2
Total des charges opérationnelles	17,77	18,03	(0,26)	(1,4)

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 15, Mesures financières hors PCGR, du présent rapport de gestion pour un complément d'information.

Hausse de 20 % de la charge de carburant par rapport au premier trimestre de 2010

La charge de carburant se chiffre à 742 M\$ pour le premier trimestre de 2011, en hausse de 123 M\$ (+20 %) par rapport au premier trimestre de 2010. Parmi les facteurs expliquant la variation de la charge de carburant du premier trimestre par rapport à un an plus tôt figurent les suivants :

- La hausse du prix de base du kérosène, responsable d'une augmentation de 180 M\$ de la charge de carburant.
- Une augmentation du volume de carburant consommé, sous l'effet de l'accroissement de la capacité en glissement annuel, responsable d'une augmentation de 42 M\$ de la charge de carburant.

Ces augmentations ont été atténuées par les facteurs suivants :

- Les pertes liées aux couvertures sur le carburant, qui se sont chiffrées à 58 M\$, au premier trimestre de 2010 alors qu'aucune perte liée aux couvertures sur le carburant n'a été inscrite en charge de carburant pour le premier trimestre de 2011.
- Les retombées favorables de l'appréciation du dollar canadien par rapport au dollar américain (monnaie de base pour les achats de carburant par Air Canada), responsable d'une diminution de 41 M\$ de la charge de carburant.

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

(en millions de dollars canadiens, sauf indication contraire)	Premiers trimestres		Variation	
	2011	2010	\$	%
Charge de carburant selon les PCGR ¹⁾	738 \$	616 \$	122 \$	20
Retrancher : Gains (pertes) de couverture sur le carburant reclassés du cumul des autres éléments du résultat global à la charge de carburant	s. o.	(58)	58	100
Ajouter : Montant net des décaissements (encaissements) au comptant relatifs à des dérivés liés au carburant ²⁾	(4)	18	(22)	(122)
Coût économique du carburant – hors PCGR ³⁾	734 \$	576 \$	158 \$	27
Consommation de carburant (en milliers de litres)	938 206	871 542	66 664	8
Prix du litre de carburant (en cents) – selon les PCGR	78,7	70,7	8,0	11
Prix du litre de carburant (en cents) – exclusion faite des gains (pertes) liés aux couvertures sur le carburant	78,7	64,1	14,6	23
Prix économique du litre de carburant (en cents) – hors PCGR	78,2	66,2	12,0	18

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 gains et pertes comptables hors trésorerie liés à des instruments dérivés liés au carburant.

Salaires et charges sociales de 506 M\$ au premier trimestre de 2011, en hausse de 32 M\$ (+7 %) par rapport au premier trimestre de 2010

Les salaires totalisent 374 M\$ pour le premier trimestre de 2011, en hausse de 9 M\$ (+2 %) par rapport au premier trimestre de 2010. Du fait de la croissance de 7,7 % de la capacité, le nombre moyen d'employés équivalents temps plein (« ETP ») a crû de 3,2 % en glissement annuel, facteur qui a fait progresser de 4,4 % la productivité, mesurée en SMO par ETP.

Au premier trimestre de 2011, les charges sociales se sont chiffrées à 132 M\$, en hausse de 23 M\$ (+21 %) par rapport au premier trimestre de 2010, en raison surtout de l'augmentation de la charge de retraite et de la charge liée aux avantages postérieurs à l'emploi en fonction de la révision des estimations actuarielles formulées au 1^{er} janvier 2011. Pour un complément d'information sur les obligations au titre de la capitalisation des régimes de retraite d'Air Canada, il y a lieu de se reporter à la rubrique 6.7 du présent rapport de gestion.

Hausse de 4 % des redevances aéroportuaires et de navigation comparativement au premier trimestre de 2010

Les redevances aéroportuaires et de navigation s'établissent à 234 M\$ au premier trimestre de 2011, soit une augmentation de 8 M\$ (+4 %). La hausse en glissement annuel des redevances aéroportuaires et de navigation est principalement imputable à l'incidence de la progression de 4,2 % du nombre de départs d'avions par rapport au premier trimestre de 2010, outre les modifications aux horaires de vol et aux types d'appareils affectés à certaines destinations. Cette hausse a été partiellement atténuée par l'effet positif de l'appréciation du dollar canadien par rapport au dollar américain au premier trimestre de 2011 comparativement au premier trimestre de 2010, sur les redevances aéroportuaires et de navigation libellées en monnaies étrangères, notamment en dollars américains.

Augmentation de 3 % des frais d'achat de capacité par rapport au premier trimestre de 2010

Les frais d'achat de capacité se chiffrent à 242 M\$ pour le premier trimestre de 2011, contre 235 M\$ au premier trimestre de 2010, soit une hausse de 7 M\$ (+3 %) par rapport au premier trimestre de 2010. Cette hausse en glissement annuel des frais d'achat de capacité vient surtout de l'accroissement des vols de Jazz qui s'est traduit par une augmentation de 10 M\$. Cette augmentation des frais d'achat de capacité pour le premier trimestre de 2011 a été en partie atténuée 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 4 M\$ des frais d'achat de capacité pour le premier trimestre de 2011.

Diminution de 5 % des coûts de propriété par rapport au premier 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'élevaient à 273 M\$ pour le premier trimestre de 2011, en baisse de 13 M\$ (-5 %) par rapport au premier trimestre de 2010. La baisse rend compte de l'incidence de l'appréciation du dollar canadien par rapport au dollar américain, qui s'est traduite par un fléchissement de 4 M\$ des coûts de locations avions, outre la diminution de la dotation aux amortissements des logiciels et des pièces durables.

Diminution de 11 % des charges de maintenance avions par rapport au premier trimestre de 2010

Pour le premier trimestre de 2011, les frais de 166 M\$ de maintenance avions sont de 20 M\$ inférieurs (-11 %) à ceux du premier trimestre de 2010, du fait principalement de la réduction des activités liées à la maintenance des cellules et à l'entretien des composants, en raison surtout du calendrier du cycle d'entretien, outre la diminution des coûts liés à la location moteurs à des tierces parties. Par ailleurs, l'incidence de l'appréciation du dollar canadien sur les charges de maintenance (surtout moteurs et composants) libellées en dollars américains a fait baisser de 6 M\$ les charges de maintenance avions au premier trimestre de 2011.

Augmentation de 17 % des frais de vente et de distribution par rapport au premier trimestre de 2010

Les frais de vente et de distribution ont crû de 24 M\$ (+17 %) par rapport au premier trimestre de 2010 en raison de la progression de 10 % des produits passages et des produits fret. Les frais de vente et de distribution consistent en commissions et paiements incitatifs versés aux distributeurs de services passages et fret, en frais de règlement par carte de crédit, 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 premier trimestre sont notamment les suivants :

- La croissance de 10 % des produits passages et fret au premier trimestre de 2011.
- L'accroissement des frais de traitement par carte de crédit du fait de la hausse des produits passages, l'augmentation des produits perçus d'avance en glissement annuel ainsi que la proportion accrue des ventes réglées par carte de crédit par rapport aux autres modes de paiement.
- La croissance des frais liés au SDM par rapport au premier trimestre of 2010, du fait de l'augmentation du volume de transaction et de la hausse des tarifs.

- La hausse des frais de vente et de distribution pour Vacances Air Canada, largement imputable à la modification de la structure de commissions de Vacances Air Canada ainsi qu'à la hausse des produits passages par rapport à la période correspondante de 2010.

Diminution de 8 % des frais de restauration et de fournitures connexes par rapport au premier trimestre de 2010

Pour le premier trimestre de 2011, les frais de restauration et de fournitures connexes se chiffrent à 68 M\$, soit 6 M\$ de moins (-8 %) qu'au premier trimestre de 2010. L'effet de la croissance de 5,7 % du trafic passagers a été plus qu'atténué par l'incidence positive des initiatives de compression des coûts, visant essentiellement des améliorations au titre des contrats et des procédés, ainsi que les répercussions bénéfiques de l'appréciation du dollar canadien par rapport au dollar américain, qui ont comprimé les frais de restauration et de fournitures connexes au premier trimestre de 2011.

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

Les autres charges opérationnelles totalisent 372 M\$ pour le premier trimestre de 2011, soit 8 M\$ de plus (+2 %) qu'au premier trimestre de 2010. L'augmentation des autres charges opérationnelles rend compte de la croissance de la capacité ainsi que de la hausse des coûts liés à la portion terrestre des forfaits de Vacances Air Canada du fait de la progression du trafic passages. Ces augmentations des autres charges opérationnelles ont été atténuées par l'incidence favorable des initiatives du PTC.

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

(en millions de dollars canadiens)	Premiers trimestres		Variation	
	2011	2010	\$	%
Portion terrestre des forfaits de Vacances Air Canada	143 \$	135 \$	8 \$	6
Services d'escale	47	46	1	2
Location et entretien d'immeubles	33	34	(1)	(3)
Frais d'équipages	29	29	-	-
Frais et services divers	23	23	-	-
Autres charges	97	97	-	-
	372 \$	364 \$	8 \$	2

Produits non opérationnels de 47 M\$ au premier trimestre de 2011

Les produits non opérationnels se chiffrent à 47 M\$ pour le premier trimestre de 2011, contre des produits non opérationnels de 23 M\$ au premier trimestre de 2010. Parmi les facteurs expliquant la variation des charges non opérationnelles du premier trimestre par rapport à un an plus tôt figurent les suivants :

- Le gain de change se chiffre à 104 M\$ pour le premier trimestre de 2011, contre un gain de change de 123 M\$ au premier trimestre de 2010. Le gain du premier trimestre de 2011 est surtout attribuable à l'appréciation du dollar canadien au 31 mars 2011, comparativement au 31 décembre 2010. Pour 1 \$ US, le cours du change de clôture le 31 mars 2011 était de 0,9696 \$ CA, tandis qu'il était de 0,9946 \$ CA le 31 décembre 2010.
- Au premier trimestre de 2011, le montant net des produits d'intérêts a crû de 7 M\$ par rapport au premier trimestre de 2010, en raison de la hausse des taux d'intérêt et, dans une mesure moindre, de l'augmentation des soldes de trésorerie.
- Le coût financier net du passif au titre des avantages du personnel a fléchi de 15 M\$ en raison de la baisse du taux d'actualisation utilisé pour évaluer les obligations.
- Des gains liés aux ajustements de juste valeur des instruments dérivés, qui se sont chiffrés à 27 M\$ au premier trimestre de 2011, contre des gains de 2 M\$ au premier trimestre de 2010. Il y a lieu de se reporter à la rubrique 8 du présent rapport de gestion pour un complément d'information sur les instruments dérivés d'Air Canada.

5. Parc aérien

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

	Actuel			Projeté			
	31 décembre 2010	Modifications apportées pour le premier trimestre de 2011	31 mars 2011	Modifications apportées pour le reste de 2011	31 décembre 2011	Modifications apportées pour 2012	31 décembre 2012
Plan relatif au parc							
777-300 de Boeing	12	-	12	-	12	-	12
777-200 de Boeing	6	-	6	-	6	-	6
767-300 de Boeing	30	-	30	1	31	(1)	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	1	206	(1)	205
Âge moyen (en années)	10,7		11,0		11,6		12,6

Air Canada et Sky Regional Airlines Inc. (« Sky Regional ») ont conclu un contrat d'achat de capacité aux termes duquel Air Canada achète de la capacité à Sky Regional moyennant certains frais. Le 1^{er} mai 2011, Sky Regional, pour le compte d'Air Canada, a commencé d'exploiter une ligne entre l'aéroport municipal Billy Bishop de Toronto et l'aéroport international Pierre-Elliott-Trudeau de Montréal, en utilisant cinq appareils Dash 8 Q400 de Bombardier qu'Air Canada sous-loue à Sky Regional.

Au 31 mars 2011, le parc de Jazz comptait 123 appareils exploités aux termes du CAC de Jazz, soit le même nombre qu'au 31 décembre 2010. Le parc de Jazz visé par l'engagement a un âge moyen de 16,0 ans et, au 31 mars 2011, il se ventilait comme suit :

- 22 CRJ-100 de Bombardier;
- 25 CRJ-200 de Bombardier;
- 16 CRJ-705 de Bombardier;
- 34 Dash 8-100;
- 26 Dash 8-300.

6. Gestion financière et gestion du capital

6.1 Situation financière

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

(en millions de dollars canadiens)	31 mars 2011	31 décembre 2010	Variation (\$)
Actif			
Trésorerie, équivalents de trésorerie et placements à court terme	2 114 \$	2 192 \$	(78) \$
Autres actifs courants	1 200	1 155	45
Actif courant	3 314	3 347	(33)
Immobilisations corporelles	5 513	5 629	(116)
Immobilisations incorporelles	313	317	(4)
Goodwill	311	311	-
Dépôts et autres actifs	555	549	6
Total de l'actif	10 006 \$	10 153 \$	(147) \$
Passif			
Passif courant	3 224 \$	3 124 \$	100 \$
Dette à long terme et contrats de location-financement	3 879	4 028	(149)
Coût financier net du passif au titre des avantages du personnel	3 291	3 328	(37)
Provisions liées à la maintenance	499	493	6
Autres passifs non courants	454	468	(14)
Total du passif	11 347	11 441	(94)
Total des capitaux propres	(1 341)	(1 288)	(53)
Total du passif et des capitaux propres	10 006 \$	10 153 \$	(147) \$

Les mouvements des actifs et passifs courants sont décrits à la rubrique 6.3. du présent rapport de gestion. La dette à long terme et les contrats de location-financement sont examinés à la rubrique 6.2 du présent rapport de gestion.

Les immobilisations corporelles se chiffrent à 5 513 M\$ au 31 mars 2011, soit 116 M\$ de moins qu'au 31 décembre 2010. Cette réduction résulte surtout de l'effet de la charge d'amortissement de 175 M\$ inscrite pour le premier trimestre de 2011, facteur atténué par les achats d'immobilisations corporelles, principalement des activités de maintenance avions immobilisées.

6.2 Dette nette ajustée

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

(en millions de dollars canadiens)	31 mars 2011	31 décembre 2010	Variation (\$)
Total de la dette à long terme et des contrats de location-financement	3 879 \$	4 028 \$	(149) \$
Partie courante de la dette à long terme et des contrats de location-financement	421	567	(146)
Total de la dette à long terme et des contrats de location-financement, y compris la partie courante	4 300	4 595	(295)
Moins trésorerie, équivalents de trésorerie et placements à court terme	(2 114)	(2 192)	78
Dette nette	2 186 \$	2 403 \$	(217) \$
Contrats de location simple immobilisés ¹⁾	2 457	2 471	(14)
Dette nette ajustée	4 643 \$	4 874 \$	(231) \$

1) La dette nette ajustée est une mesure hors PCGR utilisée par Air Canada qui pourrait ne pas être comparable aux mesures présentées par d'autres sociétés ouvertes. Air Canada inclut les contrats de location simple immobilisés, car c'est là un moyen courant dans le secteur d'attribuer une valeur aux obligations au titre de contrats de location simple. La pratique courante dans le secteur consiste à multiplier par 7,0 les frais annualisés de location d'avions. Cette définition du contrat de location simple immobilisé est propre à Air Canada et pourrait ne pas être comparable à des mesures analogues présentées par d'autres sociétés ouvertes. Les loyers d'avions se sont élevés à 351 M\$ pour la période de 12 mois terminée le 31 mars 2011 et à 353 M\$ pour la période de 12 mois terminée le 31 décembre 2010.

Au 31 mars 2011, le total de la dette et des contrats de location-financement se chiffre à 4 300 M\$, en baisse de 295 M\$ par rapport au 31 décembre 2010, en raison principalement des remboursements de 267 M\$, y compris des versements forfaitaires et finaux totalisant 178 M\$ comme il est expliqué plus en détail à la rubrique 6.4 du présent rapport de gestion, ainsi que de l'incidence favorable de l'appréciation du dollar canadien sur la dette d'Air Canada libellée en monnaies étrangères (principalement en dollars américains), laquelle s'est traduite par une baisse de 104 M\$. Ces baisses ont été largement contrebalancées par les emprunts contractés qui se sont chiffrés à 63 M\$.

Au 31 mars 2011, la dette nette ajustée a fléchi de 231 M\$ par rapport au 31 décembre 2010, du fait principalement des flux de trésorerie positifs de 190 M\$ inscrits durant le premier trimestre de 2011.

6.3 Fonds de roulement

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

(en millions de dollars canadiens)	31 mars 2011	31 décembre 2010	Variation (\$)
Trésorerie et placements à court terme	2 114 \$	2 192 \$	(78) \$
Créances clients	751	641	110
Autres actifs courants	449	514	(65)
Dettes fournisseurs et charges à payer	(1 105)	(1 182)	77
Produits passages perçus d'avance	(1 698)	(1 375)	(323)
Partie courante de la dette à long terme et contrats de location-financement	(421)	(567)	146
Fonds de roulement, montant net	90 \$	223 \$	(133) \$

Le montant net du fonds de roulement positif de 90 M\$ au 31 mars 2011 représente une détérioration de 133 M\$ par rapport au 31 décembre 2010, par suite des 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 6.5 du présent rapport de gestion, lesquelles ont été supérieures aux flux de trésorerie disponibles de 190 M\$ au premier trimestre de 2011.

6.4 Flux de trésorerie consolidés

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

(en millions de dollars canadiens)	Premiers trimestres		
	2011	2010	Variation (\$)
Flux de trésorerie opérationnels nets, avant les éléments suivants :	30 \$	16 \$	14 \$
Flux de trésorerie nets liés aux règlements et aux primes versées à l'égard des couvertures sur le carburant et aux dépôts de garantie	(7)	1	(8)
Excédent de la capitalisation des régimes d'avantages du personnel sur la charge de ces régimes	(21)	(2)	(19)
Variation des provisions au titre de la maintenance	19	20	(1)
Variation des soldes des éléments du fonds de roulement sans incidence sur la trésorerie	231	257	(26)
Flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles	252	292	(40)
Achats d'immobilisations corporelles et incorporelles	(62)	(77)	15
Flux de trésorerie disponibles ¹⁾	190	215	(25)
Produit des opérations de cession-bail	-	20	(20)
Réduction de la lettre de crédit d'Aveos	-	23	(23)
Placements à court terme	90	(244)	334
Autres	(33)	22	(55)
Flux de trésorerie liés aux activités d'investissement (excluant les achats d'immobilisations corporelles et incorporelles)	57	(179)	236
Produit des emprunts	63	100	(37)
Réduction de la dette à long terme et des obligations au titre des contrats de location-financement	(267)	(164)	(103)
Autres	(31)	(2)	(29)
Flux de trésorerie liés aux activités de financement	(235)	(66)	(169)
Augmentation (diminution) nette de la trésorerie et des équivalents de trésorerie	12	(30)	42
Augmentation (diminution) nette des placements à court terme	(90)	244	(334)
Augmentation (diminution) nette de la trésorerie, des équivalents de trésorerie et des placements à court terme	(78) \$	214 \$	(292) \$

1) Les flux de trésorerie disponibles constituent une mesure hors PCGR utilisée par Air Canada qui pourrait ne pas être comparable aux mesures présentées par d'autres sociétés ouvertes. Air Canada considère que les flux de trésorerie disponibles constituent un indicateur de la vigueur financière et du rendement de ses activités étant donné qu'ils indiquent le montant de trésorerie pouvant être affecté au remboursement de la dette et, notamment, au respect de ses échéances courantes et au réinvestissement dans Air Canada.

Pour le premier trimestre de 2011, les flux de trésorerie disponibles se sont établis à 190 M\$, comparativement à 215 M\$ au premier trimestre de 2010, soit une baisse en glissement annuel de 25 M\$. Cette baisse des flux de trésorerie disponibles est largement attribuable à l'accroissement de 30 M\$ de la capitalisation des régimes de retraite du fait des paiements au titre des services passés. Comme il est décrit à la rubrique 9.8 du rapport de gestion de 2010 d'Air Canada daté du 10 février 2011, Air Canada a recommencé, à compter du 1^{er} janvier 2011, à cotiser à ses régimes agréés canadiens au titre des services passés conformément au *Règlement sur la capitalisation des régimes de pension d'Air Canada (2009)*, alors qu'aucune cotisation n'avait été exigée ou effectuée en 2010.

Au premier trimestre de 2011, la réduction de 267 M\$ de la dette à long terme et des obligations au titre des contrats de location-financement comprenait des remboursements prévus des versements forfaitaires et finaux de fin de contrat de 178 M\$.

Au premier trimestre de 2011, la Société a prélevé un montant net de 63 M\$ (63 M\$ US), déduction faite de frais de financement de 1 \$, sur une facilité de prêt à terme garantie (la « facilité ») consentie par GE Japan Corporation, PK AirFinance Japan (« GE Japan »). La somme prélevée sur la facilité a été affectée au refinancement de montants concernant quatre A319 d'Airbus et deux B767-300ER de Boeing, qu'exploite actuellement Air Canada et loués auprès d'entités de location ad hoc comme il est indiqué ci-dessus, pour des périodes de sept et de quatre ans, respectivement. D'ici la fin de 2011, une tranche de 65 M\$ US de la facilité pourra être affectée au financement de quatre appareils A319 d'Airbus et de deux 767-300ER de Boeing. La facilité pourra aussi servir en 2012 à refinancer, jusqu'à concurrence de 42 M\$ US, le montant lié à quatre A319 d'Airbus.

6.5 Dépenses d'investissement et contrats de financement connexes

Air Canada a passé 37 commandes fermes d'appareils de type 787 auprès de The Boeing Company (« Boeing »). Elle détient également des options d'achat sur 13 appareils 787 et des droits d'achat sur 10 appareils 787 et 18 appareils 777 de Boeing. Il y a lieu de se reporter à la rubrique 9.6 du rapport de gestion de 2010 d'Air Canada daté du 10 février 2011 pour un complément d'information sur les engagements de financement de Boeing et du motoriste relativement à 31 commandes fermes d'appareils 787 de Boeing sur un total de 37.

Boeing a avisé Air Canada que les sept premières livraisons d'appareils 787 de Boeing qui devaient avoir lieu au deuxième semestre de 2013 sont à présent prévues pour le quatrième trimestre de 2013 et au premier semestre de 2014, ce qui représente un report moyen de cinq à sept mois par rapport au calendrier précédent. Boeing a aussi indiqué qu'elle continuait à évaluer le calendrier de livraison pour les 30 commandes fermes d'appareils 787 de Boeing d'Air Canada et qu'elle tiendrait la Société informée. L'incidence de ce retard sur les dépenses engagées projetées au-delà de 2013 ne peut encore être déterminée.

Le tableau ci-dessous présente les dépenses d'investissement actuelles projetées, prévues et engagées pour le reste de 2011, pour les deux exercices subséquents ainsi que pour après 2013.

(en millions de dollars canadiens)	Reste de 2011	2012	2013	Par la suite
Dépenses projetées et faisant l'objet d'un engagement	83 \$	142 \$	213 \$	3 681 \$
Dépenses projetées, planifiées mais ne faisant pas l'objet d'un engagement	43	128	127	Non disponible
Total des dépenses projetées ^{1) 2)}	126	270	340	3 681
Financement projeté à l'égard des dépenses faisant l'objet d'un engagement	-	-	(161)	(2 511)
Total des dépenses projetées, déduction faite du financement	126 \$	270 \$	179 \$	1 170 \$

1) Les montants en dollars américains ont été convertis au cours de clôture du change en vigueur le 31 mars 2011, soit 1 \$ US pour 0,9696 \$ CA. Les prix définitifs de livraison des appareils comprennent les augmentations estimatives ainsi que les intérêts pour report de livraison.

2) Les dépenses d'investissement faisant l'objet d'un engagement figurant dans le tableau ci-dessus ne tiennent pas compte des activités de maintenance. Les dépenses d'investissement faisant l'objet d'un engagement visant les activités de maintenance se chiffrent à 34 M\$ pour le reste de 2011 et à 42 M\$ au premier trimestre de 2011. Les dépenses d'investissement faisant l'objet d'un engagement à l'égard de ces activités de maintenance pour 2012 et par la suite ne sont pas encore déterminées.

6.6 Obligations contractuelles

On trouvera de l'information sur les obligations contractuelles d'Air Canada à la rubrique 9.7 du rapport de gestion de 2010 d'Air Canada daté du 10 février 2011. On trouvera de l'information actualisée sur les dépenses d'investissement et les contrats de financement connexe à la rubrique 6.5 du présent rapport de gestion.

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 capital au 31 mars 2011. Les éléments actualisés par rapport à l'information fournie dans le rapport de gestion de 2010 ont trait principalement à l'incidence du passage aux IFRS. Comme il est décrit à la rubrique 10.1 du présent rapport de gestion, Air Canada consolide certaines entités de location d'appareils ad hoc (« entités ad hoc ») qui n'étaient pas consolidées selon les PCGR du Canada. La tranche supplémentaire de la dette consolidée à l'égard des entités ad hoc a trait à des garanties liées à des tiers relativement à ces entités.

(en millions de dollars canadiens)	Reste de 2011	2012	2013	2014	2015	Par la suite	Total
<i>Capital</i>							
Obligations liées à la dette à long terme	154 \$	223 \$	452 \$	191 \$	1 067 \$	1 327 \$	3 414 \$
Obligations liées aux contrats de location-financement	138	157	127	98	166	276	962
	292	380	579	289	1 233	1 603	4 376
<i>Intérêts</i>							
Obligations liées à la dette à long terme	161	206	188	169	127	113	964
Obligations liées aux contrats de location-financement	61	68	56	46	33	88	352
	222	274	244	215	160	201	1 316
Total des obligations de paiement liées à la dette à long terme, aux contrats de location-financement et aux intérêts ¹⁾	514	654	823	504	1 393	1 804	5 692
Incidence nette de la facilité d'emprunt de GE Japan	(31)	(21)	21	21	17	36	43
Total des obligations de paiement liées à la dette à long terme, aux contrats de location-financement et aux intérêts, compte tenu de l'incidence nette de la facilité d'emprunt de GE Japan	483 \$	633 \$	844 \$	525 \$	1 410 \$	1 840 \$	5 735 \$

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.

6.7 Obligations de capitalisation des régimes de retraite

Air Canada propose à ses salariés plusieurs régimes de retraite à prestations déterminées. D'après les estimations préliminaires, au 1^{er} janvier 2011, le déficit global de solvabilité de ses régimes de retraite agréés s'établissait à environ 2,1 G \$, alors qu'il se chiffrait à 2,7 G \$ au 1^{er} janvier 2010. Les prochaines évaluations obligatoires sont en date du 1^{er} janvier 2011 et seront effectuées au cours du premier semestre de 2011. Toutefois, comme il est expliqué ci-après, ces évaluations n'auront pas pour effet d'accroître les obligations de capitalisation des régimes de retraite au titre des coûts des services passés projetées pour 2011-2013.

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

On trouvera de l'information supplémentaire sur les obligations de capitalisation des régimes de retraite d'Air Canada à la rubrique 9.8 du rapport de gestion de 2010 d'Air Canada daté du 10 février 2011.

6.8 Capital social

Au 30 avril 2011, au total, 279 148 009 actions à droit de vote variable de catégorie A et actions à droit de vote de catégorie B du capital autorisé d'Air Canada sont émises et en circulation. 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	
	30 avril 2011	31 décembre 2010
Actions émises et en circulation		
Actions à droit de vote variable de catégorie A	42 922 035	64 275 209
Actions à droit de vote de catégorie B	234 556 798	214 697 175
Total des actions émises et en circulation	277 478 833	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	1 669 176	-
Options sur actions	6 716 027	3 287 931
Unités d'actions liées au rendement	2 500	2 500
Total des actions pouvant être émises	97 818 003	92 720 731
Total des actions en circulation et pouvant être émises	375 296 836	371 693 115

Rémunération fondée sur des actions

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

Régime de droits des actionnaires

En mars 2011, le conseil d'administration d'Air Canada a adopté 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. Bien que le régime prenne effet immédiatement, il demeure assujéti à la ratification des actionnaires dans les six mois de son adoption. Air Canada demandera aux actionnaires de ratifier le régime lors de la prochaine assemblée annuelle et extraordinaire des actionnaires qui aura lieu de 5 mai 2011.

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.

7. Résultats financiers trimestriels

Le tableau ci-après résume les résultats financiers trimestriels et les principales statistiques opérationnelles d'Air Canada pour les huit derniers trimestres. L'information visant les trois derniers trimestres de 2009 a été préparée selon les PCGR du Canada (avant le passage aux IFRS) et l'information visant quatre trimestres de 2010 et le premier trimestre de 2011 a été préparée selon les IFRS. Par conséquent, l'information financière pour les trois trimestres de 2009 pourrait ne pas être comparable à celle visant les périodes postérieures.

(en millions de dollars canadiens)	T2 2009	T3 2009	T4 2009	T1 2010	T2 2010	T3 2010	T4 2010	T1 2011
	PCGRC	PCGRC	PCGRC	IFRS	IFRS	IFRS	IFRS	IFRS
Produits opérationnels	2 330 \$	2 670 \$	2 348 \$	2 519 \$	2 625 \$	3 026 \$	2 616 \$	2 753 \$
Carburant avions	572	682	601	619	660	733	640	742
Coûts de propriété (LAA) ¹⁾	248	252	250	286	281	274	313	273
Autres charges opérationnelles	1 623	1 668	1 580	1 750	1 637	1 713	1 648	1 804
Charges opérationnelles	2 443	2 602	2 431	2 655	2 578	2 720	2 601	2 819
Résultat opérationnel avant l'élément suivant	(113)	68	(83)	(136)	47	306	15	(66)
Ajustement de la provision pour enquêtes sur le fret, montant net ²⁾	-	-	-	-	-	-	46	-
Résultat opérationnel	(113)	68	(83)	(136)	47	306	61	(66)
Total des produits (charges) non opérationnels	275	212	25	23	(365)	11	28	47
Participation ne donnant pas le contrôle	(4)	(3)	(4)	-	-	-	-	-
Économie (charge) d'impôts sur le résultat	(3)	-	6	1	-	-	-	-
Résultat net	155 \$	277 \$	(56) \$	(112) \$	(318) \$	317 \$	89 \$	(19) \$

(en millions de dollars canadiens, sauf indication contraire)	T2	T3	T4	T1	T2	T3	T4	T1
	2009	2009	2009	2010	2010	2010	2010	2011
	PCGRC	PCGRC	PCGRC	IFRS	IFRS	IFRS	IFRS	IFRS
Passagers-milles payants (en millions)	11 862	14 153	10 885	11 692	12 896	15 531	11 756	12 355
Sièges-milles offerts (en millions)	14 735	16 946	13 841	14 727	15 523	18 328	14 918	15 859
Coefficient d'occupation (%)	80,5	83,5	78,6	79,4	83,1	84,7	78,8	77,9
PPSMO (en cents) ³⁾	13,9	14,1	14,6	14,2	14,8	14,8	15,1	14,5
COSMO (en cents)	16,6	15,4	17,6	18,0	16,6	14,8	17,4	17,8
COSMO, exclusion faite de la charge de carburant (en cents)	12,7	11,3	13,2	13,8	12,3	10,8	13,2	13,1
Prix du litre de carburant (en cents) ⁴⁾	65,4	68,6	72,6	70,7	71,1	66,9	70,2	78,7
BAILALA avant ajustement de la provision pour enquêtes sur le fret ^{2), 5)}	135 \$	320 \$	167 \$	150 \$	328 \$	580 \$	328 \$	207 \$
BAILALA ⁵⁾	135 \$	320 \$	167 \$	150 \$	328 \$	580 \$	374 \$	207 \$
Résultat par action								
- De base	1,55 \$	2,77 \$	(0,25) \$	(0,41) \$	(1,14) \$	1,13 \$	0,31 \$	(0,07) \$
- Dilué	1,55 \$	2,44 \$	(0,25) \$	(0,41) \$	(1,14) \$	1,10 \$	0,27 \$	(0,07) \$

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

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

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

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

5) Se reporter à la rubrique 15, Mesures financières hors PCGR, du présent rapport de gestion pour un complément d'information.

8. Instruments financiers et gestion du risque

Récapitulatif du gain sur instruments financiers comptabilisés à la juste valeur

Suit un résumé du gain sur instruments financiers comptabilisés à la juste valeur dans les produits (charges) non opérationnels pour les périodes indiquées.

(en millions de dollars canadiens)	Premiers trimestres	
	2011	2010
Dérivés liés au carburant	36 \$	1 \$
Swaps de taux d'intérêt	(3)	1
Contrats à terme sur actions	(3)	-
Autres	(3)	-
Gain sur instruments financiers comptabilisés à la juste valeur	27 \$	2 \$

Gestion du risque

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

Risque de taux d'intérêt

Le risque de taux d'intérêt correspond au risque que la juste valeur des flux de trésorerie futurs d'un instrument financier fluctue en raison des variations des taux d'intérêt du marché. À compter du deuxième trimestre de 2011, certains paiements fondés sur des montants liés à la location d'appareils seront calculés au moyen des taux d'intérêt à moyen terme en vigueur aux États-Unis au moment de la livraison. Pour couvrir le risque lié aux augmentations des taux d'intérêt jusqu'à la date de livraison prévue, Air Canada a, au premier trimestre de 2011, conclu des swaps différés de taux d'intérêt d'une valeur notionnelle totale de 234 M\$ US. Ces swaps ont des échéances contractuelles qui coïncident avec la durée des contrats de location. Cependant, le règlement des dérivés aura lieu à chaque date de livraison prévue des appareils et ces échéances s'échelonnent entre mai 2011 et juillet 2012. La juste valeur de ces contrats au 31 mars 2011 est de 4 M\$, avec position favorable aux contreparties, et la perte est comptabilisée dans le gain sur instruments financiers comptabilisés à la juste valeur dans le compte de résultat consolidé d'Air Canada.

Gestion du risque lié au prix du carburant

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

Pour le premier trimestre de 2011 :

- Air Canada a acheté des contrats d'options sur le pétrole brut visant l'exposition au risque lié au prix du carburant pour 2011 et 2012 à l'égard desquels la prime au comptant s'élève à 10 M\$ (8 M\$ au premier trimestre de 2010).
- Des contrats de dérivés liés au carburant ont été réglés à une juste valeur nette de 11 M\$ avec position favorable à Air Canada (14 M\$ avec position favorable aux contreparties au premier trimestre de 2010).

Au 31 mars 2011, Air Canada avait couvert environ 29 % de ses achats prévus de kérosène d'ici à la fin de 2011 à un prix plafond moyen du West Texas Intermediate (« WTI ») de 100 \$ US le baril, dont environ 7 % sont visés par un prix plancher de 85 \$ US le baril. Les contrats d'Air Canada destinés à couvrir les achats prévus de carburéacteur pour l'exercice 2011 portent sur le pétrole brut et comprennent des options d'achat, des tunnels, des écarts sur options d'achat et des options structurées à trois voies. Air Canada avait aussi couvert environ 1 % de ses achats prévus en carburéacteur pour 2012 au moyen de contrats portant sur le pétrole brut à un prix plafond moyen de 119 \$ US le baril. La juste valeur du portefeuille de dérivés liés au

carburant au 31 mars 2011 s'établit à 68 M\$, avec position favorable à Air Canada (33 M\$, avec position favorable à Air Canada au 31 décembre 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 mars 2011 ainsi que les moyennes pondérées des prix plancher et plafond du WTI pour chaque exercice actuellement couvert par type d'instrument dérivé.

Instrument dérivés	Échéance	Volume (en barils)	Prix plancher moyen pondéré du WTI (en \$ US/baril)	Prix plafond moyen pondéré du WTI (en \$ US/baril)
Options d'achat	2011	4 095 000	s. o.	99 \$
Options d'achat	2012	240 000	s. o.	119 \$
Écarts sur options d'achat ¹⁾	2011	120 000	s. o.	115 \$
Tunnels	2011	810 000	84 \$	96 \$
Options à trois voies ¹⁾	2011	480 000	86 \$	110 \$

1) Les écarts sur options d'achat et les options à trois voies sont assujettis à un prix plafond de protection de 155 \$ le baril et de 150 \$ le baril, respectivement.

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)		Premiers trimestres	
		2011	2010
Compte consolidé de résultat			
<u>Charges opérationnelles</u>			
Carburéacteur	Perte efficace réalisée sur des dérivés désignés en application de la comptabilité de couverture	s. o.	(58) \$
<u>Produits (charges) non opérationnels</u>			
Gain sur instruments financiers comptabilisés à la juste valeur	Gain de juste valeur de marché sur des couvertures économiques	36 \$	1 \$
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 désignés en application de la comptabilité de couverture	s. o.	58 \$
	Impôt lié au reclassement	s. o.	- \$

9. Estimations comptables critiques

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

Avantages futurs du personnel

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

Analyse de sensibilité

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

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

Dépréciation d'actifs à long terme

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

Immobilisations corporelles

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

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

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

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

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

Modalités de restitution des appareils loués

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

10. Méthodes comptables

10.1 Normes comptables futures

Suit un aperçu de la modification de normes comptables qu'Air Canada sera tenue d'appliquer au cours des exercices à venir :

IFRS 9, « Instruments financiers », 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 placements en titres de créance 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.

IFRS 9 s'appliquera aux états financiers des périodes annuelles ouvertes à compter du 1^{er} janvier 2013, et son application anticipée est permise. Air Canada continue d'évaluer l'incidence d'IFRS 9 sur son compte consolidé de résultat et son état consolidé de la situation financière.

10.2 Passage aux Normes internationales d'information financière

Avec prise d'effet le 1^{er} janvier 2011 comme il est décrit plus avant dans les états financiers consolidés résumés intermédiaires du premier trimestre de 2011 et les notes complémentaires d'Air Canada, Air Canada a commencé à présenter ses résultats financiers selon les Normes internationales d'information financière (« IFRS »).

Pour évaluer sa performance opérationnelle et financière, Air Canada utilise diverses mesures. La direction surveille et évalue constamment ces mesures, et les met à jour au besoin afin de s'assurer qu'elles soient des sources de données utiles pour la prise de décisions relatives au rendement d'Air Canada.

Est présentée dans le tableau ci-après une comparaison des mesures clés pertinentes selon les IFRS et selon les PCGR du Canada (« PCGRC ») pour l'exercice terminé le 31 décembre 2010 :

(en millions de dollars canadiens sauf indication contraire)	Exercice 2010 ¹⁾		
	IFRS	PCGRC	Variation (\$)
Mesures de performance financière			
Produits opérationnels	10 786	10 786	-
Résultat opérationnel avant ajustement de la provision pour enquêtes sur le fret, montant net ¹⁾	232	361	(129)
Résultat opérationnel	278	407	(129)
Résultat pour la période	(24)	107	(131)
Marge opérationnelle (%) avant ajustement de la provision pour enquêtes sur le fret, montant net ¹⁾	2,2 %	3,3 %	(1,1) pts
Marge opérationnelle (%)	2,6 %	3,8 %	(1,2) pts
BAIILA avant ajustement de la provision pour enquêtes sur le fret, montant net ^{1), 2)}	1 386	1 386	-
BAIILA ²⁾	1 432	1 432	-
Marge BAIILA (%) avant ajustement de la provision pour enquêtes sur le fret, montant net ^{1), 2)}	12,9 %	12,9 %	-
Marge BAIILA (%) ²⁾	13,3 %	13,3 %	-
Trésorerie, équivalents de trésorerie et placements à court terme	2 192	2 192	-
Flux de trésorerie disponibles ³⁾	746	746	-
Dettes nettes ajustées ⁴⁾	4 874	4 687	187
Résultat par action – dilué	(0,12) \$	0,37 \$	(0,49) \$
Mesures de performance opérationnelle			Variation (¢)
Produits passages par PMP (« rendement unitaire ») (en cents) ⁵⁾	18,1	18,1	-
Produits passages par SMO (« PPSMO ») (en cents) ⁵⁾	14,8	14,8	-
Produits opérationnels par SMO (en cents) ⁵⁾	17,0	17,0	-
Charges opérationnelles par SMO (« COSMO ») (en cents)	16,6	16,4	0,2
COSMO, exclusion faite de la charge de carburant (en cents)	12,4	12,2	0,2

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 BAIILA (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 15, Mesures financières hors PCGR, ci-après pour un rapprochement du BAIILA 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) n'est pas une mesure financière reconnue par les PCGR. Se reporter à la rubrique 15 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 15 du présent rapport de gestion pour un complément d'information à cet égard.

5) Un ajustement favorable de 40 M\$ relativement aux produits liés à la coentreprise transatlantique, mise au point définitivement en décembre 2010 mais ayant pris effet le 1^{er} janvier 2010, qu'Air Canada a créée avec United Airlines ainsi qu'à d'autres ententes intertransporteurs a été inscrit au quatrième trimestre de 2010. À des fins de comparaison, ces mesures ont été ajustées pour ne pas tenir compte de l'incidence de l'ajustement favorable de 40 M\$ inscrit au quatrième trimestre de 2010.

Résumé des répercussions sur les mesures clés de l'adoption des IFRS

Sont résumées dans le texte ci-après certaines des répercussions sur les mesures clés de l'adoption des IFRS pour l'exercice terminé le 31 décembre 2010 :

- Aucune variation des produits opérationnels.
- Une baisse de 129 M\$ du résultat opérationnel, après ajustement de la provision pour enquêtes sur le fret, qui passe à 278 M\$, compte tenu notamment des pertes de valeur de 49 M\$ selon les IFRS inscrites à l'égard des appareils A340-300 et 767-200, lesquelles pertes n'étaient pas comptabilisées selon les PCGR du Canada.
- Aucune variation nette du BAIIALA.
- Une augmentation de 187 M\$ de la dette nette ajustée, du fait de la consolidation de certaines entités de location d'appareils ad hoc (« entités ad hoc ») selon les IFRS. La consolidation de ces entités ad hoc ne change en rien les flux de trésorerie sous-jacents relativement à ces contrats de location. La tranche supplémentaire de la dette consolidée à l'égard des entités ad hoc a trait à des dettes liées à des tiers relativement à ces entités.
- Aucune variation nette des flux de trésorerie disponibles et aucune variation de la trésorerie, des équivalents de trésorerie et des placements à court terme.

Exemptions et exceptions appliquées à la transition aux IFRS

Les états financiers consolidés résumés intermédiaires non audités du premier trimestre de 2011 et les notes complémentaires d'Air Canada présentent les méthodes comptables adoptées conformément aux IFRS ainsi que les rapprochements avec les répercussions sur les états financiers consolidés à la transition. IFRS 1 permet aux nouveaux adoptants de se prévaloir de certaines exemptions aux exigences générales contenues dans les IFRS. Air Canada a choisi de se prévaloir des exemptions facultatives qui suivent concernant l'application rétrospective complète :

Regroupements d'entreprises

Air Canada a choisi de ne pas appliquer IFRS 3 (dans sa version modifiée en 2008) rétrospectivement aux regroupements d'entreprises ayant eu lieu avant le 1^{er} janvier 2010, date du passage aux IFRS. Par suite de ce choix, la présentation des regroupements d'entreprises antérieurs demeure inchangée.

Juste valeur ou réévaluation au coût présumé

Air Canada a choisi d'évaluer les appareils et les réacteurs qui lui appartiennent et ceux qui sont visés par des contrats de location-financement à la juste valeur au 1^{er} janvier 2010 et d'utiliser cette juste valeur comme coût présumé à cette date. Le choix de la juste valeur en tant que coût présumé a été fait en partie du fait que la juste valeur fournit généralement une information plus pertinente. De plus, elle facilite la répartition des valeurs liées aux appareils à la transition aux IFRS.

Selon les PCGR du Canada, Air Canada a appliqué la comptabilité « nouveau départ » le 30 septembre 2004. En conséquence, tous les actifs et les passifs consolidés d'Air Canada ont été présentés à leurs justes valeurs, sauf pour ce qui est des impôts futurs. Comme l'autorise IFRS 1, Air Canada a choisi d'utiliser ces justes valeurs comme coût présumé pour les IFRS à compter de la date de la réévaluation, sauf pour les éléments suivants : i) les appareils et les réacteurs lui appartenant ou visés par des contrats de location-financement, qui sont évalués à la juste valeur au 1^{er} janvier 2010, comme il est indiqué ci-dessus, et ii) les immobilisations incorporelles et le goodwill (écart d'acquisition) qui sont, dans ce cas, évalués au coût historique, sans tenir compte de l'application des justes valeurs au nouveau départ. Par conséquent, les immobilisations incorporelles ont diminué de 587 M\$, du fait de la décomptabilisation des immobilisations incorporelles qui avaient été établies conformément à la comptabilité « nouveau départ » selon les PCGR du Canada, décomptabilisation contrebalancée par l'inscription au goodwill d'un montant de 311 M\$ et la réduction du passif d'impôt futur de 40 M\$.

Avantages du personnel

Air Canada a choisi de comptabiliser le cumul des gains et des pertes actuariels des régimes de retraite et avantages complémentaires au 1^{er} janvier 2010 directement dans le déficit. Ce choix a entraîné une charge nette au déficit de 840 M\$ au 1^{er} janvier 2010. En outre, Air Canada a constaté un passif supplémentaire au titre des exigences de financement minimal de 1 937 M\$ à la transition aux IFRS.

Coûts d'emprunt

Air Canada a appliqué la norme IAS 23R aux périodes annuelles ouvertes à compter du 1^{er} janvier 2010, date du passage aux IFRS. Selon les PCGR du Canada, la méthode comptable d'Air Canada consistait à incorporer les intérêts. Ce choix n'a eu aucune incidence à la transition aux IFRS.

Ajustements à l'état consolidé de la situation financière au basculement aux IFRS

Le tableau ci-après présente l'état consolidé de la situation financière selon les PCGR au 1^{er} janvier 2010, ainsi que les ajustements transitoires en IFRS, tels qu'ils sont décrits ci-dessus, qui permettent d'établir la situation financière d'ouverture conformément aux IFRS.

Au 1 ^{er} janvier 2010 (en millions de dollars canadiens)	PCGRC	Ajustements	IFRS
Actif			
Actif courant	2 651 \$	- \$	2 651 \$
Immobilisations corporelles	6 369	(82)	6 287
Immobilisations incorporelles	916	(587)	329
Goodwill	-	311	311
Dépôts et autres actifs	470	77	547
	10 406 \$	(281) \$	10 125 \$
Passif			
Passif courant	3 002 \$	- \$	3 002 \$
Dette à long terme et contrats de location-financement	4 054	259	4 313
Impôts sur le résultat différés	85	(40)	45
Obligations au titre des régimes de retraite et autres avantages du personnel	1 163	2 777	3 940
Provisions liées à la maintenance	14	447	461
Autres passifs non courants	441	(57)	384
	8 759	3 386	12 145
Participation ne donnant pas le contrôle	201	(201)	-
Capitaux propres attribuables aux actionnaires			
Capital social	532	312	844
Surplus d'apport	1 825	(1 772)	53
Déficit	(727)	(2 154)	(2 881)
Cumul des autres éléments du résultat global	(184)	-	(184)
	1 446	(3 614)	(2 168)
Participation ne donnant pas le contrôle	-	148	148
Total des capitaux propres	1 647	(3 667)	(2 020)
Total du passif et des capitaux propres	10 406 \$	(281) \$	10 125 \$

Les principales répercussions sur l'état consolidé de la situation financière sont résumées ci-dessous :

- Aucune variation de l'actif courant ou du passif courant.
- Baisse de 82 M\$ des immobilisations corporelles traduisant essentiellement les ajustements de juste valeur à l'égard des appareils et moteurs en propriété et en location-financement au 1^{er} janvier 2010.
- Baisse de 587 M\$ de la valeur des immobilisations incorporelles en partie contrebalancée par l'inscription au goodwill d'un montant de 311 M\$ issu de la comptabilisation de ces actifs au coût historique.
- Augmentation de 259 M\$ de la dette à long terme et des contrats de location-financement du fait de la consolidation d'entités ad hoc supplémentaires visant des garanties liées à des tiers à l'égard de 21 contrats de location d'avions.
- Accroissement de 2 777 M\$ du passif au titre des retraites et des avantages complémentaires traduisant la comptabilisation des pertes actuarielles cumulées et d'un passif supplémentaire au titre des exigences de financement minimal des régimes agréés d'Air Canada.
- Augmentation de 447 M\$ des provisions liées à la maintenance à l'égard des conditions relatives aux retours de location.

Compte tenu des ajustements, le déficit d'ouverture en IFRS s'établit à 2 881 M\$.

Le compte de résultat consolidé trimestriel et annuel de 2010 d'Air Canada en IFRS est présenté dans le tableau ci-après :

(en millions de dollars canadiens, sauf les données par action)	T1 2010	T2 2010	T3 2010	T4 2010	Exercice 2010
Produits opérationnels					
Passages	2 095 \$	2 314 \$	2 722 \$	2 296 \$	9 427 \$
Fret	104	115	123	124	466
Autres	320	196	181	196	893
	2 519	2 625	3 026	2 616	10 786
Charges opérationnelles					
Carburant avions	619	660	733	640	2 652
Salaires et charges sociales	474	479	473	487	1 913
Redevances aéroportuaires et de navigation	226	236	270	229	961
Contrats d'achat de capacité	235	238	257	241	971
Dotation aux amortissements et aux pertes de valeur	196	193	185	227	801
Maintenance avions	186	147	157	164	654
Frais de vente et de distribution	142	142	151	146	581
Restauration et fournitures connexes	74	75	76	54	279
Communications et technologies de l'information	49	49	47	50	195
Locations avions	90	88	89	86	353
Autres	364	271	282	277	1 194
	2 655	2 578	2 720	2 601	10 554
Résultat opérationnel avant l'élément suivant	(136)	47	306	15	232
Ajustement de la provision pour enquêtes sur le fret, montant net ¹⁾	-	-	-	46	46
Résultat opérationnel	(136)	47	306	61	278
Produits (charges) non opérationnels					
Gain (perte) de change	123	(190)	115	136	184
Produits d'intérêts	2	4	4	9	19
Charges d'intérêts	(83)	(138)	(90)	(86)	(397)
Coût financier net du passif au titre des avantages du personnel	(19)	(19)	(19)	(18)	(75)
Perte sur immobilisations	-	(1)	-	-	(1)
Gain sur instruments financiers comptabilisés à la juste valeur	2	(18)	5	8	(3)
Autres	(2)	(3)	(4)	(21)	(30)
	23	(365)	11	28	(303)
Résultat avant impôts sur le résultat	(113)	(318)	317	89	(25)
Économie (charge) d'impôts sur le résultat					
Exigible	1	2	-	1	4
Différée	-	(2)	-	(1)	(3)
Résultat pour la période	(112) \$	(318) \$	317 \$	89 \$	(24) \$
BAILALA avant ajustement de la provision pour enquêtes sur le fret, montant net ^{1), 2)}	150 \$	328 \$	580 \$	328 \$	1 386 \$
BAILALA ²⁾	150 \$	328 \$	580 \$	374 \$	1 432 \$
Résultat par action – dilué	(0,41) \$	(1,14) \$	1,10 \$	0,27 \$	(0,12) \$

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 BAILALA (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 15, Mesures financières hors PCGR, ci-après pour un rapprochement du BAILALA au résultat opérationnel.

Le tableau des flux de trésorerie trimestriels et annuels de 2010 d'Air Canada en IFRS est présenté ci-après :

(en millions de dollars canadiens)	T1 2010	T2 2010	T3 2010	T4 2010	Exercice 2010
Flux de trésorerie liés aux :					
Activités opérationnelles					
Résultat de la période	(112) \$	(318) \$	317 \$	89 \$	(24) \$
Ajustements au titre du rapprochement avec les flux de trésorerie nets liés aux activités opérationnelles					
Dotation aux amortissements et aux provisions pour pertes de valeur	196	193	185	227	801
Perte sur immobilisations	-	1	-	-	1
Perte (gain) de change	(134)	177	(97)	(158)	(212)
Impôts sur le résultat différés	-	2	-	1	3
Excédent de la capitalisation des régimes d'avantages du personnel sur la charge de ces régimes	(2)	8	(21)	(9)	(24)
Dérivés liés au carburant et autres dérivés	35	41	21	5	102
Dépôts de garantie liés aux couvertures du carburant, montant net	23	7	11	2	43
Variation des provisions liées à la maintenance	20	11	11	15	57
Ajustement de la provision pour enquêtes sur le fret, montant net ¹⁾	-	-	-	(46)	(46)
Variation des soldes des éléments du fonds de roulement sans incidence sur la trésorerie	257	160	(303)	25	139
Autres	9	50	27	7	93
	292	332	151	158	933
Activités de financement					
Produit des emprunts	100	-	1 075	-	1 175
Émissions d'actions	-	-	-	2	2
Réduction de la dette à long terme et des obligations au titre des contrats de location-financement	(164)	(96)	(808)	(100)	(1 168)
Autres	(2)	-	-	-	(2)
	(66)	(96)	267	(98)	7
Activités d'investissement					
Placements à court terme	(244)	(174)	48	(440)	(810)
Achat d'immobilisations corporelles et incorporelles	(77)	(35)	(39)	(36)	(187)
Produits de la vente d'actifs	-	1	27	1	29
Produit des opérations de cession-bail	20	-	-	-	20
Réduction de la lettre de crédit d'Aveos	23	-	-	-	23
Autres	22	(8)	(48)	(6)	(40)
	(256)	(216)	(12)	(481)	(965)
Augmentation (diminution) de la trésorerie et des équivalents de trésorerie	(30) \$	20 \$	406 \$	(421) \$	(25) \$

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\$.

11. Arrangements hors bilan

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

12. Transactions entre parties liées

Au 31 mars 2011, Air Canada n'était partie à aucune transaction entre parties liées selon la définition qu'en donne le 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.

13. Facteurs de risque

On trouvera de l'information détaillée sur les facteurs de risque auxquels est exposée Air Canada à la rubrique 18, *Facteurs de risque*, du rapport de gestion de 2010 d'Air Canada daté du 10 février 2011. Air Canada n'a connaissance d'aucun changement notable visant ces facteurs de risque depuis cette date. Cependant, l'information sur les facteurs de risque évoqués à la rubrique *Litiges en cours* du rapport de gestion d'Air Canada de 2010 daté du 10 février 2011 est actualisée comme suit : le délai de prescription usuel de cinq ans au cours duquel le Département de justice des États-Unis peut demander la mise en accusation pour violation présumée des lois sur les pratiques tarifaires anticoncurrentielles en matière de fret est expiré le 14 février 2011 sans qu'aucune procédure n'ait été intentée contre Air Canada.

14. Contrôles et procédures

Contrôles et procédures de communication de l'information et contrôles internes à l'égard de l'information financière

La Société s'est dotée des contrôles et procédures de présentation de l'information financière 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.

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

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

Dans les documents déposés par la Société pour le premier trimestre de 2011, le chef de la direction et le chef des Affaires financières de la Société ont attesté, en application du *Règlement 52-109*, du caractère approprié de l'information financière communiquée, de la conception des contrôles et procédures de communication de l'information 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 le rapport financier intermédiaire, et le Conseil d'administration de la Société a approuvé ces documents aux fins de publication.

Changements aux contrôles internes à l'égard de l'information financière

Du fait du passage des PCGR du Canada aux IFRS, les contrôles internes à l'égard de l'information financière ont subi d'importants changements dans les secteurs suivants :

- Choix de méthodes comptables (y compris les contrôles visant les changements de méthodes comptables)
- Les immobilisations corporelles
- Les provisions (modalités de restitution des appareils)
- Les dépréciations d'actifs à long terme
- Les avantages du personnel

La direction a examiné les risques liés au contrôle du passage aux IFRS et a mis en œuvre des procédures visant à obtenir une assurance raisonnable concernant la conception des contrôles internes à l'égard de l'information financière qui sont nouveaux ou modifiés notablement en raison de la transition.

15. Mesures financières hors PCGR

BIIIALA

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

Le BIIIALA d'Air Canada est rapproché de la perte opérationnelle comme suit :

(en millions de dollars canadiens)	Premiers trimestres		
	2011	2010	Variation (\$)
Perte opérationnelle selon les PCGR	(66) \$	(136) \$	70 \$
Rajouter :			
Locations avions	88	90	(2)
Dotation aux amortissements et aux pertes de valeur	185	196	(11)
BIIIALA	207 \$	150 \$	57 \$

Le BIIIALA (avant la réduction nette de 46 M\$ de la provision pour enquêtes sur le fret) est rapproché du résultat opérationnel (avant la réduction nette de 46 M\$ de la provision pour enquêtes sur le fret) selon les IFRS et selon les PCGR du Canada comme suit :

(en millions de dollars canadiens)	Exercice 2010		
	IFRS	PCGR	Variation (\$)
Résultat opérationnel selon les PCGR avant ajustement de la provision pour enquêtes sur le fret, montant net ¹⁾	232 \$	361 \$	(129) \$
Rajouter :			
Locations avions	353	346	7
Dotation aux amortissements et aux pertes de valeur	801	679	122
BIIIALA avant ajustement de la provision pour enquêtes sur le fret, montant net ¹⁾	1 386 \$	1 386 \$	- \$
Rajouter :			
Ajustement de la provision pour enquêtes sur le fret, montant net ¹⁾	46	46	-
BIIIALA	1 432 \$	1 432 \$	- \$

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

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

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

(en millions de dollars canadiens)	Premiers trimestres		
	2011	2010	Variation (\$)
Charges opérationnelles selon les PCGR	2 819 \$	2 655 \$	164 \$
Retrancher :			
Carburant avions	(742)	(619)	(123)
Charges opérationnelles, exclusion faite de la charge de carburant	2 077 \$	2 036 \$	41 \$

Dettes nettes ajustées

La dette nette ajustée est une mesure hors PCGR utilisée par Air Canada qui pourrait ne pas être comparable aux mesures présentées par d'autres sociétés ouvertes. Air Canada inclut les contrats de location simple immobilisés, car c'est là un moyen courant dans le secteur d'attribuer une valeur aux obligations au titre de contrats de location simple. La pratique courante dans le secteur consiste à multiplier par 7 les frais annualisés de location d'avions. Cette définition du contrat de location simple immobilisé est propre à Air Canada et pourrait ne pas être comparable à des mesures analogues présentées par d'autres sociétés ouvertes.

La dette nette ajustée selon les IFRS se compare à la dette nette ajustée selon les PCGR du Canada de la façon suivante :

(en millions de dollars canadiens)	Exercice terminé le 31 décembre 2010		
	IFRS	PCGR	Variation (\$)
Total de la dette à long terme et des contrats de location-financement	4 028 \$	3 952 \$	(76) \$
Partie courante de la dette à long terme et des contrats de location-financement	567	505	(62)
Total de la dette à long terme et des contrats de location-financement, y compris la partie courante	4 595	4 457	(138)
Moins la trésorerie, les équivalents de trésorerie et les placements à court terme	(2 192)	(2 192)	-
Dettes nettes	2 403 \$	2 265 \$	(138) \$
Contrats de location simple immobilisés	2 471	2 422	(49)
Dettes nettes ajustées	4 874 \$	4 687 \$	(187) \$

Flux de trésorerie consolidés

Les flux de trésorerie disponibles constituent une mesure hors PCGR utilisée par Air Canada qui pourrait ne pas être comparable aux mesures présentées par d'autres sociétés ouvertes. Air Canada considère que les flux de trésorerie disponibles constituent un indicateur de la vigueur financière et du rendement de ses activités étant donné qu'ils indiquent le montant de trésorerie disponible et qui peut notamment être affecté au remboursement de la dette, au respect de ses échéances courantes et au réinvestissement dans Air Canada.

Les flux de trésorerie disponibles selon les IFRS se comparent aux flux de trésorerie disponibles selon les PCGR du Canada comme suit :

(en millions de dollars canadiens)	Exercice 2010		
	IFRS	PCGR	Variation (\$)
Flux de trésorerie opérationnels nets, avant les éléments suivants	818 \$	836 \$	(18) \$
Excédent de la capitalisation des régimes d'avantages du personnel sur la charge de ces régimes	(24)	(126)	102
Variation des soldes des éléments du fonds de roulement sans incidence sur la trésorerie	139	154	(15)
Flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles	933	864	69
Achats d'immobilisations corporelles et incorporelles	(187)	(118)	(69)
Flux de trésorerie disponibles	746 \$	746 \$	- \$

16. 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.

BIIIALA — 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 15 du présent rapport de gestion pour un complément d'information.

COSMO — Charges opérationnelles par siège-mille offert.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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