



Premier trimestre 2010
Rapport de gestion



Le 6 mai 2010

TABLE DES MATIÈRES

1. Points saillants	1
2. Introduction.....	2
3. Aperçu général.....	4
4. Résultats d'exploitation – Comparaisons des premiers trimestres de 2010 et de 2009.....	6
5. Parc aérien	18
6. Gestion financière et gestion du capital.....	19
6.1 Situation financière	19
6.2 Dette nette ajustée	20
6.3 Situation de trésorerie	20
6.4 Fonds de roulement.....	21
6.5 Flux de trésorerie consolidés.....	22
6.6 Dépenses en immobilisations et contrats de financement connexes	22
6.7 Obligations contractuelles	23
6.8 Obligations de capitalisation des régimes de retraite	23
6.9 Capital social	23
7. Résultats financiers trimestriels	24
8. Instruments financiers et gestion du risque	25
9. Méthodes comptables	29
9.1 État d'avancement du plan de conversion aux Normes internationales d'information financière	29
10. Arrangements hors bilan	29
11. Opérations entre apparentés.....	29
12. Facteurs de risque.....	30
13. Contrôles et procédures	31
14. Mesures financières hors PCGR	32
15. Glossaire	33

1. Points saillants

Le tableau ci-dessous présente les points saillants de nature financière et statistique d'Air Canada pour les périodes indiquées ci-après.

(en millions de dollars canadiens sauf les montants par action)	Premiers trimestres		
	2010	2009	Variation (\$)
Données financières			
Produits d'exploitation	2 519	2 391	128
Perte d'exploitation	(126)	(188)	62
Charges hors exploitation	(75)	(109)	34
Perte avant participation sans contrôle, écart de change et impôts	(201)	(297)	96
Perte de la période	(85)	(400)	315
Marge d'exploitation (%)	(5,0) %	(7,9) %	2,9 pts
BAIHALA ¹⁾	138	57	81
Marge du BAIHALA (%) ¹⁾	5,5 %	2,4 %	3,1 pts
Trésorerie, équivalents de trésorerie et placements à court terme	1 621	1 087	534
Flux de trésorerie disponibles	215	61	154
Ratio emprunts-capitaux propres ajusté (%)	79,3 %	93,3 %	(14,0) pts
Perte de base et diluée par action	(0,31) \$	(4,00) \$	3,69 \$
			Variation %
Statistiques d'exploitation			
Passagers-milles payants (PMP) (en millions)	11 692	10 984	6,4
Sièges-milles offerts (SMO) (en millions)	14 727	13 821	6,6
Coefficient d'occupation (%)	79,4 %	79,5 %	(0,1) pt
Produits passages par PMP (en cents)	17,9	18,2	(2,2)
Produits passages par SMO (en cents)	14,2	14,5	(2,3)
Produits d'exploitation par SMO (en cents)	17,1	17,3	(1,1)
Charges d'exploitation par SMO (CESMO) (en cents)	18,0	18,7	(3,7)
CESMO, exclusion faite de la charge de carburant (en cents)	13,8	14,4	(4,2)
Effectif moyen (en milliers d'ETP) ²⁾	22,9	22,7	0,7
Avions en service à la clôture de la période ³⁾	327	334	(2,1)
Utilisation moyenne du parc aérien (en heures par jour) ⁴⁾	9,4	9,1	3,1
Longueur moyenne des étapes (en milles) ⁴⁾	856	841	1,9
Prix du litre de carburant (en cents) ⁵⁾	70,7	71,4	(1,0)
Consommation de carburant (en millions de litres)	872	827	5,4

- 1) Voir la rubrique 14, Mesures financières hors PCGR, ci-après pour un rapprochement du BAIHALA au résultat d'exploitation.
- 2) 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.
- 3) Comprend les avions de Jazz visés par le CAC de Jazz.
- 4) 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.
- 5) Compte tenu des frais de transport et déduction faite des résultats de couverture du carburant.

2. Introduction

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

Le rapport de gestion du premier trimestre de 2010 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 2010. Ce rapport doit être lu en parallèle avec les états financiers consolidés intermédiaires non vérifiés du premier trimestre de 2010 et les notes s'y rapportant, ainsi qu'avec les états financiers consolidés vérifiés de 2009 et les notes et rapport de gestion s'y rapportant. Sauf indication contraire, l'information financière ici présentée est conforme aux principes comptables généralement reconnus (« PCGR ») du Canada. Les états financiers consolidés non vérifiés d'Air Canada pour le premier trimestre de 2010 ont été établis conformément aux méthodes comptables présentées dans la note 2 afférente aux états financiers consolidés vérifiés de 2009 d'Air Canada. Sauf indication du contraire, tous les montants sont exprimés en dollars canadiens. La rubrique 15, *Glossaire*, donne l'explication des principaux termes utilisés dans le présent document. Sauf indication contraire, le présent rapport de gestion est actuel en date du 5 mai 2010.

Le présent rapport de gestion renferme des énoncés prospectifs. On se reportera ci-après à la *Mise en garde concernant les énoncés prospectifs* pour une analyse des risques, incertitudes et hypothèses liés à ces énoncés. Pour une description des risques auxquels est confrontée Air Canada, on se reportera à la rubrique 12 du présent rapport de gestion ainsi qu'à la rubrique 19, *Facteurs de risque* du rapport de gestion de 2009 d'Air Canada, figurant sur le site d'Air Canada au www.aircanada.com ou sur SEDAR au www.sedar.com.

Le 6 mai 2010, la Société a publié dans un communiqué ses résultats du premier trimestre de 2010. Ce communiqué peut être consulté sur le site Web d'Air Canada au www.aircanada.com ou sur SEDAR au www.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 Web d'Air Canada au www.aircanada.com ou sur SEDAR au www.sedar.com.

MISE EN GARDE CONCERNANT LES ÉNONCÉS PROSPECTIFS

Les communications publiques orales ou écrites d'Air Canada peuvent contenir des énoncés prospectifs 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 rendent compte d'analyses et d'autres informations basées 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 pourraient donc différer sensiblement des résultats évoqués par ces énoncés prospectifs du fait de l'action de divers facteurs, dont l'état du secteur, du marché, du crédit et de la conjoncture en général, la capacité de réduire les coûts d'exploitation et d'obtenir du financement, les questions de retraite, les 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 comme les éruptions volcaniques, et des facteurs d'origine humaine), les questions d'assurance et les coûts qui s'y rattachent, l'évolution de la demande en raison 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 à la rubrique 12 du présent rapport de gestion ainsi qu'à la rubrique 19, *Facteurs de risque*, du rapport de gestion de 2009 d'Air Canada. Les énoncés prospectifs contenus dans le présent rapport de gestion présentent les attentes d'Air Canada en date de celui-ci 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 ses énoncés prospectifs. Elle a présumé notamment que l'économie nord-américaine poursuivrait sa reprise graduelle en 2010. Air Canada a également présumé que le dollar canadien se négocierait en moyenne à 1,02 \$ CA pour 1,00 \$ US au deuxième trimestre de 2010 et pour l'ensemble de 2010, et que le cours du carburant s'établirait en moyenne à 0,72 \$ le litre pour le deuxième trimestre de 2010 et pour l'ensemble de 2010 (dans les deux cas, compte non tenu des positions de couverture en place).

3. Aperçu général

Les résultats d'exploitation d'Air Canada pour le premier trimestre de 2010 sont présentés à la rubrique 4 du présent rapport de gestion.

Suit un aperçu général des résultats d'exploitation d'Air Canada pour le premier trimestre de 2010 par rapport au premier trimestre de 2009.

Air Canada a inscrit une perte nette de 85 M\$, ou 0,31 \$ par action après dilution, au premier trimestre de 2010, contre une perte nette de 400 M\$, ou 4,00 \$ par action après dilution, au premier trimestre de 2009. La perte nette du premier trimestre de 2010 tient compte d'un gain de change de 100 M\$ principalement attribuable à l'appréciation du dollar canadien au 31 mars 2010 par rapport au 31 décembre 2009. Pour 1 \$ US, le taux de change à midi, le 31 mars 2010, était de 1,0156 \$ CA, tandis qu'il était de 1,0466 \$ CA le 31 décembre 2009, à midi.

Au premier trimestre de 2010, Air Canada a constaté une perte d'exploitation de 126 M\$, soit une amélioration de 62 M\$ par rapport à la perte d'exploitation de 188 M\$ du premier trimestre de 2009. Le BAIIALA se chiffre à 138 M\$ pour le premier trimestre de 2010, contre un BAIIALA de 57 M\$ au premier trimestre de 2009, soit une augmentation de 81 M\$. On se reportera plus loin à la rubrique 14, *Mesures financières hors PCGR*, pour un complément d'information.

Vers la mi-2009, Air Canada a lancé le Programme de transformation des coûts (le « PTC ») dont les projets visent la réalisation d'économies et l'augmentation du chiffre d'affaires par l'amélioration des contrats en place, des méthodes d'exploitation et de la productivité interne. En date du présent rapport de gestion, Air Canada avait réalisé, sur une base annualisée, 255 M\$ de son objectif de 270 M\$ pour 2010 et 281 M\$ de son objectif global de 500 M\$ devant être atteint d'ici la fin 2011. Il avait été fait état du PTC et des objectifs visés à cet égard dans le communiqué d'Air Canada du 10 février 2010. Air Canada accorde au PTC l'une de ses plus grandes priorités.

Au premier trimestre de 2010, Air Canada a inscrit des produits d'exploitation de 2 519 M\$, en hausse de 128 M\$ (+5,4 %) sur les produits d'exploitation de 2 391 M\$ du premier trimestre de 2009. Cette hausse vient d'une croissance de 108 M\$ (+5,2 %) des produits passages et des produits fret par rapport au premier trimestre de 2009, des retombées des mesures d'accroissement du chiffre d'affaires au titre du PTC, ainsi que d'une hausse des produits tirés de tiers à Vacances Air Canada par rapport au premier trimestre de 2009. La croissance des produits passages réseau vient surtout d'une hausse de 6,4 % du trafic passagers à l'échelle du réseau dans le sillon de la reprise de l'activité économique, et d'un accroissement de 6,6 % de la capacité réseau en glissement annuel. Pour l'ensemble du réseau, le rendement unitaire s'est replié de 2,2 % par rapport au premier trimestre de 2009, par suite surtout des contrecoups de l'appréciation du dollar canadien sur les produits passages libellés en devises, de la réduction des suppléments carburant, de l'accentuation des réductions tarifaires visant à stimuler le trafic pour combler le surplus de capacité, et de l'intensification de la concurrence des prix, tout particulièrement sur les destinations antillaises. Les conséquences négatives de l'appréciation du dollar canadien sur les produits passages libellés en devises ont entraîné une diminution de 61 M\$ des produits passages réseau au premier trimestre de 2010. Les produits passages par siège-mille offert (« PPSMO ») du premier trimestre de 2010 s'inscrivent en baisse de 2,3 % par rapport au premier trimestre de 2009, par suite surtout de la baisse des rendements réalisés en dépit d'un coefficient d'occupation qui n'a pratiquement pas bougé par rapport au trimestre correspondant de 2009.

Pour le premier trimestre de 2010, Air Canada a inscrit des charges d'exploitation de 2 645 M\$, en hausse de 66 M\$ (+2,6 %) par rapport aux charges d'exploitation de 2 579 M\$ du premier trimestre de 2009. L'incidence de la plus grande vigueur du dollar canadien pour les charges d'exploitation libellées en devises (surtout en dollars US) par rapport au premier trimestre de 2009 a fait baisser les charges d'exploitation de quelque 162 M\$ par rapport à la période correspondante de 2009. Le PTC a eu des retombées positives sur diverses catégories de charges d'exploitation au premier trimestre de 2010, dont le carburant, les charges salariales, les frais d'achat de capacité de Jazz, les redevances aéroportuaires, les technologies de l'information, les frais d'escale, la promotion et la publicité, et divers autres frais et services. Ces diminutions des charges d'exploitation ont été plus qu'annulées par des augmentations liées à l'augmentation de trafic amenée par le relèvement de 6,6 % de la capacité d'Air Canada par rapport à la même période de 2009, à une hausse des prix du carburant en glissement annuel ainsi qu'à des augmentations de la charge de retraite et de l'amortissement.

Les charges d'exploitation par siège-mille offert (« CESMO ») ont diminué de 3,7 % par rapport au premier trimestre de 2009. Si l'on fait exclusion de la charge de carburant, les CESMO se sont repliées de 4,2 % par rapport au premier trimestre de 2009. Ce repli de 4,2 % des CESMO (exclusion faite de la charge de carburant) pour le premier trimestre de 2010 est en phase avec la réduction de l'ordre de 3,5 % à 4,5 % des CESMO (exclusion faite de la charge de carburant) qu'Air Canada avait projetée dans son communiqué du 10 février 2010.

4. Résultats d'exploitation – Comparaisons des premiers trimestres de 2010 et de 2009

Le tableau et l'analyse ci-après comparent les résultats d'Air Canada pour les premiers trimestres de 2010 et de 2009.

(en millions de dollars canadiens, sauf les montants par action)	Premiers trimestres		Variation	
	2010	2009	\$	%
Produits d'exploitation				
Passages	2 095 \$	2 011 \$	84 \$	4
Fret	104	80	24	30
Autres	320	300	20	7
	2 519	2 391	128	5
Charges d'exploitation				
Carburant avions	619	593	26	4
Salaires et charges sociales	470	458	12	3
Redevances aéroportuaires et de navigation	226	230	(4)	(2)
CAC de Jazz	226	246	(20)	(8)
Amortissement	176	159	17	11
Maintenance avions	200	189	11	6
Restauration et fournitures connexes	74	67	7	10
Communications et technologies de l'information	80	79	1	1
Locations avions	88	86	2	2
Commissions	60	49	11	22
Autres	426	423	3	1
	2 645	2 579	66	3
Perte d'exploitation	(126)	(188)	62	
Produits (charges) hors exploitation				
Intérêts créiteurs	2	6	(4)	
Intérêts débiteurs	(78)	(105)	27	
Intérêts capitalisés	-	1	(1)	
Perte sur actifs	(1)	-	(1)	
Gain (perte) sur instruments financiers comptabilisés à la juste valeur	2	(10)	12	
Autres	-	(1)	1	
	(75)	(109)	34	
Perte avant les éléments suivants	(201)	(297)	96	
Participation sans contrôle	(3)	(4)	1	
Écart de change	100	(101)	201	
Économie d'impôts	19	2	17	
Perte de la période	(85) \$	(400) \$	315 \$	
BAIHALA¹⁾	138 \$	57 \$	81 \$	
Perte de base et diluée par action	(0,31) \$	(4,00) \$	3,69 \$	

1) Voir la rubrique 14, Mesures financières hors PCGR, ci-après pour un rapprochement du BAIHALA et du résultat d'exploitation.

Hausse de 4,2 % des produits passages réseau par rapport au premier trimestre de 2009

Comparativement au premier trimestre de 2009, les produits passages réseau se sont accrus de 84 M\$ (+4,2 %) pour se fixer à 2 095 M\$ au premier trimestre de 2010, en raison de l'augmentation de trafic. Ce résultat a été atténué par la baisse de rendement unitaire réseau en glissement annuel.

Au premier trimestre de 2010, les produits passages tirés de la cabine de haut rapport sur l'ensemble du réseau ont représenté presque 70 % de l'augmentation totale des produits passages réseau. Cette croissance des produits de la cabine de haut rapport au premier trimestre vient d'une augmentation de 10,6 % du trafic et d'une amélioration de 3,9 % du rendement unitaire dans le service de haut de gamme. Des gains de rendement ont été observés en cabine de haut rapport sur tous les segments de marché. Même si la croissance du chiffre d'affaires de la cabine de haut rapport représente une amélioration notable par rapport au premier trimestre de 2009, ces produits n'en restent pas moins en deçà des niveaux du premier trimestre de 2008. En classe économique, il s'est produit une baisse de 4,7 % du rendement unitaire en glissement annuel en regard d'un trafic qui, lui, s'est accru de 6,0 % en classe économique par rapport au trimestre correspondant de 2009.

Au premier trimestre de 2010, Air Canada a accru sa capacité globale de 6,6 % par rapport au premier trimestre de 2009, en relevant la capacité de 2,7 % sur les segments nord-américains et de 10,5 % à l'international. La variation des produits passages réseau par rapport au premier trimestre de 2009 s'explique notamment par :

- Une augmentation de 6,4 % du trafic réseau en regard d'une capacité qui, elle, a été relevée de 6,6 %, donnant lieu à un coefficient d'occupation réseau pratiquement inchangé par rapport au premier trimestre de 2009. Le relèvement de 6,6 % de la capacité réseau au premier trimestre de 2010 par rapport au premier trimestre de 2009 est légèrement supérieur à l'augmentation de capacité (exprimée en sièges-milles offerts) de l'ordre de 5,5 % à 6,5 % qu'Air Canada avait projetée dans son communiqué du 10 février 2010. La hausse légèrement supérieure de la capacité par rapport à ce qui avait été prévu est venue du plus grand nombre de vols amené par le trafic lié aux Jeux olympiques d'hiver que ce qui avait été projeté au départ.
- Une diminution de 2,2 % du rendement unitaire réseau par rapport au premier trimestre de 2009, attribuable à l'incidence de la vigueur du dollar canadien sur les produits passages libellés en monnaies étrangères, à la réduction des suppléments carburant en glissement annuel, à l'intensification de la concurrence sur les prix tout particulièrement sur les Antilles, et aux réductions tarifaires plus marquées visant à stimuler le trafic, notamment sur le segment transpacifique où la capacité a été accrue de 25,6 % par rapport à un an plus tôt. Au premier trimestre de 2010, la classe économique a vu son rendement unitaire se replier de 4,7 %, alors qu'il s'est accru de 3,9 % en cabine de haut rapport par rapport au même trimestre de 2009.
- L'appréciation du dollar canadien au premier trimestre de 2010 par rapport au premier trimestre de 2009, qui a fait baisser la valeur en dollars canadiens de ventes conclues à l'étranger, et s'est répercutee à la baisse sur les produits passages, représentant une diminution de 61 M\$ des produits passages du premier trimestre de 2010 par rapport au premier trimestre de 2009.
- Une diminution de 2,3 % des PPSMO par rapport au premier trimestre de 2009, attribuable au repli du rendement unitaire.

Le tableau ci-dessous présente les variations en pourcentage du premier trimestre de 2009 au premier trimestre de 2010 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.

1 ^{er} trimestre 2010 par rapport au	Produits	Capacité	Trafic	Coefficient	Rendement	PPSMO
	passages	(en SMO)	(en PMP)	d'occupation	unitaire	
1 ^{er} trimestre 2009	Variation (%)	Variation (%)	Variation (%)	Variation (points)	Variation (%)	Variation (%)
Lignes intérieures	1,5	2,6	0,8	(1,4)	0,6	(1,1)
Lignes transfrontalières	6,0	2,8	3,4	0,5	2,5	3,1
Lignes transatlantiques	6,5	6,2	5,8	(0,3)	0,5	0,1
Lignes transpacifiques	14,5	25,6	23,6	(1,4)	(7,4)	(8,8)
Autres lignes	(0,5)	4,3	6,6	1,7	(6,6)	(4,6)
Réseau	4,2	6,6	6,4	(0,1)	(2,2)	(2,3)

Le tableau ci-dessous présente les variations en pourcentage et en glissement annuel pour le premier trimestre de 2010 ainsi que pour chacun des quatre trimestres précédents en ce qui concerne les produits passagers, la capacité, le trafic, le coefficient d'occupation, le rendement unitaire et les produits passagers par siège-mille offert pour l'ensemble du réseau.

Réseau	Résultats trimestriels en glissement annuel (variation en pourcentage)				
	T1 2009	T2 2009	T3 2009	T4 2009	T1 2010
Produits passagers	(13,0)	(16,1)	(13,2)	(7,0)	4,2
Capacité (en SMO)	(10,3)	(5,4)	(3,3)	2,0	6,6
Trafic (en PMP)	(10,9)	(7,9)	(2,1)	0,4	6,4
Coefficient d'occupation (en points)	(0,5)	(2,2)	1,0	(1,3)	(0,1)
Rendement unitaire	(2,3)	(8,9)	(11,2)	(7,3)	(2,2)
PPSMO	(3,0)	(11,3)	(10,2)	(8,8)	(2,3)

Hausse de 1,5 % des produits passagers intérieurs par rapport au premier trimestre de 2009

Sur les lignes intérieures, les produits passagers de 829 M\$ au premier trimestre de 2010 s'inscrivent en hausse de 12 M\$ (+1,5 %) par rapport au premier trimestre de 2009, par suite à la fois d'une hausse du trafic et d'une amélioration du rendement unitaire. Au premier trimestre de 2010, Air Canada a accru sa capacité intérieure de 2,6 % par rapport au premier trimestre de 2009. Cette capacité a été surtout augmentée sur les lignes transcontinentales ainsi que sur les destinations de l'Ouest du Canada, sous l'effet de l'apport des Jeux olympiques d'hiver 2010, et sur les destinations des Maritimes. Parmi les facteurs à avoir contribué à la variation des produits passagers intérieurs du premier trimestre par rapport à un an plus tôt, figurent :

- Une augmentation de 0,8 % du trafic en regard d'une capacité accrue de 2,6 %, qui a fait baisser de 1,4 point le coefficient d'occupation.
- Une augmentation de 0,6 % du rendement unitaire par rapport au premier trimestre de 2009, venue en partie du trafic à plus haut rendement amené par les Jeux olympiques. En outre, le service *Rapidair* faisant la navette entre Toronto et Montréal ou Ottawa, a produit des rendements nettement supérieurs en glissement annuel en raison notamment de plusieurs augmentations de prix. Ces gains ont été atténués par l'incidence des rendements plus modestes réalisés sur les lignes des Maritimes, en réaction aux réductions de prix visant à stimuler le trafic pour combler le surplus de capacité. Sur les Maritimes, l'augmentation de capacité est venue du nouveau service (inauguré en mai 2009) entre Ottawa et St. John's et de l'affectation de plus gros appareils à plusieurs destinations dont Toronto - Moncton et Ottawa – Halifax. L'incidence défavorable du dollar canadien plus vigoureux sur les produits passagers des lignes intérieures et la diminution des suppléments carburant en glissement annuel ont nui au rendement unitaire des lignes intérieures au premier trimestre de 2010.
- L'appréciation du dollar canadien au premier trimestre de 2010 par rapport au premier trimestre de 2009, qui a entraîné, pour les produits passagers intérieurs, une diminution de 11 M\$ des produits passagers par rapport au premier trimestre de 2009.
- Un repli de 1,1 % des PPSMO par rapport au premier trimestre de 2009, attribuable à la diminution du coefficient d'occupation.

Le tableau ci-dessous présente les variations en pourcentage et en glissement annuel pour le premier trimestre de 2010 ainsi que pour chacun des quatre trimestres précédents en ce qui concerne les produits passagers, la capacité, le trafic, le coefficient d'occupation, le rendement unitaire et les produits passagers par siège-mille offert des lignes intérieures.

Lignes intérieures	Résultats trimestriels en glissement annuel (variation en pourcentage)				
	T1 2009	T2 2009	T3 2009	T4 2009	T1 2010
Produits passagers	(11,4)	(17,0)	(13,3)	(7,9)	1,5
Capacité (en SMO)	(7,3)	(5,8)	(1,5)	(0,6)	2,6
Trafic (en PMP)	(8,3)	(8,2)	0,7	(1,3)	0,8
Coefficient d'occupation (en points)	(1,0)	(2,1)	1,8	(0,5)	(1,4)
Rendement unitaire	(3,3)	(9,5)	(13,6)	(6,7)	0,6
PPSMO	(4,4)	(11,9)	(11,7)	(7,3)	(1,1)

Hausse de 6,0 % des produits passagers transfrontaliers par rapport au premier trimestre de 2009

Sur les lignes transfrontalières avec les États-Unis, les produits passagers de 465 M\$ au premier trimestre de 2010 sont de 26 M\$ (+6,0 %) supérieurs à ceux du premier trimestre de 2009 en raison à la fois d'une croissance du trafic et de l'amélioration du rendement intérieur. Au premier trimestre de 2010, la capacité sur les lignes transfrontalières a été accrue de 2,8 % par rapport au premier trimestre de 2009. Parmi les facteurs à avoir contribué à la variation des produits passagers transfrontaliers du premier trimestre par rapport à un an plus tôt, figurent :

- Une hausse de 3,4 % du trafic en regard d'une capacité qui a été relevée de 2,8 %, donnant lieu à un gain de 0,5 point du coefficient d'occupation par rapport au premier trimestre de 2009. La hausse de capacité vient surtout du lancement de services entre Calgary et Portland, ainsi qu'entre Calgary et Honolulu, Maui et San Diego. Air Canada a également mis en service une nouvelle ligne entre Montréal et Houston et accru sa capacité sur les lignes de la Floride avec l'instauration de nouveaux services entre Montréal et Fort Myers et entre Ottawa et Orlando. La suspension des lignes Toronto – Austin, Calgary – Chicago et Halifax – LaGuardia au deuxième semestre de 2009 a en partie annulé l'effet de ces augmentations. Le service a aussi été réduit sur les lignes entre Toronto et Los Angeles et San Francisco ainsi qu'au départ de Montréal et de Toronto à destination de Fort Lauderdale.
- Une hausse de 2,5 % du rendement unitaire par rapport au premier trimestre de 2009, traduisant des gains de rendement sur toutes les grandes lignes transfrontalières avec les États-Unis, à l'exception des lignes sur Hawaii et entre l'Ouest du Canada et l'Ouest des États-Unis, où les rendements ont souffert du supplément de capacité et de la trop grande compétitivité des prix. Dans l'ensemble, le rendement en cabine de haut rapport a fait des gains marqués par rapport au premier trimestre de 2009.
- L'appréciation du dollar canadien au premier trimestre de 2010 par rapport au premier trimestre de 2009, qui s'est répercutee à la baisse sur les produits passagers transfrontaliers, représentant une diminution de 18 M\$ au premier trimestre de 2010 par rapport au premier trimestre de 2009.
- Une hausse de 3,1 % des PPSMO par rapport au premier trimestre de 2009, attribuable non seulement au meilleur rendement unitaire, mais aussi à l'amélioration du coefficient d'occupation.

Le tableau ci-dessous présente les variations en pourcentage et en glissement annuel pour le premier trimestre de 2010 ainsi que pour chacun des quatre trimestres précédents en ce qui concerne les produits passagers, la capacité, le trafic, le coefficient d'occupation, le rendement unitaire et les produits passagers par siège-mille offert des lignes transfrontalières.

Lignes transfrontalières	Résultats trimestriels en glissement annuel (variation en pourcentage)				
	T1 2009	T2 2009	T3 2009	T4 2009	T1 2010
Produits passagers	(17,2)	(14,4)	(13,1)	(3,7)	6,0
Capacité (en SMO)	(13,7)	(4,7)	(8,8)	(1,8)	2,8
Trafic (en PMP)	(14,4)	(9,5)	(8,0)	(5,0)	3,4
Coefficient d'occupation (en points)	(0,7)	(3,9)	0,7	(2,5)	0,5
Rendement unitaire	(3,4)	(5,4)	(5,4)	1,4	2,5
PPSMO	(4,1)	(10,2)	(4,6)	(1,9)	3,1

Hausse de 6,5 % des produits passagers transatlantiques par rapport au premier trimestre de 2009

Sur les lignes transatlantiques, les produits passagers de 344 M\$ au premier trimestre de 2010 ont augmenté de 21 M\$ (+6,5 %) par rapport au premier trimestre de 2009, par suite surtout d'une croissance du trafic, mais également d'une amélioration du rendement unitaire. Au premier trimestre de 2010, la capacité des lignes transatlantiques a été augmentée de 6,2 % par rapport au premier trimestre de 2009. Cette augmentation de capacité a été opérée sur toutes les grandes lignes transatlantiques, hormis sur le Royaume-Uni, où la capacité a été réduite par rapport à un an plus tôt. Un nouveau service transatlantique commun à Air Canada, Lufthansa, Continental et United Airlines, en cours d'implantation, permet à Air Canada de renforcer sa présence sur cet axe et, notamment, sur plusieurs marchés américains et internationaux. La mise en place de structures tarifaires exhaustives sur plusieurs nouvelles destinations et l'extension du champ d'action d'Air Canada rendue possible par l'accès aux réseaux des compagnies partenaires ont contribué à faire augmenter le trafic entre les

États-Unis et l'Europe tout en améliorant le rendement unitaire en y attirant un trafic plus rentable. Parmi les facteurs à avoir contribué à la variation des produits passagers transatlantiques du premier trimestre par rapport à un an plus tôt, figurent :

- Une augmentation de 5,8 % du trafic sur une capacité accrue de 6,2 %, faisant baisser de 0,3 point le coefficient d'occupation par rapport au premier trimestre de 2009.
- L'augmentation de capacité au premier trimestre de 2010, qui s'est surtout traduite par l'ajout de nouvelles destinations comme Montréal – Genève et l'augmentation des fréquences sur les lignes Calgary – Francfort et Toronto – Tel Aviv. Les augmentations de capacité sur ces lignes ont été en partie compensées par la réduction de capacité des lignes sur le Royaume-Uni.
- Un gain de 0,5 % de rendement par rapport au premier trimestre de 2009, attribuable en partie au trafic à plus haut rendement amené par les Jeux olympiques d'hiver 2010, tout particulièrement sur les lignes au départ ou à destination du Royaume-Uni et de la Suisse. Les rendements unitaires ont aussi fait des gains sur la ligne Toronto – Tel Aviv. Ces augmentations ont été atténouées par les rendements plus faibles réalisés sur la France, sur l'Allemagne et sur Rome, ainsi que par les plus grandes réductions consenties sur les prix en vue de stimuler le trafic pour combler le supplément de capacité. L'incidence défavorable d'un dollar canadien plus vigoureux sur les produits passagers transatlantiques et la baisse des suppléments carburant en glissement annuel ont aussi fait reculer le rendement transatlantique au premier trimestre de 2010.
- L'appréciation du dollar canadien au premier trimestre de 2010 par rapport au premier trimestre de 2009, qui a eu pour effet de faire baisser de 15 M\$ les produits passagers transatlantiques en glissement annuel.
- Les PPSMO, qui sont restés essentiellement les mêmes qu'au premier trimestre de 2009.

Le tableau ci-dessous présente les variations en pourcentage et en glissement annuel pour le premier trimestre de 2010 ainsi que pour chacun des quatre trimestres précédents en ce qui concerne les produits passagers, la capacité, le trafic, le coefficient d'occupation, le rendement unitaire et les produits passagers par siège-mille offertes sur les lignes transatlantiques.

Lignes transatlantiques	Résultats trimestriels en glissement annuel (variation en pourcentage)				
	T1 2009	T2 2009	T3 2009	T4 2009	T1 2010
Produits passagers	(12,7)	(11,1)	(6,7)	(4,8)	6,5
Capacité (en SMO)	(9,7)	(0,1)	6,8	6,7	6,2
Trafic (en PMP)	(12,9)	(1,6)	5,9	2,4	5,8
Coefficient d'occupation (en points)	(2,7)	(1,3)	(0,8)	(3,3)	(0,3)
Rendement unitaire	0,1	(9,7)	(11,8)	(7,0)	0,5
PPSMO	(3,4)	(11,0)	(12,6)	(10,8)	0,1

Hausse de 14,5 % des produits passagers transpacifiques par rapport au premier trimestre de 2009

Sur les lignes transpacifiques, les produits passagers de 206 M\$ du premier trimestre de 2010 sont de 26 M\$ (+14,5 %) supérieurs à ceux du premier trimestre de 2009, en raison de la hausse du trafic. Au premier trimestre de 2010, la capacité a été relevée de 25,6 % par rapport au premier trimestre de 2009, le nombre de places ayant été augmenté sur toutes les grandes lignes transpacifiques. Parmi les facteurs à avoir contribué à la variation des produits passagers transpacifiques du premier trimestre par rapport à un an plus tôt, figurent :

- Une hausse de 23,6 % du trafic en regard d'une capacité accrue de 25,6 %, qui a fait baisser de 1,4 point du coefficient d'occupation par rapport au premier trimestre de 2009. Air Canada a accru la capacité de son service transpacifique par le relancement en novembre 2009 de son service sans escale Toronto – Narita assuré par 777 de Boeing, par le lancement du service sans escale Calgary – Narita assuré par 767 de Boeing en mars 2010, et par l'augmentation des fréquences au départ de Vancouver vers la Chine.

- Une baisse de 7,4 % du rendement unitaire par rapport au premier trimestre de 2009, rendant compte des réductions tarifaires plus prononcées visant à remplir la capacité supplémentaire par une stimulation du trafic. L'incidence défavorable de l'appréciation du dollar canadien sur les produits passages transpacifiques et la réduction des suppléments carburant en glissement annuel ont aussi contribué à faire reculer le rendement des lignes transpacifiques au premier trimestre de 2010.
- L'appréciation du dollar canadien au premier trimestre de 2010 par rapport au premier trimestre de 2009, qui a fait baisser de 11 M\$ les produits passages transpacifiques en glissement annuel.
- La baisse de 8,8 % des PPSMO par rapport au premier trimestre de 2009, venue principalement de la baisse de rendement, mais en outre du recul du coefficient d'occupation.

Le tableau ci-dessous présente les variations en pourcentage et en glissement annuel pour le premier trimestre de 2010 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 des lignes transpacifiques.

Lignes transpacifiques	Résultats trimestriels en glissement annuel (variation en pourcentage)				
	T1 2009	T2 2009	T3 2009	T4 2009	T1 2010
Produits passages	(12,3)	(19,8)	(21,9)	(9,7)	14,5
Capacité (en SMO)	(26,0)	(12,6)	(14,8)	6,5	25,6
Trafic (en PMP)	(20,5)	(15,7)	(12,6)	4,2	23,6
Coefficient d'occupation (en points)	6,2	(3,1)	2,1	(1,8)	(1,4)
Rendement unitaire	10,2	(4,9)	(10,6)	(13,4)	(7,4)
PPSMO	18,5	(8,3)	(8,4)	(15,2)	(8,8)

Baisse de 0,5 % des autres produits passages par rapport au premier trimestre de 2009

Les produits passages tirés des « autres lignes » (Pacifique-Sud, Antilles, Mexique et Amérique du Sud), de 251 M\$ au premier trimestre de 2010, sont de 1 M\$ (-0,5 %) inférieurs à ceux du premier trimestre de 2009 du fait des rendements inférieurs réalisés en regard d'une augmentation globale de 6,6 % du trafic en glissement annuel. La capacité a été accrue sur toutes les grandes destinations hormis le Mexique. Parmi les facteurs à avoir contribué à la variation des autres produits passages du premier trimestre par rapport à un an plus tôt, figurent :

- Une augmentation de 6,6 % du trafic, en regard d'une capacité accrue de 4,3 %, donnant lieu à un gain de 1,7 point du coefficient d'occupation par rapport à la période correspondante de 2009.
- Un rendement unitaire en repli de 6,6 % par rapport au premier trimestre de 2009, traduisant les plus grandes réductions tarifaires visant à stimuler le trafic, la plus grande concurrence exercée sur le plan des prix particulièrement sur les Antilles, la réduction des suppléments carburant en glissement annuel ainsi que les conséquences négatives d'un dollar canadien plus fort sur les autres produits passages. Des baisses du rendement unitaire ont été observées sur toutes les grandes destinations, hormis les lignes vers l'Amérique du Sud, qui se sont améliorées en glissement annuel.
- L'appréciation du dollar canadien au premier trimestre de 2010 par rapport au premier trimestre de 2009, qui s'est répercutée à la baisse sur les autres produits passages, les faisant reculer de 6 M\$ en glissement annuel.
- Une diminution de 4,6 % des PPSMO par rapport au premier trimestre de 2009, attribuable à la baisse de rendement.

Le tableau ci-dessous présente les variations en pourcentage et en glissement annuel pour le premier trimestre de 2010 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 des « autres lignes ».

Autres lignes	Résultats trimestriels en glissement annuel (variation en pourcentage)				
	T1 2009	T2 2009	T3 2009	T4 2009	T1 2010
Produits passagers	(11,2)	(23,3)	(20,1)	(10,8)	(0,5)
Capacité (en SMO)	4,2	(6,6)	(7,2)	(0,1)	4,3
Trafic (en PMP)	1,4	(8,0)	(7,6)	3,3	6,6
Coefficient d'occupation (en points)	(2,2)	(1,2)	(0,4)	2,6	1,7
Rendement unitaire	(12,4)	(16,7)	(13,5)	(13,7)	(6,6)
PPSMO	(14,8)	(17,9)	(13,9)	(10,7)	(4,6)

Hausse de 30 % des produits fret par rapport au premier trimestre de 2009

Les produits fret se chiffrent à 104 M\$ pour le premier trimestre de 2010, en hausse de 24 M\$ (+30 %) par rapport au premier trimestre de 2009. Le trafic fret s'est accru de 59 % par rapport à la même période de 2009 en raison d'une forte croissance du trafic sur tous les marchés et principalement sur l'Amérique du Sud, le Pacifique et l'Atlantique. Au premier trimestre de 2009, le trafic avait souffert du ralentissement économique et de la baisse de la demande de fret aérien. Pour l'ensemble du réseau, le rendement fret par tonne-mille payante (« TMP ») a diminué de 18 % par rapport au même trimestre de 2009, en raison surtout de l'augmentation des pressions tarifaires issues de la concurrence et des contrecoups de l'appréciation du dollar canadien sur les opérations réalisées en devises. Parmi les facteurs à avoir contribué à la variation des produits fret du premier trimestre par rapport à un an plus tôt, figurent :

- Une augmentation de 10 % des produits fret intérieurs en regard d'une hausse de 28 % du trafic et d'un repli de 14 % du rendement par TMP. Sur les lignes intérieures, la capacité d'emport de fret a été accrue de 4 % par rapport au premier trimestre de 2009.
- Une augmentation de 18 % des produits fret transatlantiques en regard d'une hausse de 43 % du trafic et d'un repli de 18 % du rendement par TMP. Sur les lignes transatlantiques, la capacité d'emport de fret a été accrue de 5 % par rapport au premier trimestre de 2009.
- Une augmentation de 63 % des produits fret transpacifiques en regard d'une hausse de 79 % du trafic et d'un repli de 9 % du rendement par TMP. Sur les lignes transpacifiques, la capacité d'emport de fret a été accrue de 24 % par rapport au premier trimestre de 2009.
- Une augmentation de 49 % des produits fret des autres lignes en regard d'une hausse de 95 % du trafic et d'un repli de 23 % du rendement par TMP. Sur les autres lignes, la capacité d'emport de fret a été accrue de 5 % par rapport au premier trimestre de 2009.
- L'appréciation du dollar canadien par rapport au premier trimestre de 2009, qui a fait reculer de 8 M\$ les produits libellés en devises au premier trimestre de 2010.

Hausse de 7 % des autres produits par rapport au premier trimestre de 2009

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 2010, les autres produits se chiffrent à 320 M\$, en hausse de 20 M\$ (+7 %) par rapport au premier trimestre de 2009, par suite d'une augmentation de 36 M\$ (+22 %) des produits de tiers à Vacances Air Canada attribuable à l'augmentation des prix des voyages organisés et à la hausse du trafic passagers amenée par l'augmentation de capacité par rapport à un an plus tôt. Cette augmentation a été atténuée par la baisse des produits tirés de la sous-location d'avions pendant le trimestre du fait surtout de la vente de deux appareils A340-300 d'Airbus qui avaient été sous-loués à des tiers au premier trimestre de 2009, et à l'incidence défavorable d'un dollar canadien plus vigoureux sur des produits de location d'avions libellés en dollars US.

Baisse de 3,7 % des CESMO (baisse de 4,2 %, exclusion faite de la charge de carburant) par rapport au premier trimestre de 2009

Les charges d'exploitation se chiffrent à 2 645 M\$ pour le premier trimestre de 2010, soit 66 M\$ ou 3 % de plus qu'au premier trimestre de 2009, les augmentations les plus marquées étant survenues au titre du carburant avions, des charges sociales, de l'amortissement, de la maintenance avions et des commissions. Ces augmentations ont été atténuées par des réductions des frais payés au titre du CAC de Jazz et des charges salariales. Un dollar canadien plus vigoureux au premier trimestre de 2010 qu'au premier trimestre de 2009 a fait baisser d'environ 162 M\$ les charges d'exploitation libellées en devises (surtout en dollars US) par rapport à un an plus tôt.

Pour le premier trimestre de 2010, le CESMO a diminué de 3,7 % par rapport au premier trimestre de 2009. Exclusion faite de la charge de carburant, les CESMO ont reculé de 4,2 % en glissement annuel. L'effet favorable d'un dollar canadien plus vigoureux sur les charges d'exploitation libellées en devises (surtout en dollars US) a joué pour environ 87 % dans la baisse des CESMO (exclusion faite de la charge de carburant). 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, les retombées des initiatives menées au titre du TC, ainsi que l'augmentation du taux d'utilisation des appareils et de la longueur moyenne des étapes par rapport au premier trimestre de 2009 sont aussi intervenues dans la baisse des CESMO en glissement annuel. Est venue en partie annuler ces baisses une augmentation de 24 M\$ des charges sociales par suite surtout de la hausse de la charge de retraite, de la révision des hypothèses actuarielles servant au calcul de la charge de retraite et de la hausse de l'amortissement.

La baisse de 4,2 % des CESMO (exclusion faite de la charge de carburant) pour le premier trimestre de 2010 est en phase avec la diminution de l'ordre de 3,5 % à 4,5 % des CESMO (exclusion faite de la charge de carburant) qu'avait projetée Air Canada dans son communiqué du 10 février 2010.

Le tableau ci-après compare les charges d'exploitation par siège-mille offert par Air Canada pour le premier trimestre de 2010 à celles de la période correspondante de 2009.

(en cents par SMO)	Premiers trimestres		Variation	
	2010	2009	Cents	%
Salaires	2,48	2,73	(0,25)	(9,2)
Charges sociales	0,71	0,58	0,13	22,4
Coûts de propriété (LAA) ¹⁾	1,79	1,77	0,02	1,1
Redevances aéroportuaires	1,53	1,66	(0,13)	(7,8)
CAC de Jazz	1,54	1,78	(0,24)	(13,5)
Maintenance avions	1,36	1,36	-	-
Restauration et fournitures connexes	0,50	0,49	0,01	2,0
Communications et technologies de l'information	0,55	0,57	(0,02)	(3,5)
Commissions	0,41	0,36	0,05	13,9
Autres	2,89	3,07	(0,18)	(5,9)
Charges d'exploitation, exclusion faite de la charge de carburant²⁾	13,76	14,37	(0,61)	(4,2)
Carburant avions	4,21	4,29	(0,08)	(1,9)
Total des charges d'exploitation	17,97	18,66	(0,69)	(3,7)

1) LAA s'entend de la combinaison des frais de location avions et de la charge d'amortissement.

2) Voir la rubrique 14, Mesures financières hors PCGR, du présent rapport de gestion pour un complément d'information.

Hausse de 4 % de la charge de carburant par rapport au premier trimestre de 2009

La charge de carburant se chiffre à 619 M\$ pour le premier trimestre de 2010, en hausse de 26 M\$ (+4 %) par rapport au premier trimestre de 2009. Parmi les facteurs à avoir contribué à la variation de la charge de carburant du premier trimestre par rapport à un an plus tôt, figurent :

- La hausse du prix de base du kérozène, responsable d'une augmentation de 154 M\$.
- Une augmentation liée au volume, de l'ordre de 24 M\$.

Ces augmentations ont été atténuées par :

- Les retombées favorables de l'appréciation du dollar canadien par rapport au dollar US, responsable d'une diminution de 83 M\$.
- Des pertes liées aux couvertures sur le carburant de 58 M\$ au premier trimestre de 2010, qui ont été reclassées du cumul des autres éléments du résultat étendu à la charge de carburant. Au premier trimestre de 2009, des pertes liées aux couvertures sur le carburant de 127 M\$ avaient été reclassées du cumul des autres éléments du résultat étendu à la charge de carburant.

Le tableau ci-dessous présente le coût du litre de carburant pour Air Canada, avec ou sans couverture, pour les périodes indiquées :

(en millions de dollars canadiens, sauf indication contraire)	Premiers trimestres		Variation	
	2010	2009	\$	%
Charge de carburant selon les PCGR ¹⁾	616 \$	591 \$	25 \$	4
Retrancher : Gains (pertes) de couverture sur le carburant reclassés du cumul des autres éléments du résultat étendu à la charge de carburant	(58)	(127)	69	54
Ajouter : Montant net des règlements en espèces à l'échéance de dérivés liés au carburant – Pertes (gains) réalisées ²⁾	14	44	(30)	(68)
Coût économique du carburant – hors PCGR ³⁾	572 \$	508 \$	64 \$	13
Consommation de carburant (en milliers de litres)	871 542	827 290	44 252	5
Coût du litre de carburant (en cents) – selon les PCGR	70,7	71,4	(0,7)	(1)
Coût du litre de carburant (en cents) – exclusion faite des gains (pertes) liés aux couvertures sur le carburant	64,1	56,1	8,0	14
Coût économique du litre de carburant (en cents) – hors PCGR	65,7	61,5	4,2	7

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

2) Ne comprend pas les contrats de couverture de 172 M\$ résiliés par anticipation au premier trimestre de 2009 et couvrant la consommation de carburant de 2009 et 2010.

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

Salaires et charges sociales de 470 M\$ au premier trimestre de 2010, en hausse de 12 M\$ (+3 %) par rapport au premier trimestre de 2009

Les charges salariales totalisent 365 M\$ pour le premier trimestre de 2010, en baisse de 12 M\$ (-3 %) par rapport au premier trimestre de 2009. Une diminution de 10 M\$ des charges liées aux programmes de compression des effectifs a été le principal facteur à contribuer à la baisse des charges salariales en glissement annuel. Est venue atténuer cette baisse une augmentation de l'effectif moyen de 166 équivalents temps plein (« ETP »), soit 0,7 % de plus qu'à la période correspondante de 2009, en réaction à l'augmentation de la capacité de la compagnie aérienne.

Les charges sociales se chiffrent à 105 M\$ pour le premier trimestre de 2010, en hausse de 24 M\$ (+30 %) par rapport au premier trimestre de 2009. Cette hausse des charges sociales vient essentiellement de l'augmentation de la charge de retraite entraînée par la révision des hypothèses actuarielles. Les hypothèses actuarielles utilisées dans la comptabilisation de la charge de retraite selon les PCGR diffèrent de celles qui entrent dans le calcul du déficit de solvabilité. Pour un complément d'information sur les obligations au titre de la capitalisation des régimes de retraite d'Air Canada, on se reportera à la rubrique 10.6 du rapport de gestion de 2009 d'Air Canada daté du 10 février 2010.

Diminution de 8 % des frais payés au titre du CAC de Jazz par rapport au premier trimestre de 2009

Les frais payés à Jazz Air SEC (« Jazz ») au titre du contrat d'achat de capacité avec Air Canada (le « CAC de Jazz ») se chiffrent à 226 M\$ pour le premier trimestre de 2010, contre 246 M\$ au premier trimestre de 2009, soit une diminution de 20 M\$ (-8 %). Cette diminution en glissement annuel des coûts d'achat de capacité vient surtout de l'incidence favorable du change sur les charges libellées en dollars US qu'Air Canada paie au titre du CAC de Jazz, responsable d'une diminution de 12 M\$, de l'incidence de la modification du CAC de Jazz en date du 1^{er} août 2009, responsable d'une diminution de 9 M\$ principalement attribuable à la réduction des majorations tarifaires au titre du CAC de Jazz, et de l'incidence de la réduction des vols, responsable d'une diminution de 7 M\$. Est venue atténuer ces diminutions une augmentation de 8 M\$ des tarifs au titre du CAC de Jazz en glissement annuel, dont une tranche de 3 M\$ vient de crédits de maintenance ponctuels en 2009 et une autre tranche de 2 M\$ est liée aux coûts de maintenance supplémentaires attribuables au vieillissement du parc de Jazz.

Augmentation de 8 % des coûts de propriété par rapport au premier trimestre de 2009

Les coûts de propriété (à savoir les loyers d'avions et l'amortissement) s'élèvent à 264 M\$ pour le premier trimestre de 2010, en hausse de 19 M\$ (+8 %) par rapport au premier trimestre de 2009. Parmi les facteurs à avoir contribué à la variation des coûts de propriété du premier trimestre par rapport à un an plus tôt, figurent :

- La variation des valeurs résiduelles des avions, qui a représenté une augmentation de 17 M\$ de la charge d'amortissement. Cette variation est principalement attribuable à l'appréciation du dollar canadien et à ses répercussions sur les valeurs résiduelles qui sont libellées en dollars US.
- L'incidence de la cession-bail d'appareils 777 de Boeing et l'ajout d'un 777 de Boeing au parc en exploitation d'Air Canada qui, conjugués, ont représenté une augmentation de 12 M\$.

Ces augmentations ont été en parties contrebalancées par :

- L'effet de l'appréciation du dollar canadien vis-à-vis du dollar américain, qui a comprimé de 12 M\$ les loyers d'avions.

Augmentation de 6 % des frais de maintenance avions par rapport au premier trimestre de 2009

Pour le premier trimestre de 2010, les frais de 200 M\$ de maintenance avions sont de 11 M\$ supérieurs (+6 %) à ceux du premier trimestre de 2009. Parmi les facteurs à avoir contribué à la variation des frais de maintenance avions du premier trimestre par rapport à un an plus tôt, figurent :

- Une augmentation nette de 15 M\$ des frais de maintenance des cellules, surtout attribuable au calendrier de révision générale de la flotte d'A319 d'Airbus. En outre, les frais liés à la flotte de 777 de Boeing se sont chiffrés à 7 M\$ pour le premier trimestre de 2010, contre moins de 1 M\$ au premier trimestre de 2009, en raison des premières révisions générales à être réalisées sur ces appareils au premier trimestre de 2010. Ces augmentations ont été en partie annulées par la baisse des opérations d'entretien des cellules sur les flottes d'A320 et d'A330 d'Airbus, de 767-300 de Boeing et d'Embraer.

- La hausse nette de 10 M\$ des frais d'entretien de composants, principalement attribuable à une plus grande activité d'entretien de composants liée à la flotte d'A320 d'Airbus, elle-même amenée par une augmentation des heures et fréquences de vols.
- La hausse nette de 10 M\$ des frais d'entretien moteurs, surtout attribuable au plus grand volume d'opérations sur les réacteurs des flottes d'A330 d'Airbus et d'E175 d'Embraer. Cette hausse a été atténuée par une baisse des activités d'entretien moteurs sur les flottes de 767-300 et de 777 de Boeing.

Ces augmentations ont été en partie annulées par :

- L'incidence de l'appréciation du dollar canadien par rapport au dollar américain sur les frais de maintenance (surtout moteurs et composants) libellés en dollars US, qui ont amené une diminution de 19 M\$ des frais de maintenance avions par rapport au premier trimestre de 2009.

Augmentation de 10 % des frais de restauration et de fournitures connexes par rapport au premier trimestre de 2009

Pour le premier trimestre de 2010, les frais de restauration et de fournitures connexes se chiffrent à 74 M\$, en augmentation de 7 M\$ (+10 %) par rapport au premier trimestre de 2009, conséquence de la hausse du trafic passagers. La progression du trafic en cabine de haut rapport ainsi que la hausse des vols internationaux ont joué dans l'augmentation des frais de restauration et de fournitures connexes en glissement annuel.

Hausse de 22 % des commissions par rapport au premier trimestre de 2009

Pour le premier trimestre de 2010, les commissions versées totalisent 60 M\$, en hausse de 11 M\$ (+22 %) par rapport au premier trimestre de 2009, ce qui traduit en partie l'augmentation de 4 % de la vente de passages en glissement annuel. De plus, l'augmentation de 4 M\$ des commissions versées par Vacances Air Canada au premier trimestre de 2010 est venue essentiellement de la hausse du trafic passagers et des rendements unitaires, ainsi que de la révision du barème de commissions. L'instauration d'une commission de 7 % à l'intention des agences de voyages canadiennes proposant les tarifs *Tango* sur ses vols intra-Canada a entraîné la hausse des commissions versées. Cependant, dans l'ensemble, d'après l'analyse de la direction, les retombées positives de cette mesure l'ont emporté sur les coûts qui y ont été engagés en permettant à Air Canada d'accroître ses produits passages.

Hausse de 1 % des autres charges d'exploitation par rapport au premier trimestre de 2009

Les autres charges d'exploitation totalisent 426 M\$ pour le premier trimestre de 2010, soit 3 M\$ de plus (+1 %) qu'au premier trimestre de 2009. Les augmentations de charges attribuables à la hausse du trafic amenée par le relèvement de la capacité d'Air Canada ainsi que la hausse des charges à Vacances Air Canada ont été largement annulées par les rajustements favorables de taux à l'égard d'opérations libellées en devises (incorporées ci-après aux « autres charges ») et par l'incidence des initiatives menées au titre du PTC sur les diverses autres charges d'exploitation. L'augmentation de 6 M\$ (+13 %) des frais liés aux cartes de crédit traduit la croissance des taux moyens et du volume de ventes de passages en glissement annuel. L'augmentation des charges à Vacances Air Canada est venue principalement de la hausse du trafic passagers, laquelle a été atténuée par une diminution des coûts liée à la partie terrestre des forfaits.

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

(en millions de dollars canadiens)	Premiers trimestres		Variation	
	2010	2009	\$	%
Portion terrestre des forfaits de Vacances Air Canada	135 \$	127 \$	8 \$	6
Cartes de crédit	51	45	6	13
Services d'escale	48	47	1	2
Location et entretien d'immeubles	34	33	1	3
Frais d'équipages	29	28	1	4
Frais et services divers	23	25	(2)	(8)
Autres charges	106	118	(12)	(10)
	426 \$	423 \$	3 \$	1

Charges hors exploitation de 75 M\$ au premier trimestre de 2010

Les charges hors exploitation se chiffrent à 75 M\$ pour le premier trimestre de 2010, contre des charges hors exploitation de 109 M\$ au premier trimestre de 2009. Parmi les facteurs à avoir contribué à la variation des charges hors exploitation du premier trimestre par rapport à un an plus tôt, figurent :

- La diminution de 22 M\$ des intérêts débiteurs nets par rapport au premier trimestre de 2009, surtout attribuable à :
 - Une diminution de 27 M\$ des intérêts débiteurs. Au premier trimestre de 2009, Air Canada avait inscrit une charge de 17 M\$ liée à une opération de cession-bail. Aucune charge de la sorte n'a été inscrite au premier trimestre de 2010. La diminution des intérêts débiteurs s'explique en outre par les retombées favorables de l'appréciation du dollar canadien sur les intérêts à payer en dollars US, par l'incidence des opérations de cession-bail réalisées au cours des 12 derniers mois sur des appareils 777 de Boeing, ainsi que par la baisse des taux d'intérêt moyens par rapport à un an plus tôt. Ces diminutions ont été atténuées par l'incidence nette des financements souscrits au cours des 12 derniers mois.

Cette diminution a été en partie contrebalancée par :

- Une diminution de 4 M\$ des intérêts créditeurs, attribuable à la baisse des taux d'intérêt.
- Des gains liés aux ajustements de juste valeur des instruments dérivés, qui se sont chiffrés à 2 M\$ au premier trimestre de 2010, contre des pertes de 10 M\$ au premier trimestre de 2009.

Gain de change de 100 M\$ au premier trimestre de 2010

Le gain de change, principalement lié à la dette à long terme libellée en dollars US, se chiffre à 100 M\$ pour le premier trimestre de 2010, contre une perte de change de 101 M\$ au premier trimestre de 2009. Le gain du premier trimestre de 2010 est surtout attribuable à l'appréciation du dollar canadien au 31 mars 2010 par rapport au 31 décembre 2009. Pour 1 \$ US, le taux de change à midi, le 31 mars 2010, était de 1,0156 \$ CA, tandis qu'il était de 1,0466 \$ CA le 31 décembre 2009, à midi.

Économie d'impôt de 19 M\$ au premier trimestre de 2010

Pour le premier trimestre de 2010, Air Canada a constaté une économie d'impôt de 19 M\$ sur une perte avant impôts de 104 M\$, pour un taux d'imposition effectif de 18 %. Des actifs d'impôts futurs ont été constatés dans la mesure où leur réalisation au cours de l'exercice en cours a été jugée plus probable qu'improbable.

5. Parc aérien

Le tableau qui suit présente les modifications réelles et projetées au parc en exploitation d'Air Canada (exclusion faite des appareils exploités par Jazz aux termes du CAC de Jazz) :

	Période écoulée		Projections				
	31 décembre 2009	Modifications apportées au parc au premier trimestre de 2010	31 mars 2010	Modifications au parc projetées pour le reste de 2010	31 décembre 2010	Modifications au parc projetées pour 2011	31 décembre 2011
777-300 de Boeing	12	-	12	-	12	-	12
777-200 de Boeing	6	-	6	-	6	-	6
767-300 de Boeing ¹⁾	30	-	30	-	30	(3)	27
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	35	-	35	-	35	-	35
190 d'EMBRAER	45	-	45	-	45	-	45
175 d'EMBRAER	15	-	15	-	15	-	15
Total	202	-	202	-	202	(3)	199
Âge moyen (en années)	9,7		10,0		10,7		11,6

1) Trois appareils 767-300 de Boeing devraient être retirés du parc en service d'Air Canada en 2011 en vue d'être remplacés par trois autres gros-porteurs.

Au 31 mars 2010, aux termes du CAC de Jazz, Jazz exploitait un parc de 125 appareils, soit cinq appareils de moins qu'au 31 décembre 2009. Le parc de Jazz visé par l'engagement a un âge moyen de 14,9 ans et, au 31 mars 2010, il se ventilait comme suit :

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

Air Canada a conclu un amendement au CAC de Jazz, entré en vigueur le 1^{er} août 2009, qui prévoit notamment une réduction de 133 à 125 appareils de l'engagement d'Air Canada à l'égard du parc minimum de Jazz. Le 9 février 2010, Jazz a annoncé avoir signé avec la division des Avions commerciaux de Bombardier une lettre d'intention portant sur la passation, sous réserve des conditions d'usage et de la conclusion d'un contrat d'achat liant les parties, d'une commande ferme de 15 avions régionaux à turbopropulseurs Q400 NextGen, avec des options sur 15 autres appareils. Les livraisons devraient commencer en mai 2011.

6. Gestion financière et gestion du capital

6.1 Situation financière

Le tableau ci-après présente le bilan condensé d'Air Canada au 31 mars 2010 et au 31 décembre 2009.

(en millions de dollars canadiens)	31 mars 2010	31 décembre 2009
Actif		
Trésorerie, équivalents de trésorerie et placements à court terme	1 621 \$	1 407 \$
Autres actifs à court terme	1 265	1 244
Actif à court terme	2 886	2 651
Immobilisations corporelles	6 222	6 369
Actifs incorporels	908	916
Dépôts et autres actifs	402	470
	10 418 \$	10 406 \$
Passif		
Passif à court terme	3 422 \$	3 002 \$
Dette à long terme et obligations locatives	3 694	4 054
Passif au titre des prestations de retraite et d'avantages complémentaires	1 136	1 163
Autres passifs à long terme	576	540
	8 828	8 759
Participation sans contrôle	171	201
Capitaux propres	1 419	1 446
	10 418 \$	10 406 \$

Les mouvements de l'actif et du passif à court terme sont décrits plus loin sous *Fonds de roulement*.

Les immobilisations corporelles se chiffrent à 6 222 M\$ au 31 mars 2010, soit 147 M\$ de moins qu'au 31 décembre 2009. Cette réduction résulte surtout de la charge d'amortissement de 160 M\$ au premier trimestre de 2010, atténuée par de nouvelles immobilisations corporelles de 38 M\$ et l'incidence du reste de l'opération de cession-bail complétée au premier trimestre de 2010.

La dette à long terme et les obligations locatives, y compris la partie échéant à moins de un an, s'établissent à 4 371 M\$ au 31 mars 2010, soit une diminution de 151 M\$ par rapport au 31 décembre 2009. La baisse de la dette à long terme et des obligations locatives par rapport au 31 décembre 2009 est venue principalement de l'appréciation du dollar canadien et des retombées favorables de 102 M\$ qu'elle a eues sur la dette d'Air Canada libellée en devises (surtout en dollars US) et sur ses obligations locatives. Au premier trimestre de 2010, les remboursements de 131 M\$ de la dette à long terme et des obligations locatives ont été en partie annulés par de nouveaux emprunts de 100 M\$.

6.2 Dette nette ajustée

Le tableau ci-après présente les soldes de la dette nette ajustée ainsi que le ratio de la dette nette à la dette nette majorée des capitaux propres d'Air Canada au 31 mars 2010 et au 31 décembre 2009.

(en millions de dollars canadiens)	31 mars 2010	31 décembre 2009	Variation (\$)
Total de la dette à long terme et des obligations locatives	3 694 \$	4 054 \$	(360) \$
Partie échéant à moins de un an de la dette à long terme et des obligations locatives	677	468	209
Total de la dette à long terme et des obligations locatives, y compris la partie échéant à moins de un an	4 371	4 522	(151)
Participation sans contrôle	171	201	(30)
Moins trésorerie, équivalents de trésorerie et placements à court terme	(1 621)	(1 407)	(214)
Dette nette et participation sans contrôle	2 921	3 316	(395)
Contrats de location-exploitation immobilisés ¹⁾	2 528	2 513	15
Dette nette et participation sans contrôle, montant ajusté	5 449	5 829	(380)
Capitaux propres	1 419 \$	1 446 \$	(27) \$
Ratio de la dette nette ajustée et de la participation sans contrôle, à la dette nette et à la participation sans contrôle majorée des capitaux propres	79,3 %	80,1 %	(0,8) pt

1) La dette nette ajustée est une mesure hors PCGR utilisée par la Société qui pourrait ne pas être comparable aux mesures présentées par d'autres sociétés ouvertes. La Société inclut les contrats de location-exploitation immobilisés, car c'est là un moyen courant dans le secteur d'attribuer une valeur aux obligations au titre de contrats de location-exploitation. La pratique courante dans le secteur consiste à multiplier par 7,5 les frais annualisés de location avions. Cette définition du capital est propre à la Société et pourrait ne pas être comparable à des mesures analogues présentées par d'autres sociétés ouvertes. Les loyers d'avions se sont élevés à 337 M\$ pour la période de 12 mois terminée le 31 mars 2010 et à 335 M\$ pour la période de 12 mois terminée le 31 décembre 2009. Les frais de location avions tiennent compte des loyers tirés de la sous-location d'appareils à des tiers. Les produits de sous-location associés à ces locations avions sont incorporés dans les « autres » produits de l'état consolidé des résultats d'Air Canada.

Au 31 mars 2010, le montant ajusté de la dette nette et de la participation sans contrôle, y compris les contrats de location-exploitation immobilisés, a diminué de 380 M\$ par rapport au 31 décembre 2009. Cette diminution est surtout attribuable aux retombées favorables de l'appréciation du dollar canadien au 31 mars 2010 par rapport au taux de change au 31 décembre 2009 sur la dette à long terme libellée en devises (surtout en dollars US) et les contrats de location-acquisition, responsables d'une diminution de 102 M\$, et à une augmentation de 214 M\$ de la trésorerie, des équivalents de trésorerie et des placements à court terme, qui s'explique essentiellement par des facteurs saisonniers s'étant répercutés favorablement sur les variations des soldes du fonds de roulement hors trésorerie au cours du premier trimestre de 2010.

Le ratio ajusté de la dette nette et de la participation sans contrôle à la dette nette et à la participation sans contrôle majorée des capitaux propres d'Air Canada a diminué, passant de 80,1 % au 31 décembre 2009 à 79,3 % au 31 mars 2010, soit une amélioration de 0,8 point.

6.3 Situation de trésorerie

Au 31 mars 2010, la trésorerie, les équivalents de trésorerie et les placements à court terme se chiffrent à 1 621 M\$, ou 16 % des produits d'exploitation en glissement annuel. Pour un complément d'information sur le risque d'illiquidité d'Air Canada, on se reportera à la rubrique 8 du présent rapport de gestion ainsi qu'à la rubrique 10.3 du rapport de gestion de 2009 d'Air Canada daté du 10 février 2010.

Au premier trimestre de 2010, Air Canada a pris des arrangements avec un nouveau prêteur, formé d'un groupe d'entités apparentées, visant à augmenter d'un montant global de 100 M\$ sa facilité de crédit à terme garantie de 600 M\$. En février 2010, la Société a touché de ce financement un produit de 100 M\$, déduction faite de 2 M\$ de frais de financement. De plus, au premier trimestre de 2010, Air Canada a touché un produit

net de 20 M\$ à la conclusion du reste de l'opération de cession-bail de trois appareils 777 de Boeing, qui avait été achevée pour l'essentiel au quatrième trimestre de 2009. Pour un complément d'information sur ces opérations, on se reportera à la rubrique 6 du rapport de gestion de 2009 d'Air Canada daté du 10 février 2010.

6.4 Fonds de roulement

Le tableau ci-après fournit un complément d'information sur les soldes de fonds de roulement d'Air Canada au 31 mars 2010 par rapport au 31 décembre 2009.

(en millions de dollars canadiens)	31 mars 2010	31 décembre 2009	Variation \$
Trésorerie et placements à court terme	1 621 \$	1 407 \$	214 \$
Débiteurs	799	701	98
Autres actifs à court terme	466	543	(77)
Créditeurs et charges à payer	(1 231)	(1 246)	15
Produits passages perçus d'avance	(1 514)	(1 288)	(226)
Partie échéant à moins de un an de la dette à long terme et des obligations locatives	(677)	(468)	(209)
	(536) \$	(351) \$	(185) \$

Le fonds de roulement négatif de 536 M\$ au 31 mars 2010 s'est détérioré de 185 M\$ par rapport au 31 décembre 2009, par suite surtout du reclassement des obligations liées à la dette du long au court terme, des paiements prévus de 131 M\$ sur la dette à long terme et les obligations locatives, de l'incidence de 44 M\$ des dépenses en immobilisations et des paiements de 51 M\$ au titre de la capitalisation des retraites au premier trimestre de 2010. Le reclassement des obligations au titre de la dette vient d'une augmentation des obligations sur la dette liées aux appareils devant venir à échéance en 2011. Au premier trimestre de 2010, le fonds de roulement a profité du produit net de 98 M\$ lié à une augmentation de la facilité de crédit à terme garantie d'Air Canada ainsi qu'au produit net supplémentaire de 20 M\$ tiré de la cession-bail de trois 777 de Boeing au troisième trimestre de 2009.

Dépôts de garantie pour dérivés liés au carburant

La Société détient actuellement dans son portefeuille de dérivés des swaps et des contrats d'options de vente qui pourraient l'exposer à fournir des dépôts de garantie en espèces. Dès lors que la juste valeur en faveur d'une contrepartie à l'égard de certains dérivés liés au carburant dépasse le seuil de crédit convenu, Air Canada pourrait être tenue de déposer une garantie auprès de cette contrepartie en vue de couvrir le risque auquel celle-ci s'expose.

Au 31 mars 2010, la Société avait déposé au total 19 M\$ en garanties auprès de ses contreparties (43 M\$ au 31 décembre 2009). Si les cours du pétrole restent tout au long de 2010 à leurs niveaux existants au 31 mars 2010, les garanties fournies devraient couvrir les pertes attendues au titre des contrats de couverture du carburant en place échéant en 2010, et la Société n'aurait alors aucune sortie de fonds supplémentaires à faire.

Après le 31 mars 2010, Air Canada a modifié son portefeuille de couverture sur le carburant en dénouant les contrats de swaps et de tunnels pour 5 M\$, en faveur de la contrepartie. Les garanties détenues par la contrepartie ont couvert plus que le montant du règlement, ce qui a donné lieu à une rentrée de fonds pour Air Canada. Au 30 avril 2010, il n'y avait pas de dépôt de garantie à fournir à des contreparties.

6.5 Flux de trésorerie consolidés

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

(en millions de dollars canadiens)	Premiers trimestres		
	2010	2009	Variation (\$)
Rentrées de fonds nettes liées aux activités d'exploitation avant les éléments suivants :	26 \$	52 \$	(26) \$
Sorties de fonds liées aux règlements, frais de résiliation et primes versées à l'égard des couvertures sur le carburant	(22)	(217)	195
Dépôts de garantie sur dérivés liés au carburant, montant net	23	147	(124)
Excédent de la capitalisation des avantages sociaux futurs sur les charges sociales	(25)	(103)	78
Variation du fonds de roulement hors trésorerie	257	289	(32)
Flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation	259	168	91
Nouvelles immobilisations corporelles	(44)	(107)	63
Flux de trésorerie disponibles¹⁾	215	61	154
Produit d'opérations de cession-bail	20	172	(152)
Financement d'une lettre de crédit d'Aveos	23	-	23
Placements à court terme	(244)	19	(263)
Autres	22	5	17
Flux de trésorerie liés aux activités d'investissement (exclusion faite des nouvelles immobilisations corporelles)	(179)	196	(375)
Emprunts	100	267	(167)
Réduction de la dette à long terme et des obligations locatives	(131)	(423)	292
Autres	(35)	-	(35)
Flux de trésorerie liés aux activités de financement	(66)	(156)	90
Augmentation (diminution) nette de la trésorerie et des équivalents de trésorerie	(30)	101	(131)
Augmentation (diminution) nette des placements à court terme	244	(19)	263
Augmentation nette de la trésorerie, des équivalents de trésorerie et des placements à court terme	214 \$	82 \$	132 \$

- 1) Les flux de trésorerie disponibles sont une mesure hors PCGR utilisée par la Société qui pourrait ne pas être comparable aux mesures présentées par d'autres sociétés ouvertes. Air Canada considère que les flux de trésorerie disponibles sont 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, au respect de ses échéances courantes et au réinvestissement dans la Société.

Les flux de trésorerie disponibles d'Air Canada se sont améliorés de 154 M\$ par rapport au premier trimestre de 2009. Cette amélioration s'explique surtout par le fait qu'il n'y a pas eu de cotisations au titre du coût des services passés au cours du premier trimestre de 2010, par suite de l'adoption de nouvelles règles de capitalisation des retraites en juillet 2009 et de l'incidence d'une réduction des dépenses en immobilisations en glissement annuel. En outre, au premier trimestre de 2009, des dérivés liés au carburant d'une valeur de 217 M\$ dénoués en faveur de contreparties ont été en partie contrebalancés par un remboursement net de 147 M\$ des garanties sur les dérivés liés au carburant.

6.6 Dépenses en immobilisations et contrats de financement connexes

On trouvera de l'information sur les dépenses en immobilisations et contrats de financement connexes d'Air Canada à la rubrique 10.4 du rapport de gestion de 2009 d'Air Canada daté du 10 février 2010. Aucun changement notable n'y a été depuis apporté.

6.7 Obligations contractuelles

On trouvera de l'information sur les obligations contractuelles et les arrangements financiers connexes d'Air Canada à la rubrique 10.5 du rapport de gestion de 2009 d'Air Canada daté du 10 février 2010. Aucun changement notable n'y a été depuis apporté.

La partie à moins de un an de la dette à long terme d'Air Canada au 31 mars 2010 comporte certains financements ballons d'appareils venant à échéance au début de 2011. Air Canada cherche actuellement à refinancer ces obligations et à en reporter l'échéance, mais aucun engagement de refinancement n'a été conclu à ce jour.

6.8 Obligations de capitalisation des régimes de retraite

On trouvera de l'information sur les obligations de capitalisation des régimes de retraite d'Air Canada à la rubrique 10.6 du rapport de gestion de 2009 d'Air Canada daté du 10 février 2010. Aucun changement notable n'y a été depuis apporté.

6.9 Capital social

Au total, 278 147 059 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 :

	Nombre d'actions	
	30 avril 2010	31 décembre 2009
Actions émises et en circulation		
Actions à droit de vote variable de catégorie A	62 741 074	56 586 112
Actions à droit de vote de catégorie B	215 405 985	221 560 947
Total des actions émises et en circulation	278 147 059	278 147 059
Actions à droit de vote variable de catégorie A et actions à droit de vote de catégorie B pouvant être émises		
Bons de souscription	90 250 000	90 250 000
Options sur actions	3 958 628	3 963 474
Unités d'actions liées au rendement	3 775 511	561 846
Total des actions pouvant être émises	97 984 139	94 775 320
Total des actions en circulation et pouvant être émises	376 131 198	372 922 379

On trouvera un complément d'information sur les actions émises et en circulation d'Air Canada et ses actions pouvant être émises à la rubrique 10.7 du rapport de gestion de 2009 d'Air Canada daté du 10 février 2010.

7. Résultats financiers trimestriels

Le tableau ci-après résume les résultats financiers trimestriels et les principales statistiques d'exploitation d'Air Canada pour les huit derniers trimestres.

(en millions de dollars, sauf les montants par action)								
	T2 2008	T3 2008	T4 2008	T1 2009	T2 2009	T3 2009	T4 2009	T1 2010
Produits d'exploitation	2 782 \$	3 075 \$	2 498 \$	2 391 \$	2 330 \$	2 670 \$	2 348 \$	2 519 \$
Carburateur	848	1 064	792	593	572	682	601	619
Coûts de propriété (LAA) ¹⁾	242	243	254	245	248	252	250	264
Autres charges d'exploitation	1 685	1 656	1 598	1 741	1 623	1 668	1 580	1 762
Charges d'exploitation	2 775	2 963	2 644	2 579	2 443	2 602	2 431	2 645
Résultat d'exploitation	7	112	(146)	(188)	(113)	68	(83)	(126)
Total des produits (charges) hors exploitation, participation sans contrôle, écart de change et impôts	115	(244)	(581)	(212)	268	209	27	41
Bénéfice net (perte)	122 \$	(132) \$	(727) \$	(400) \$	155 \$	277 \$	(56) \$	(85) \$
Passagers-milles payants (en millions)	12 884	14 458	10 845	10 984	11 862	14 153	10 885	11 692
Sièges-milles offerts (en millions)	15 581	17 515	13 571	13 821	14 735	16 946	13 841	14 727
Coefficient d'occupation (%)	82,7	82,5	79,9	79,5	80,5	83,5	78,6	79,4
PPSMO (en cents)	15,7	15,7	16,0	14,5	13,9	14,1	14,6	14,2
CESMO (en cents)	17,8	16,9	19,5	18,7	16,6	15,4	17,6	18,0
CESMO, exclusion faite de la charge de carburant (en cents)	12,4	10,8	13,6	14,4	12,7	11,3	13,2	13,8
Prix du litre de carburant (en cents) ²⁾	89,2	101,0	95,8	71,4	65,4	68,6	72,6	70,7
BAIHALA³⁾	249 \$	355 \$	108 \$	57 \$	135 \$	320 \$	167 \$	138 \$
- Résultat de base par action	1,22 \$	(1,32) \$	(7,27) \$	(4,00) \$	1,55 \$	2,77 \$	(0,25) \$	(0,31) \$
- Résultat dilué par action	1,22 \$	(1,32) \$	(7,27) \$	(4,00) \$	1,55 \$	2,44 \$	(0,25) \$	(0,31) \$

1) LAA s'entend de la combinaison des frais de location d'avions et de la charge d'amortissement.

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

3) Voir la rubrique 14, Mesures financières hors PCGR, plus loin pour un complément d'information.

8. Instruments financiers et gestion du risque

Gestion du risque

Risque lié au prix du carburant

Afin d'atténuer sa vulnérabilité aux prix du kérosène et d'aider à réduire la volatilité des flux de trésorerie liés à l'exploitation, Air Canada conclut des contrats dérivés avec des intermédiaires financiers. La Société utilise les contrats dérivés pour le carburéacteur et d'autres marchandises à base de pétrole brut, et pour le mazout et le pétrole brut. Le mazout et le pétrole brut sont utilisés en raison de la liquidité relativement limitée des instruments dérivés sur le carburéacteur à moyen et long termes, le carburéacteur n'étant pas négocié sur un marché à terme organisé. La politique de la Société permet de couvrir jusqu'à 75 % des achats de carburéacteur projetés des 12 prochains mois, 50 % des achats de carburéacteur projetés des 13 à 24 mois suivants et 25 % des achats de carburéacteur projetés des 25 à 36 mois suivants. Ces limites sont des maximums, mais elles ne sont pas impératives. Il n'y a aucune limite de couverture minimum mensuelle. La stratégie est passée régulièrement en revue et adaptée, au besoin, aux conditions du marché. Air Canada n'achète ni ne détient aucun instrument financier dérivé à des fins de spéculation.

Les contrats de dérivés liés au carburant n'ont pas été désignés au titre de la comptabilité de couverture. Au 31 mars 2010, la juste valeur de marché des dérivés liés au carburant est de 8 M\$ avec position favorable aux contreparties (constatée dans les créditeurs et charges à payer au bilan d'Air Canada) (31 M\$ avec position favorable aux contreparties au 31 décembre 2009).

Au cours du premier trimestre de 2010 :

- Air Canada a inscrit un gain de 1 M\$ au titre du poste gain (perte) sur instruments financiers comptabilisés à la juste valeur relativement à des dérivés liés au carburant (une perte de 9 M\$ au premier trimestre de 2009).
- Air Canada a acheté des contrats d'option d'achat de pétrole brut. La prime rattachée à ces contrats s'élève à 8 M\$.
- Des contrats de dérivés liés au carburant ont été réglés à une juste valeur de 14 M\$ avec position favorable aux contreparties (45 M\$ avec position favorable aux contreparties au premier trimestre de 2009).

Au 31 mars 2010, Air Canada avait couvert environ 22 % de ses achats prévus de kérosène d'ici à la fin de 2010 à un prix plafond moyen du West Texas Intermediate (« WTI ») de 91 \$ US le baril, dont environ 9 % sont visés par un prix plancher de 95 \$ US le baril. Les contrats de la Société destinés à couvrir les achats prévus de carburéacteur pour l'exercice 2010 portent sur le carburéacteur et le pétrole brut.

Air Canada peut ajuster ou restructurer son portefeuille de couverture selon l'évolution du marché. Après le 31 mars 2010, Air Canada a ainsi modifié son portefeuille de couverture du carburant par la résiliation des contrats de swap et de tunnels pour 5 M\$ avec position favorable à la contrepartie. La garantie détenue par la contrepartie étant supérieure au montant du règlement, l'excédent a été remboursé, ce qui a donné lieu à une rentrée de fonds pour Air Canada.

Au 30 avril 2010, Air Canada avait couvert environ 22 % de ses achats prévus de kérosène d'ici à la fin de 2010 à un prix plafond moyen du WTI de 90 \$ US le baril, dont environ 7 % sont visés par un prix plancher de 92 \$ US le baril. Les contrats de la Société destinés à couvrir les achats prévus de carburéacteur pour l'exercice 2010 portent sur le kérosène et le pétrole brut.

Le tableau ci-dessous présente les volumes notionnels par baril en cours au 30 avril 2010 ainsi que les moyennes pondérées des prix plancher et plafond du WTI pour chaque exercice actuellement couvert par type d'instrument dérivé.

En cours au 30 avril 2010				
Instruments dérivés	Échéance	Volume (en barils)	Prix plancher moyen pondéré du WTI (en \$ US/baril)	Prix plafond moyen pondéré du WTI (en \$ US/baril)
Options d'achat ¹⁾	2010	2 325 000	s. o.	88
Swaps ^{1) 2)}	2010	440 000	98	98
Tunnels ¹⁾	2010	650 000	88	91

- 1) Une augmentation du prix du pétrole propulsant celui-ci au-dessus du prix plafond moyen se traduirait par un gain de couverture pour Air Canada, tandis qu'une baisse du prix du pétrole sous le prix plancher moyen entraînerait une perte de couverture pour Air Canada.
- 2) Air Canada a également 166 000 barils de swaps de craquage de kérosène fixant l'écart entre le prix du kérosène et le prix du brut WTI en moyenne à 8 \$ US par baril pour le deuxième trimestre de 2010.

Air Canada a cessé de recourir à la comptabilité de couverture à compter du troisième trimestre de 2009. Les montants qui avaient été reportés au cumul des autres éléments du résultat étendu relativement à des dérivés désignés pour l'application de la comptabilité de couverture sont désormais constatés dans la charge de carburant de la période pendant laquelle le dérivé en cause était censé venir à échéance. Au premier trimestre de 2010, 58 M\$ ont été reclassés du cumul des autres éléments du résultat étendu à la charge de carburant avions. Au 31 mars 2010, le montant net des pertes existantes déclaré dans le cumul des autres éléments du résultat étendu et censé être reclassé en résultat net au cours des neuf mois subséquents est de 125 M\$ avant les impôts. Le solde du cumul des autres éléments du résultat étendu lié à des contrats de couverture sur le carburant aura complètement été épuisé en date du 31 décembre 2010.

Les instruments financiers dérivés qu'Air Canada utilise actuellement comme éléments de couverture, comme les swaps et les options de vente au sein de structures de tunnels, l'exposent à la possibilité d'avoir à fournir des dépôts de garantie à ses contreparties. Lorsque le prix du carburant baisse, le dérivé d'Air Canada se transforme en passif dont la valeur est inférieure aux seuils de crédit établis avec les contreparties, et la Société doit alors déposer une garantie auprès des contreparties. Au 31 mars 2010, la Société avait déposé 19 M\$ (43 M\$ au 31 décembre 2009) de garanties auprès de contreparties (constatées dans les charges payées d'avance et autres actifs à court terme au bilan d'Air Canada). Il n'y avait pas de dépôt de garantie à fournir au 30 avril 2010.

Suit un tableau résumant l'incidence des dérivés liés au carburant sur l'état consolidé des résultats, l'état consolidé du résultat étendu et le bilan consolidé de la Société :

(en millions de dollars canadiens)	Premiers trimestres	
	2010	2009
État consolidé des résultats		
<u>Charges d'exploitation</u>		
Carburéacteur	Perte efficace réalisée sur des dérivés désignés en application de la comptabilité de couverture (58) \$	(127) \$
<u>Produits (charges) hors exploitation</u>		
Gain (perte) sur instruments financiers comptabilisés à la juste valeur	Gain (perte) inefficace sur dérivés désignés en application de la comptabilité de couverture s. o.	- \$
	Gain (perte) de juste valeur de marché sur des couvertures économiques 1 \$	(9) \$
État consolidé du résultat étendu		
	Perte efficace sur dérivés désignés en application de la comptabilité de couverture s. o.	(1) \$
	Charge d'impôts sur le gain efficace s. o.	- \$
	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 58 \$	127 \$
	Impôt lié au reclassement - \$	2 \$
Bilan consolidé	31 mars 2010	31 décembre 2009
Charges payées d'avances et autres actifs à court terme	Dépôts de garantie pour dérivés liés au carburant 19 \$	43 \$
Créditeurs et charges à payer	Juste valeur de marché des dérivés liés au carburant (8) \$	(31) \$
Capitaux propres (CAERE)	Perte nette sur dérivés liés au carburant désignés en application de la comptabilité de couverture (déduction faite d'impôts de 1 M\$ en 2010 et de 1 M\$ en 2009) (126) \$	(184) \$

Récapitulatif des gains (pertes) sur instruments financiers comptabilisés à la juste valeur

Suit un résumé des gains (pertes) sur instruments financiers comptabilisés à la juste valeur dans les produits (charges) hors exploitation de l'état consolidé des résultats d'Air Canada pour les périodes indiquées :

(en millions de dollars canadiens)	Premiers trimestres	
	2010	2009
Dérivés liés au carburant auxquels ne s'applique pas la comptabilité de couverture	1 \$	(9) \$
Swaps de taux	1	(1)
Gain (perte) sur instruments financiers comptabilisés à la juste valeur	2 \$	(10) \$

Risque d'illiquidité

Le risque d'illiquidité correspond au risque que la Société ait du mal à faire face à ses échéances liées à des passifs financiers ou à d'autres obligations contractuelles. On se reportera à la rubrique 13 du rapport de gestion de 2009 d'Air Canada pour un complément d'information sur le risque d'illiquidité d'Air Canada.

Clauses restrictives des ententes concernant les cartes de crédit

La Société a conclu diverses ententes avec des entreprises assurant le traitement d'opérations par carte de crédit de ses clients, comme le décrit plus en détail la rubrique 13 du rapport de gestion de 2009 d'Air Canada daté du 10 février 2010. Aux termes des ententes conclues avec l'un de ses principaux fournisseurs de services de traitement des opérations par carte de crédit, celui-ci peut retenir le paiement de fonds à Air Canada ou exiger d'Air Canada qu'elle lui fournit des dépôts de garantie et sûretés dans l'éventualité où certains événements se produiraient (les « événements déclencheurs »). En 2009, la Société s'est entendue avec ce fournisseur pour modifier certaines ententes de traitement des cartes de crédit de manière à en réviser les clauses sur les événements déclencheurs. En mai 2010, la Société a conclu un ensemble de modifications additionnelles, prolongeant ces ententes jusqu'à fin novembre 2010 aux mêmes conditions et fournissant des options à la Société, à certaines conditions, pour prolonger davantage ces ententes pour une période allant jusqu'à deux ans, à des conditions révisées. La Société continue d'étudier d'autres options qui lui permettraient de recourir aux services de tiers.

Enquêtes et procédures relatives au fret

La Société pourrait encourir des responsabilités financières au terme des enquêtes et procédures intentées à son encontre dans le cadre des allégations de pratiques tarifaires anticoncurrentielles en matière de transport de fret, comme l'explique la rubrique 19 du rapport de gestion de 2009 d'Air Canada daté du 10 février 2010.

9. Méthodes comptables

9.1 État d'avancement du plan de conversion aux Normes internationales d'information financière

Le Conseil des normes comptables du Canada a confirmé que, le 1^{er} janvier 2011, les entreprises canadiennes ayant une obligation publique de rendre des comptes devront commencer à appliquer les Normes internationales d'information financière (les « IFRS ») publiées par l'International Accounting Standards Board. Les IFRS reposent sur un cadre conceptuel analogue à celui sur lequel sont fondés les PCGR du Canada, mais elles présentent des différences importantes en ce qui a trait à la constatation, à l'évaluation et aux informations à fournir.

En conséquence, la Société s'est dotée d'un plan visant à convertir ses états financiers consolidés aux IFRS en mettant sur pied une équipe multifonctionnelle où sont représentés des cadres des secteurs de la comptabilité, de la fiscalité, de l'informatique et des techniques de l'information, des contrôles et processus internes, de la planification, de la rémunération, du trésor, des relations avec les investisseurs et des services juridiques. Le Comité de vérification, des finances et du risque de la Société est informé tous les trimestres de l'état d'avancement du plan de conversion.

Le plan vise à mesurer l'incidence des IFRS sur les conventions comptables et décisions de mise en œuvre, sur l'infrastructure, sur les activités commerciales ainsi que sur les activités de contrôle. Un résumé des principaux éléments du plan de conversion figure à la rubrique 17.2, *Changements liés aux futures normes comptables*, du rapport de gestion de 2009 d'Air Canada daté du 10 février 2010. Le plan de conversion aux IFRS se déroule comme prévu et aucun changement notable n'y a été depuis apporté.

10. Arrangements hors bilan

On trouvera de l'information sur les arrangements hors bilan d'Air Canada à la rubrique 14 du rapport de gestion de 2009 d'Air Canada daté du 10 février 2010. Aucun changement notable n'y a été depuis apporté.

11. Opérations entre apparentés

Au 31 mars 2010, ACE détient une participation de 27 % dans Air Canada. Pour un résumé des principales opérations entre apparentés, on se reporterà à la rubrique 15, *Opérations entre apparentés*, du rapport de gestion de 2009 d'Air Canada daté du 10 février 2010. Air Canada a conclu diverses opérations avec ses apparentés ACE et Aveos. En conséquence du Plan de restructuration d'Aveos, Air Canada et Aveos ont cessé d'être des apparentés.

Plan de restructuration d'Aveos

Au premier trimestre de 2010, Aveos s'est entendue avec ses prêteurs et ses porteurs de titres de participation sur les modalités d'un plan consensuel visant à restructurer le capital de l'entreprise. Dans le cadre de cette refonte du capital, Air Canada et Aveos ont conclu des ententes visant à régler certains contentieux et à modifier les conditions de certains arrangements contractuels de façon qu'Air Canada détienne à terme une participation minoritaire aux capitaux propres d'Aveos. La refonte s'est trouvée en outre à modifier certaines conventions d'intérêt commercial entre Air Canada et Aveos et, notamment, celles de l'Entente sur les régimes de retraite et avantages complémentaires et de l'Entente conclue avec Aveos concernant des conditions de paiement révisées, telles qu'elles sont décrites dans le rapport de gestion de 2009 d'Air Canada ainsi que ci-après. La révision des conditions liées aux ententes de maintenance ne devraient pas avoir de grandes répercussions sur les frais de maintenance pendant leur durée d'effet respective.

Dans le cadre de ces ententes, Air Canada a également convenu d'étaler sur six ans les modalités de remboursement de 22 M\$ de créances (dont il est question à la rubrique 15 du rapport de gestion de 2009 d'Air Canada, sous la rubrique *Entente conclue avec Aveos concernant des conditions de paiement révisées*) échéant en 2010, avec des remboursements annuels sans intérêts, à condition que ces remboursements satisfassent à certaines conditions. Cette entente porte désormais le nom de « billet à terme ».

Les modalités de l'Entente sur les régimes de retraite et avantages complémentaires ont aussi été modifiées en vue de reporter à avril 2011 la détermination des actifs de retraite et des déficits de solvabilité qui s'y rapportent

découlant du transfert de travailleurs syndiqués assurant des services de révision de cellules d'avions. Cela a eu pour conséquence de faire prendre en charge par Air Canada la responsabilité des variations du déficit de solvabilité des salariés touchés entre la date d'établissement de l'Entente sur les régimes de retraite et avantages complémentaires, à savoir le 16 octobre 2007, et la date de transfert à Aveos, prévue pour avril 2011. Dans le cadre de la modification, toutes les lettres de crédit émises au titre de l'Entente sur les régimes de retraite et avantages complémentaires ont été annulées, et une nouvelle lettre de crédit d'un montant de 20 M\$ a été émise par Air Canada en faveur d'Aveos, en garantie du versement de la totalité des paiements de rémunération qu'Air Canada doit à Aveos à l'égard du passif lié aux prestations de retraite, indemnités d'invalidité et avantages complémentaires de retraite dont Air Canada est responsable au titre de l'Entente sur les régimes de retraite et avantages complémentaires. Cette modification a donné lieu à une réduction, au premier trimestre de 2010, du dépôt en transit au titre de la facilité de crédit d'Air Canada de 23 M\$. D'ici à ce que les actifs et passifs au titre des conventions de retraite et d'avantages complémentaires d'Air Canada liés au personnel non syndiqué soient transférés à Aveos, le coût des prestations de retraite au titre des services rendus au cours de l'exercice ainsi que le coût des services rendus au cours de l'exercice et les coûts financiers liés aux prestations complémentaires applicables aux employés d'Air Canada assurant des services à Aveos seront répercutés par Air Canada à Aveos et, à ce titre, les modifications à l'Entente sur les régimes de retraite et avantages complémentaires n'ont aucune répercussion comptable pour la période écoulée. On se reportera à la rubrique 15 du rapport de gestion de 2009 d'Air Canada pour un complément d'information sur l'Entente sur les régimes de retraite et avantages complémentaires.

Conséquence des ententes ci-dessus, un montant de 49 M\$ a été constaté au titre de la participation d'Air Canada dans Aveos, lequel montant repose sur sa juste valeur estimative. Le billet à terme de 22 M\$ a été comptabilisé à sa juste valeur estimative de 11 M\$, laquelle est fondée sur la valeur actualisée des flux de trésorerie prévus. Les autres créances clients d'Aveos de 4 M\$ ont été réglées. Aux fins comptables, une tranche de 34 M\$ de la contrepartie au titre de la modification des ententes a été reportée et sera amortie sur la durée à courir des ententes modifiées avec Aveos, qui est en moyenne de quatre ans. Cette comptabilisation se résume comme suit :

Quote-part reçue	<u>49 M\$</u>
Attribuée aux éléments suivants :	
Billet à terme	<u>11 M\$</u>
Créances clients réglées	<u>4 M\$</u>
Ententes et modifications de contrats	<u>34 M\$</u>
	<u>49 M\$</u>

La participation en actions ordinaires d'Aveos est constatée dans les dépôts et autres actifs et sera comptabilisée par la suite au coût. Le billet à terme est également constaté dans les dépôts et autres actifs, et comptabilisé au coût après amortissement. Par suite de la restructuration et de la modification apportée à la participation dans Aveos, Aveos et Air Canada ne sont plus des parties apparentées.

12. Facteurs de risque

On trouvera de l'information détaillée sur les facteurs de risque auxquels est exposée la Société à la rubrique 19, *Facteurs de risque*, du rapport de gestion de 2009 d'Air Canada daté du 10 février 2010. La Société n'est consciente d'aucun changement notable à y avoir été depuis apporté. Cependant, la définition des facteurs de risque liés aux *Interruptions ou perturbations de service* et aux *Caractère saisonnier des activités, autres facteurs et résultats précédents* qui sont décrits dans le rapport de gestion d'Air Canada daté du 10 février 2010 est élargie de la façon suivante :

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

13. 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 communication de l'information financière visant à fournir une assurance raisonnable que toute l'information pertinente est dûment présentée au 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 conçus par la direction, avec le concours du président et chef de la direction (le « chef de la direction ») et vice-président général et chef des Affaires financières (le « chef des Affaires financières ») de la Société 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 2009, 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 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 des contrôles et procédures de communication de l'information financière de la Société, et de la conception des contrôles internes à l'égard de l'information financière.

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

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

La direction, de concert avec le chef de la direction et le chef des Affaires financières de la Société, a conclu, au 31 mars 2010 que les procédures et contrôles de communication de la Société permettaient effectivement de fournir une assurance raisonnable que :

- tout élément d'information important concernant la Société a été communiqué au Comité sur la politique d'information financière par d'autres;
- les informations que la Société est tenue de communiquer dans le cadre de ses dépôts annuels, intermédiaires et autres documents déposés ou soumis par la Société en application des lois sur les valeurs mobilières ont été enregistrées, traitées, résumées et déclarées dans les délais prévus par lesdites lois sur les valeurs mobilières.

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

La direction, avec le concours du chef de la direction et du chef des Affaires financières de la Société, a conclu, en date du 31 mars 2010, que les contrôles internes à l'égard de l'information financière avaient été conçus de manière à 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.

Pour ce faire, la direction ainsi que le chef de la direction et le chef des Affaires financières sont partis des critères définis dans le cadre intégré de contrôle interne du Committee of Sponsoring Organizations (le « COSO ») de la Treadway Commission.

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

Il n'y a eu aucun changement de contrôles internes à l'égard de l'information financière de la Société au cours du premier trimestre de 2010 qui aurait eu une incidence importante ou dont on aurait pu raisonnablement croire qu'il aurait eu une incidence importante sur les contrôles internes à l'égard de l'information financière.

14. Mesures financières hors PCGR

BAIHALA

Le BAIHALA est une unité ne relevant pas des PCGR couramment utilisée dans le secteur du transport aérien pour mesurer le bénéfice avant intérêts, impôts, amortissement et locations avions. Cette unité de mesure donne un aperçu des résultats d'exploitation avant les coûts de location d'avions et l'amortissement, coûts qui varient sensiblement d'une compagnie aérienne à l'autre en raison de la façon dont chacune finance son matériel volant et ses autres actifs. Comme le BAIHALA n'est pas une unité de mesure conforme aux PCGR du Canada 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 BAIHALA d'Air Canada est rapproché du résultat d'exploitation comme suit :

(en millions de dollars canadiens)	Premiers trimestres		
	2010	2009	Variation \$
Perte d'exploitation selon les PCGR	(126) \$	(188) \$	62 \$
Rajouter :			
Locations avions	88	86	2
Amortissement	176	159	17
BAIHALA	138 \$	57 \$	81 \$

Charges d'exploitation exclusion faite de la charge de carburant

Air Canada se sert des « charges d'exploitation, exclusion faite de la charge de carburant » pour mesurer le rendement courant de son exploitation 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 d'exploitation sur des bases comparables. Comme la mesure qui suit n'est pas conforme aux PCGR du Canada 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 d'exploitation, exclusion faite de la charge de carburant, d'Air Canada se rapprochent des charges d'exploitation de la façon suivante :

(en millions de dollars canadiens)	Premiers trimestres		
	2010	2009	Variation \$
Charges d'exploitation selon les PCGR	2 645 \$	2 579 \$	66 \$
Retrancher :			
Carburéacteur	(619)	(593)	(26)
Charges d'exploitation, exclusion faite de la charge de carburant	2 026 \$	1 986 \$	40 \$

15. Glossaire

BAIALA — Unité ne relevant pas des PCGR couramment utilisée dans le secteur du transport aérien pour mesurer le bénéfice avant les intérêts, les impôts, l'amortissement et les locations avions. Cette unité de mesure donne un aperçu des résultats d'exploitation avant l'amortissement 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 14 du présent rapport de gestion pour un complément d'information.

CESMO — Charges d'exploitation 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.

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.