



**Rapport de gestion
Premier trimestre de 2007**



10 mai 2007

TABLE DES MATIÈRES

1.	AVANT-PROPOS	1
2.	GLOSSAIRE	3
3.	APERÇU GÉNÉRAL DE LA SOCIÉTÉ ET DE SES ACTIVITÉS.....	4
3.1.	STRATÉGIE COMMERCIALE D'AIR CANADA.....	4
3.2.	STRATÉGIE RELATIVE AU PARC AÉRIEN.....	6
3.3.	GESTION DU RISQUE LIÉ AU CARBURANT	7
3.4.	CONCLUSION DE LA PROCÉDURE DE RÉEXAMEN DES SALAIRES.....	7
4.	RÉSULTATS D'EXPLOITATION – PREMIERS TRIMESTRES DE 2007 ET 2006	8
4.1.	SOMMAIRE DES RÉSULTATS SECTORIELS – SERVICES AIR CANADA.....	11
4.2.	SOMMAIRE DES RÉSULTATS SECTORIELS – JAZZ	15
4.3.	SOMMAIRE DES RÉSULTATS CONSOLIDÉS	16
5.	GESTION FINANCIÈRE ET GESTION DU CAPITAL	17
5.1.	SITUATION FINANCIÈRE	17
5.2.	LIQUIDITÉS ET FONDS DE ROULEMENT.....	19
5.3.	FLUX DE TRÉSORERIE DU PREMIER TRIMESTRE DE 2007 PAR RAPPORT AU PREMIER TRIMESTRE DE 2006	20
5.4.	CAPITAL SOCIAL.....	23
5.5.	DETTE ET OBLIGATIONS AU TITRE DES CONTRATS DE LOCATION.....	23
5.6.	DÉPENSES EN IMMOBILISATIONS	23
5.7.	OBLIGATIONS DE CAPITALISATION AU TITRE DES RÉGIMES DE RETRAITE	24
6.	RÉSULTATS FINANCIERS TRIMESTRIELS.....	25
7.	INSTRUMENTS DÉRIVÉS ET FINANCIERS.....	27
8.	ARRANGEMENTS HORS BILAN	29
9.	OPÉRATIONS ENTRE APPARENTÉS	30
10.	ESTIMATIONS COMPTABLES CRITIQUES.....	31
11.	MODIFICATIONS DES MÉTHODES COMPTABLES	32
12.	CONTRÔLES ET PROCÉDURES.....	34
13.	FACTEURS DE RISQUE.....	35
14.	MESURES FINANCIÈRES HORS PCGR	36

1. AVANT-PROPOS

Le présent Rapport de gestion doit être lu en parallèle avec les états financiers consolidés intermédiaires non vérifiés du premier trimestre de 2007 et les notes y afférentes d'Air Canada, filiale dans laquelle Gestion ACE Aviation Inc. (« ACE ») détient une participation majoritaire, les états financiers consolidés combinés annuels vérifiés et les notes y afférentes d'Air Canada et le Rapport de gestion annuel 2006 s'y rapportant. La direction a préparé les états financiers consolidés intermédiaires vérifiés conformément aux principes comptables généralement reconnus du Canada (les « PCGR »). Ces états financiers consolidés intermédiaires non vérifiés ont été dressés conformément aux méthodes comptables énoncées à la note 2 afférente aux états financiers consolidés combinés annuels vérifiés de 2006 d'Air Canada, à l'exception de l'adoption, le 1^{er} janvier 2007, de certaines méthodes comptables liées aux instruments financiers, aux instruments dérivés de couverture et au résultat étendu qui sont décrites à la note 1 afférente aux états financiers consolidés intermédiaires non vérifiés du premier trimestre de 2007 d'Air Canada et résumées à la section 11 du présent Rapport de gestion. Sauf indication contraire, tous les montants en numéraire sont exprimés en millions de dollars canadiens. Pour obtenir une explication de certains des termes utilisés dans le présent Rapport de gestion, il convient de se reporter à la section 2 intitulée *Glossaire*. À moins qu'il ne soit indiqué autrement, le présent Rapport de gestion est à jour au 10 mai 2007.

Comme l'explique la note 1 afférente aux états financiers consolidés combinés annuels de 2006 d'Air Canada, les états financiers d'Air Canada des périodes antérieures au premier appel public à l'épargne visant des actions d'Air Canada (le « PAPE d'Air Canada »), qui s'est terminé le 24 novembre 2006, sont combinés afin d'inclure la situation financière, les résultats d'exploitation et les flux de trésorerie des diverses entités qui sont devenues des filiales d'Air Canada par suite du PAPE. Dans le présent Rapport de gestion, le terme « Société » fait référence, selon le contexte, à Air Canada ou à Jazz SEC (« Jazz ») ou à une ou à plusieurs des filiales d'Air Canada.

Le présent Rapport de gestion contient des énoncés prospectifs. Il convient de se reporter à la section *Mise en garde concernant les énoncés prospectifs* du présent Rapport de gestion pour obtenir une présentation des risques, incertitudes et hypothèses dont il a été tenu compte pour l'établissement de ces états financiers. La section *Facteurs de risque* du Rapport de gestion annuel 2006 d'Air Canada daté du 14 février 2007 fait état des principaux risques auxquels s'expose Air Canada dans le cours normal de ses activités commerciales.

Air Canada compte deux secteurs : Services Air Canada et Jazz. Le secteur des Services Air Canada regroupe les services de transport de passagers et de fret, offerts par Air Canada, et les services connexes. Le secteur de Jazz représente les résultats de Jazz qui exerce ses activités en vertu du contrat d'achat de capacité conclu entre Air Canada et Jazz, et en vigueur depuis le 1^{er} janvier 2006 (le « CAC de Jazz »). Jazz est consolidée dans les états financiers consolidés d'Air Canada conformément à la note d'orientation 15 intitulée *Consolidation des entités à détenteurs de droits variables* (la « NOC-15 »). Air Canada consolide Jazz, car Air Canada détient certains intérêts contractuels explicites dans Jazz par l'intermédiaire du CAC de Jazz en vertu desquels Air Canada peut être tenue d'absorber une certaine variabilité au chapitre des activités de Jazz et de faire certains paiements à Jazz. Nonobstant la consolidation de Jazz par Air Canada, Air Canada ne détient aucune part de société en commandite Jazz Air SEC, ni d'actions de son commandité, Commandité Gestion Jazz Air Inc. Les informations sectorielles figurant aux présentes constituent des renseignements utiles pour les lecteurs, car ils leur permettent de distinguer les résultats d'exploitation, la trésorerie et d'autres actifs, et les passifs des deux secteurs. Cette distinction est importante, car Air Canada n'a pas accès à la trésorerie et aux autres actifs de Jazz et aucun recours ne peut être pris contre Air Canada à l'égard des passifs constatés de Jazz, sauf si un accord contraire précis a été conclu par Air Canada. Cependant, Air Canada est tenue de verser des honoraires en contrepartie des services de Jazz et peut être tenue d'assumer certaines obligations si ces services sont annulés.

Pour obtenir plus d'information sur les documents financiers publics d'Air Canada, dont la Notice annuelle initiale d'Air Canada, il convient de se reporter au site de SEDAR au www.sedar.com.

Mise en garde concernant les énoncés prospectifs

Le présent Rapport de gestion contient des énoncés prospectifs au sens de la législation en valeurs mobilières applicable. Ces énoncés renvoient à des analyses et à d'autres renseignements fondés sur la prévision de résultats futurs et l'estimation de montants qu'il est impossible à l'heure actuelle de déterminer. Ils peuvent porter sur des observations concernant entre autres les stratégies, les attentes, les activités planifiées ou les actions à venir.

Ces énoncés prospectifs se reconnaissent à l'emploi de termes ou d'expressions tels que *prévoir*, *projeter*, *peut*, *planifier*, *devrait*, de verbes au futur et au conditionnel et d'autres termes semblables, notamment à la mention de certaines hypothèses.

Comme, de par leur nature, les énoncés prospectifs partent d'hypothèses, ils sont soumis à d'importants risques et incertitudes. Toute prévision ou projection n'est donc pas entièrement assurée en raison, notamment, de la survenance possible d'événements externes ou de l'incertitude qui caractérise le secteur. Les résultats qui y sont présentés peuvent donc différer sensiblement des résultats réels en raison de divers facteurs, dont les prix de l'énergie, les conditions du secteur, du marché et de l'économie en général, les conflits armés, les attentats terroristes, l'évolution de la demande en fonction du caractère saisonnier du secteur, la capacité de réduire les coûts d'exploitation et l'effectif, les relations du travail, les négociations collectives ou les conflits de travail, les questions de retraite, les taux de change et d'intérêt, l'évolution de la législation, des nouveautés ou procédures réglementaires ainsi que les litiges en cours et futurs avec des tiers ainsi que les facteurs précisés dans le présent Rapport de gestion et en particulier ceux qui sont précisés à la section *Facteurs de risque* du Rapport de gestion annuel 2006 d'Air Canada daté du 14 février 2007. Les énoncés prospectifs du présent Rapport de gestion représentent les attentes de la Société en date de celui-ci et ils peuvent changer après cette date. Toutefois, la Société n'a ni l'intention ni l'obligation d'actualiser ou de réviser ces énoncés à la lumière de nouveaux éléments d'information ou d'événements futurs ou pour quelque autre motif, sauf si elle y est tenue en vertu de la réglementation en matière de valeurs mobilières applicable.

2. GLOSSAIRE

BAIIALA – Le BAIIALA est une unité de mesure couramment utilisée dans le secteur du transport aérien pour mesurer le bénéfice avant les intérêts, les impôts, l'amortissement, la désuétude et les locations d'appareils, ne relevant pas des PCGR. Cette unité de mesure donne un aperçu des résultats d'exploitation avant les coûts de location d'appareils, l'amortissement et la désuétude, lesquels coûts varient sensiblement d'une compagnie à l'autre en raison de la façon dont chacune finance ses appareils et autres actifs.

CESMO – Charges d'exploitation par SMO.

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.

3. APERÇU GÉNÉRAL DE LA SOCIÉTÉ ET DE SES ACTIVITÉS

Pour obtenir un aperçu de la société Air Canada ainsi qu'une description détaillée de sa stratégie et de ses objectifs commerciaux, il convient de se reporter à la Notice annuelle d'Air Canada datée du 27 mars 2007 et à son Rapport annuel 2006 qui sont publiés sur le site de SEDAR au www.sedar.com. Le texte qui suit est un résumé des progrès d'Air Canada réalisés au cours des trois premiers mois de 2007 au chapitre de ses stratégies et de ses objectifs commerciaux.

3.1. Stratégie commerciale d'Air Canada

Le modèle commercial d'Air Canada est conçu pour lui permettre de faire une concurrence plus efficace, à de nombreux échelons, aux structures tarifaires à bas prix offertes par les transporteurs à bas prix et aux nombreux services et vastes réseaux des grands transporteurs internationaux à service complet. La stratégie d'Air Canada repose sur les volets suivants :

- **Mettre à profit son modèle tarifaire innovateur axé sur le client**
Air Canada a d'abord mis en œuvre sa structure tarifaire simplifiée sur le marché nord-américain, en 2003. Au cours de 2006, certaines des caractéristiques de cette structure ont été instaurées sur la plupart des marchés européens d'Air Canada. Depuis qu'il a été mis en place, le modèle tarifaire a permis d'améliorer le coefficient d'occupation, le rendement unitaire par PMP ainsi que les PPSMO. Le coefficient d'occupation d'Air Canada pour le premier trimestre de 2007 était de 80,2 %, soit le coefficient d'occupation le plus élevé pour le premier trimestre de toute l'histoire d'Air Canada.
- **Ajout d'éléments à sa stratégie d'innovation**
Soucieuse de faire preuve d'innovation, Air Canada continue d'enrichir son offre de « passes », d'« abonnements » et d'options « à la carte » conçus pour différents segments du marché. Au premier trimestre de 2007, les produits tirés des passes ont augmenté de 105 % par rapport à ceux du premier trimestre de 2006.
- **Fort degré de pénétration Internet**
La pénétration Internet au Canada a atteint 61 % au premier trimestre de 2007, une augmentation de 12,8 points comparativement à celle de la même période de 2006 alors que la pénétration Internet à l'échelle du réseau a atteint 31 %, une hausse de 5,9 points de pourcentage par rapport à la même période de 2006. Ces chiffres ne tiennent pas compte des ventes des centres téléphoniques d'Air Canada, lesquels utilisent la plateforme hôte d'Air Canada. En ajoutant ces ventes, la pénétration directe d'Air Canada sur le marché canadien était de 73 % au premier trimestre de 2007. La hausse de la pénétration Internet au premier trimestre de 2007 par rapport à la même période de 2006 s'est traduite par des économies de l'ordre de 2,8 M\$ pour Air Canada.
- **Possibilités de nouvelles lignes internationales**
Air Canada compte élargir ses services actuels sur des destinations à l'étranger, notamment grâce à la capacité qu'offre le réseau Star Alliance^{MD}, et desservir de nouvelles destinations à l'étranger pour profiter des marges plus importantes que procurent ces marchés. En mars, Air Canada a ajouté 22 vols sans escale par semaine entre le Canada et le Mexique, ce qui totalise 59 vols par semaine à destination du Mexique. De plus, Air Canada a introduit cinq autres vols sans escale entre le Canada et les Antilles, ce qui totalise 104 vols par semaine à destination des Antilles.
- **Stratégie de recours à plusieurs plaques tournantes et correspondances sans discontinuité à Toronto**
Les trois principales plaques tournantes d'Air Canada (Toronto, Montréal et Vancouver) sont bien situées géographiquement, relativement proches de la frontière canado-américaine. Air Canada croit que ces plaques tournantes comportent toutes des avantages essentiels pour servir ses clients voyageant au départ et à destination des États-Unis, de l'Asie et de l'Europe. Avant le 31 janvier 2007, ces passagers devaient composer avec des inconvénients et de longs temps de correspondance à l'aéroport international Pearson de Toronto. Par contre, depuis cette date, les activités d'Air Canada à Toronto étant regroupées à la jetée F de l'aérogare 1 de l'aéroport international Pearson de Toronto, Air Canada est en mesure de faire transiter en continu ses passagers au départ et à destination des États-Unis, de l'Europe et de l'Asie. Ce regroupement améliore l'expérience client, car il se traduit par une commodité accrue, une réduction des distances entre les portes et des correspondances rendues plus facile. Le regroupement devrait également générer un plus grand trafic pour Air Canada en provenance de ses divers points de départs internationaux vers ses destinations américaines.

- **Étapes importantes de la restructuration du réseau sur les plans national, transfrontalier et international**

Air Canada est en train de réaliser le réaménagement de son réseau nord-américain en employant de plus en plus de grands biréacteurs régionaux plus économiques par trajet que les avions à fuselage étroit. En Amérique du Nord, Air Canada a acquis 15 nouveaux appareils 190 de 93 places d'Embraer au premier trimestre de 2007. D'ici le début de 2008, Air Canada devrait exploiter 45 appareils 190 d'Embraer au total. Au cours du trimestre, l'appareil 190 d'Embraer a généré, par trajet, des coûts directs d'exploitation de 20 % moins élevés que ceux générés par l'appareil A319 d'Airbus. L'appareil 190 d'Embraer permet également une meilleure utilisation de l'appareil en contribuant à générer des coefficients d'occupation plus élevés pour les liaisons qui ne nécessitent pas la capacité de la gamme d'appareils 319 d'Airbus.

Pour soutenir l'expansion de ses activités internationales et offrir de meilleurs services aériens sur le marché international en partance et à destination du Canada, Air Canada a entamé un important programme qui intègre au service commercial le premier appareil 777 de Boeing d'Air Canada en avril 2007. Air Canada prévoit exploiter 8 appareils 777 de Boeing d'ici la fin de 2007 et 17 appareils d'ici la fin de 2008. Le 23 avril 2007, Air Canada a modifié les ententes conclues avec The Boeing Company (« Boeing ») afin d'augmenter sa commande ferme de 23 appareils 787 de Boeing, ce qui porte la commande ferme totale à 37 appareils 787 de Boeing, et de retrancher deux appareils de sa commande ferme d'appareils 777 de Boeing, dont la livraison était prévue en 2009. Les nouveaux appareils 777 et 787 de Boeing remplaceront des appareils plus anciens et à plus forte consommation de carburant, par exemple les appareils A340 et A330 d'Airbus et les appareils 767-300 et 767-200 de Boeing. Ils permettront également à Air Canada d'accroître son parc aérien international. Il convient de se reporter à la section 3.2 du présent Rapport de gestion pour plus d'information sur la stratégie relative au parc aérien d'Air Canada.

Conformément à sa volonté constante d'offrir une expérience de vol supérieure à ses passagers, Air Canada a poursuivi le réaménagement des cabines de son parc d'appareils actuel entamé en 2006. Le réaménagement de 27 appareils A320 d'Airbus, de 6 appareils 767-300 de Boeing et de 5 appareils A319 d'Airbus est maintenant terminé. Depuis le début de ce projet, tous les nouveaux appareils livrés sont équipés de systèmes et de sièges de divertissements à bord de pointe. Le programme de réaménagement des appareils devrait prendre fin d'ici le milieu de 2008.

- **Recours à la technologie pour améliorer le service clientèle et comprimer les coûts**

Air Canada est à concevoir un nouveau système informatique exploitable sur le Web, nommé POLARIS, pour remplacer ses anciens systèmes de réservations et de service à la clientèle aéroportuaire. La nouvelle technologie est conçue pour être innovatrice, souple et économique et pour permettre à Air Canada de faciliter et de simplifier les formalités de réservation et de voyages pour ses clients et ses employés. Le nouveau système devrait être mis en place par étapes sur une période commençant à la fin de 2007 et s'étalant sur une bonne partie de 2008.

- **Améliorer sans cesse la structure de ses coûts**

Malgré les récentes pressions à la hausse sur les coûts unitaires tels que les salaires ainsi que la maintenance, les matières et les fournitures avions qui sont présentés de façon plus détaillée à la section 4.1 du présent Rapport de gestion, la stratégie commerciale d'Air Canada continue de reposer sur une évaluation et de rechercher des façons d'améliorer la structure des coûts pour conserver une position hautement concurrentielle. Comme toujours, le carburant représente la plus importante charge de la Société. La Société poursuit ses efforts dans le cadre de son programme d'économie du carburant instauré en 2006 afin d'améliorer les économies de carburant à l'échelle de la Société. La pénétration Internet accrue d'Air Canada de même que sa stratégie d'innovation liée aux produits comme les abonnements et les passes ont engendré des économies grâce à la réduction des frais de vente, de distribution et de service. En outre, en plus d'offrir un confort supérieur, le renouvellement du parc aérien d'Air Canada contribuera aussi à l'amélioration de sa structure de coûts en raison des économies plus grandes de carburant et des frais de maintenance réduits.

- **Maintenir de bonnes relations de travail avec les employés**

Air Canada a lancé en janvier 2007 une initiative de formation en leadership et en relations de travail appelée « Les relations, ça compte » pour tous les membres du personnel administratif. À la fin du premier trimestre de 2007, 47 % des cadres d'Air Canada avaient suivi ce programme de deux jours. Tous les cadres devraient avoir suivi le programme d'ici la fin du troisième trimestre de 2007. Air Canada et certains de ses syndicats ont également institué de nouvelles procédures de griefs qui permettent la résolution accélérée de griefs, facilitent les rapports entre les employés et la direction et responsabilisent davantage les deux parties. Le 10 avril 2007, Air Canada a annoncé que la procédure de réexamen des salaires convenue avec tous les groupes syndicaux en 2003 était terminée. En février, des investisseurs tiers de Londres, en Angleterre, ont proposé à Air Canada de fournir, à des coûts sensiblement inférieurs, tous les services au sol assurés par le personnel syndiqué d'Air Canada. La direction et les syndicats Transportation and General Workers Union (TGWU) et Amicus ont collaboré à l'examen de l'analyse de rentabilité, puis ont convenu d'une proposition de rechange qui permettait aux employés internes d'Air Canada de continuer à offrir ces services. Ce résultat positif est manifeste de ce qu'il est possible d'accomplir lorsque la direction et les syndicats travaillent en commun.

3.2. Stratégie relative au parc aérien

Le 23 avril 2007, Air Canada a modifié des ententes conclues avec Boeing afin d'augmenter sa commande ferme de 23 appareils 787 de Boeing, ce qui porte la commande ferme totale à 37 appareils 787 de Boeing. De plus, les parties ont convenu de retrancher de la commande ferme la livraison de deux appareils 777 de Boeing prévue en 2009. Les appareils 787 de Boeing qu'Air Canada a commandés devraient être livrés d'ici 2014. Ces modifications permettent également à Air Canada de disposer d'options sur 23 appareils 787 de Boeing, ce qui porte la commande totale d'appareils 787 de Boeing à 60 appareils. Les nouveaux appareils 777 et 787 de Boeing remplaceront des appareils plus anciens et à plus forte consommation de carburant, par exemple les appareils A340 et A330 d'Airbus et les appareils 767-300 et 767-200 de Boeing. Les appareils 787 de Boeing offrent également un meilleur rendement opérationnel au chapitre de la plage de vitesses et de vols, et permettent également à Air Canada de desservir de nouveaux marchés qu'elle n'aurait pu desservir efficacement auparavant.

Le 19 avril 2007, Air Canada a reçu un engagement final à l'égard d'une garantie d'emprunt de l'Export-Import Bank des États-Unis (l'« Export-Import Bank ») assujettie à certaines conditions, pour les sept premiers 777 de Boeing, dont les deux premiers appareils livrés respectivement en mars et avril 2007. Air Canada a également reçu un engagement préliminaire de l'Export-Import Bank, sous réserve du respect de certaines modalités, couvrant le reste des appareils 777 de Boeing dont la livraison est prévue en 2008 et les 14 appareils 787 de Boeing dont la livraison est prévue en 2010 et 2011. Une fois en vigueur, la garantie d'emprunt de l'Export-Import Bank devrait réduire les coûts de financement liés aux commandes d'appareils de Boeing engagés par la Société.

Conformément au plan d'affaires d'Air Canada visant à retirer du service environ 25 appareils en 2007, soit 10 gros-porteurs et 15 appareils à fuselage étroit, Air Canada a conclu des ententes ou signé des lettres d'intention pour la sous-location auprès d'autres transporteurs de trois appareils A340-300 d'Airbus, de quatre appareils A319 d'Airbus et de deux appareils A340-500 d'Airbus dont la livraison aura lieu en 2007. L'un des appareils A340-300 et trois des appareils A319 ont déjà été livrés à leurs sous-preneurs. Air Canada a conclu des lettres d'intention relativement à la sous-location de cinq autres appareils A340-300 d'Airbus dont la livraison est prévue en 2008. Air Canada a retourné aux bailleurs un appareil à fuselage étroit et un gros-porteur en 2007 et est engagée dans le processus de retourner, à la suite de l'expiration des contrats de location, quatre autres appareils à fuselage étroit et deux autres gros-porteurs, plus tard en 2007. En outre, Air Canada a retiré du service un gros-porteur en 2007 et prévoit en retirer un autre, plus tard en 2007. Air Canada recherche activement des solutions de sous-location et d'autres options de retrait à l'égard des six appareils à fuselage étroit et du gros-porteur restants dont le retrait du service est prévu en 2007. Le parc aérien de Jazz et d'Air Canada devrait comprendre 356 appareils d'ici la fin de 2007.

3.3. Gestion du risque lié au carburant

En vue de gérer le risque lié à la volatilité du prix du carburéacteur, Air Canada a couvert une partie de ses besoins prévus en carburéacteur pour 2007 au moyen surtout de swaps et d'options sur tunnel.

Au 31 mars 2007, Air Canada avait couvert 39 % du reste de ses besoins prévus en carburant pour 2007 et 3 % de ses besoins prévus en carburant pour 2008. Le reste de 2007 est couvert à des prix variant en moyenne de 82 \$ US à 86 \$ US le baril pour ses contrats basés sur le carburéacteur, de 73 \$ US à 81 \$ US le baril pour ses contrats basés sur le mazout et de 58 \$ US à 69 \$ US pour ses contrats basés sur le brut WTI. Compte tenu de ses besoins projetés en carburant pour 2007, Air Canada avait couvert ses besoins pour les deuxième, troisième et quatrième trimestres à hauteur respectivement de 43 %, 35 % et 38 %. Au 10 mai 2007, les positions de couverture d'Air Canada sont demeurées essentiellement inchangées par rapport à celles au 31 mars 2007.

Il convient de se reporter à la section 7 du présent Rapport de gestion pour plus d'information sur les couvertures et instruments dérivés liés au carburant.

3.4. Conclusion de la procédure de réexamen des salaires

Air Canada a terminé la négociation, la médiation et l'arbitrage avec le Syndicat canadien de la fonction publique (le « SCFP »), lequel représente quelque 6 000 agents de bord canadiens. L'arbitre a accordé aux agents de bord représentés par le SCFP une augmentation de salaire de 2 % à compter de juillet 2006, de 1,75 % à compter de juillet 2007 et de 1,75 % à compter de juillet 2008. Cette décision a mis fin à la procédure de réexamen des salaires convenue avec tous les groupes syndicaux d'Air Canada en 2003. En moyenne, les montants octroyés au titre de l'ajustement salarial représentent une augmentation d'environ 5 % sur une période de 3 ans, de 2006 à 2009.

4. RÉSULTATS D'EXPLOITATION – PREMIERS TRIMESTRES DE 2007 ET 2006

Le tableau ci-dessous présente les résultats consolidés de la Société, les résultats de ses secteurs isolables et certaines mesures non conformes aux PCGR pour le premier trimestre de 2007.

Non vérifié	Services		Élimination	Total
Premier trimestre de 2007	Air Canada	Jazz	intersectorielle	consolidé
Produits d'exploitation				
Passages	2 137 \$	-	-	2 137 \$
Fret	141	-	-	141
Autres	230	2	-	232
Produits externes	2 508	2	-	2 510
Produits intersectoriels	26	362	(388)	-
	2 534	364	(388)	2 510
Charges d'exploitation				
Salaires et charges sociales	499	83	-	582
Carburant avions	585	71	(71)	585
Locations avions	73	35	(4)	104
Redevances aéroportuaires et de navigation	243	47	(47)	243
Maintenance, matières et fournitures avions	224	30	(5)	249
Communications et technologie de l'information	71	1	(1)	71
Restauration et fournitures connexes	80	4	(1)	83
Amortissement et désuétude	128	5	-	133
Commissions	59	-	-	59
Frais payés à Jazz au titre du CAC	230	-	(230)	-
Autres	420	52	(29)	443
	2 612	328	(388)	2 552
Bénéfice d'exploitation (perte)	(78)	36	-	(42)
Produits (charges) hors exploitation				
Intérêts créditeurs	26	1	-	27
Intérêts débiteurs	(91)	(2)	-	(93)
Intérêts capitalisés	36	-	-	36
Gain à la vente d'actifs	7	-	-	7
Gain relatif aux instruments financiers constatés à la juste valeur	34	-	-	34
Autres	(4)	-	-	(4)
	8	(1)	-	7
Bénéfice (perte) avant les éléments suivants	(70)	35	-	(35)
Intérêts minoritaires	(2)	-	(35)	(37)
Gain de change	33	-	-	33
Économie d'impôts sur les bénéfices	5	-	-	5
Bénéfice (perte) de la période	(34) \$	35 \$	(35) \$	(34) \$
BAIIALA¹⁾	123	76	(4)	195

1. Il convient de se reporter à la section 14, Mesures financières hors PCGR, dans le présent Rapport de gestion pour obtenir un rapprochement du BAIIALA et du bénéfice d'exploitation (perte).

Le tableau ci-dessous présente les résultats consolidés de la Société, les résultats de ses secteurs isolables et certaines mesures non conformes aux PCGR pour le premier trimestre de 2006.

Non vérifié	Services		Élimination	Total
Premier trimestre de 2006	Air Canada	Jazz	intersectorielle	consolidé
Produits d'exploitation				
Passages	2 002 \$	-	-	2 002 \$
Fret	151	-	-	151
Autres	221	2	-	223
Produits externes	2 374	2	-	2 376
Produits intersectoriels	20	318	(338)	-
	2 394	320	(338)	2 376
Charges d'exploitation				
Salaires et charges sociales	463	74	-	537
Carburant avions	569	59	(59)	569
Locations avions	83	32	(2)	113
Redevances aéroportuaires et de navigation	230	40	(40)	230
Maintenance, matières et fournitures avions	207	23	(6)	224
Communications et technologie de l'information	74	2	(1)	75
Restauration et fournitures connexes	76	3	1	80
Amortissement et désuétude	115	4	-	119
Commissions	68	-	-	68
Frais payés à Jazz au titre du CAC	206	-	(206)	-
Charge exceptionnelle liée à la restructuration de la main-d'œuvre	28	-	-	28
Autres	399	48	(26)	421
	2 518	285	(339)	2 464
Bénéfice d'exploitation (perte)	(124)	35	1	(88)
Produits (charges) hors exploitation				
Intérêts créditeurs	17	1	(1)	17
Intérêts débiteurs	(71)	(2)	1	(72)
Intérêts capitalisés	10	(1)	-	9
Gain à la vente d'actifs	2	-	-	2
Autres	2	-	(1)	1
	(40)	(2)	(1)	(43)
Bénéfice (perte) avant les éléments suivants	(164)	33	-	(131)
Intérêts minoritaires	(4)	-	(33)	(37)
Gain de change	13	-	-	13
Économie d'impôts sur les bénéfices	29	-	-	29
Bénéfice (perte) de la période	(126) \$	33 \$	(33) \$	(126) \$
BAIIALA¹⁾	74	71	(1)	144
BAIIALA¹⁾, avant les charges exceptionnelles	102	71	(1)	172

1. Il convient de se reporter à la section 14, Mesures financières hors PCGR, dans le présent Rapport de gestion pour obtenir un rapprochement du BAIIALA et du bénéfice d'exploitation (perte), ainsi que du BAIIALA, exclusion faite des charges exceptionnelles, et du bénéfice d'exploitation (perte).

Le tableau ci-dessous présente les résultats des secteurs isolables de la Société pour les premiers trimestres de 2007 et 2006. Les données du tableau ci-dessous tiennent compte des produits et des charges intersectoriels.

Non vérifié	Services Air Canada				Jazz			
	Premier trimestre		Variation		Premier trimestre		Variation	
	2007	2006	\$	%	2007	2006	\$	%
Produits d'exploitation								
Passages	2 137	2 002	135	7	-	-	-	s.o.
Fret	141	151	(10)	(7)	-	-	-	s.o.
Autres	230	221	9	4	2	2	-	-
Produits externes	2 508	2 374	134	6	2	2	-	-
Produits intersectoriels	26	20	6	30	362	318	44	14
	2 534	2 394	140	6	364	320	44	14
Charges d'exploitation								
Salaires et charges sociales	499	463	36	8	83	74	9	12
Carburant avions	585	569	16	3	71	59	12	20
Locations avions	73	83	(10)	(12)	35	32	3	9
Redevances aéroportuaires et de navigation	243	230	13	6	47	40	7	18
Maintenance, matières et fournitures avions	224	207	17	8	30	23	7	30
Communications et technologie de l'information	71	74	(3)	(4)	1	2	(1)	(50)
Restauration et fournitures connexes	80	76	4	5	4	3	1	33
Amortissement et désuétude	128	115	13	11	5	4	1	25
Commissions	59	68	(9)	(13)	-	-	-	s.o.
Frais payés à Jazz au titre du CAC	230	206	24	12	-	-	-	s.o.
Charge exceptionnelle liée à la restructuration de la main-d'œuvre	-	28	(28)	(100)	-	-	-	s.o.
Autres	420	399	21	5	52	48	4	8
	2 612	2 518	94	4	328	285	43	15
Bénéfice d'exploitation (perte)	(78)	(124)	46		36	35	1	
Produits (charges) hors exploitation								
Intérêts créditeurs	26	17	9		1	1	-	
Intérêts débiteurs	(91)	(71)	(20)		(2)	(2)	-	
Intérêts capitalisés	36	10	26		-	(1)	1	
Gain à la vente d'actifs	7	2	5		-	-	-	
Gain relatif aux instruments financiers constatés à la juste valeur	34	-	34		-	-	-	
Autres	(4)	2	(6)		-	-	-	
	8	(40)	48		(1)	(2)	1	
Bénéfice (perte) avant les éléments suivants	(70)	(164)	94		35	33	2	
Intérêts minoritaires	(2)	(4)	2		-	-	-	
Gain de change	33	13	20		-	-	-	
Économie d'impôts sur les bénéfices	5	29	(24)		-	-	-	
Bénéfice (perte) de la période	(34)	(126)	92		35	33	2	
BAIILA¹⁾	123	74	49		76	71	5	
BAIILA¹⁾, avant les charges exceptionnelles	123	102	21		76	71	5	

1. Il convient de se reporter à la section 14, Mesures financières hors PCGR, dans le présent Rapport de gestion pour obtenir un rapprochement du BAIILA et du bénéfice d'exploitation (perte), ainsi que du BAIILA, exclusion faite des charges exceptionnelles, et du bénéfice d'exploitation (perte).

4.1. Sommaire des résultats sectoriels – Services Air Canada

Le secteur des Services Air Canada a déclaré une perte d'exploitation de 78 M\$ pour le premier trimestre de 2007, soit une amélioration de 46 M\$ contre la perte d'exploitation de 124 M\$ enregistrée au cours de la même période de 2006. Le BAIIALA a augmenté de 49 M\$ au cours du premier trimestre de 2006. Au premier trimestre de 2006, le secteur des Services Air Canada a constaté des charges exceptionnelles liées à la restructuration de la main-d'œuvre de 28 M\$. Compte non tenu des charges exceptionnelles liées à la restructuration de la main-d'œuvre de 2006, le BAIIALA a augmenté de 21 M\$ par rapport à celui du premier trimestre de 2006.

Produits passages

Au premier trimestre de 2007, les produits passages réseau ont progressé de 135 M\$ ou 7 % par rapport à la période correspondante de 2006, traduisant en cela l'amélioration du rendement unitaire et du trafic à l'échelle du réseau par suite d'une hausse de la demande, ainsi que l'augmentation des suppléments carburant appliquée en 2006. Depuis le 1^{er} janvier 2007, certains frais passages accessoires, notamment les frais de modification de réservations, les frais de sélection des places et les frais d'accompagnement d'enfants, qui étaient auparavant inclus dans les autres produits, sont désormais inclus dans les produits passages. Ces frais passages accessoires s'élèvent à 11 M\$ au premier trimestre de 2007.

L'amélioration de 2 % du rendement à l'échelle du réseau au premier trimestre de 2007 par rapport à la même période de 2006 s'explique principalement par l'augmentation des suppléments carburant appliquée en 2006. Au premier trimestre de 2007, le trafic s'est accru de 5 %, en regard d'une capacité de 3 % supérieure à celle de la même période de 2006, ce qui s'est traduit par une augmentation de 1,5 point du coefficient d'occupation. Les PPSMO ont affiché une hausse de 4 % par rapport au premier trimestre de 2006, en raison d'une croissance du rendement ainsi que d'une amélioration du coefficient d'occupation à l'échelle du réseau.

Le tableau ci-dessous illustre les variations trimestrielles comparatives, en pourcentage, en ce qui concerne les produits passages, la capacité, le trafic, le coefficient d'occupation, le rendement unitaire et les PPSMO.

Comparaison des premiers trimestres de 2007 et de 2006	Produits passages	Capacité (en SMO)	Trafic (en PMP)	Coefficient d'occupation	Rendement unitaire	PPSMO
	Variation (%)	Variation (%)	Variation (%)	Variation (en points)	Variation (%)	Variation (%)
Lignes canadiennes	9	2	7	3,8	1	6
Lignes transfrontalières	4	8	6	(1,8)	(1)	(4)
Lignes transatlantiques	7	2	5	2,0	2	5
Lignes transpacifiques	8	1	3	1,9	5	7
Autres	4	2	3	1,0	1	2
Réseau	7	3	5	1,5	2	4

Au premier trimestre de 2007, les produits passages intérieurs ont progressé de 68 M\$ ou 9 %, surtout en raison de la croissance du trafic. Le trafic s'est accru de 7 %, en regard d'une capacité de 2 %, ce qui a entraîné une hausse de 3,8 points du coefficient d'occupation. Les accroissements de la capacité ont surtout été constatés dans les services à destination des Maritimes. Les PPSMO intérieurs ont affiché une hausse de 6 % par rapport au premier trimestre de 2006, principalement en raison de l'amélioration du coefficient d'occupation intérieur. Le rendement unitaire a grimpé de 1 % comparativement à la même période de 2006, surtout à la suite du reclassement des frais passages accessoires.

Au premier trimestre de 2007, les produits passages transfrontaliers ont progressé de 20 M\$ ou 4 % en raison d'une hausse de 6 % du trafic en regard d'une augmentation de capacité de 8 %, diminuant de 1,8 point le coefficient d'occupation. L'accroissement du trafic passagers était en grande partie le résultat de la mise en place de services ainsi que d'une capacité accrue sur les liaisons desservant la Floride, la Californie et Las Vegas, au Nevada. Le rendement unitaire s'est abaissé de 1 % au premier trimestre de 2007, ce qui traduit une croissance par rapport à 2006 des vols long-courriers sur les grandes destinations de villégiature. La durée moyenne des étapes a augmenté de quelque 5 % par rapport au premier trimestre de 2006. Les vols long-courriers procurent en général un moins bon rendement par passagers-milles payants que les vols court-courriers. Calculé au mille, le tarif moyen des vols long-courriers est relativement moins élevé que celui

des vols court-courriers. En outre, comme les coûts des services au sol, de décollage et d'atterrissage sont les mêmes, qu'il s'agisse d'un vol long ou court-courrier, les coûts unitaires par SMO des vols long-courriers sont en général moins élevés du fait de la distance parcourue. En raison, en grande partie, de la détérioration du coefficient d'occupation et, dans une moindre mesure, de la baisse du rendement unitaire, les PPSMO sur les vols transfrontaliers ont décliné de 4 % par rapport au premier trimestre de 2006.

Au premier trimestre de 2007, les produits passages transatlantiques ont progressé de 23 M\$ ou 7 %. Cette hausse est principalement attribuable à un trafic plus dense et, dans une moindre part, à l'accroissement du rendement unitaire en raison des suppléments carburant accrus mis en place en 2006 et de l'incidence favorable du raffermissement du dollar canadien par rapport aux monnaies étrangères. Le trafic s'est amélioré de 5 %, en regard d'une capacité de 2 %, ce qui a entraîné une hausse de 2 points du coefficient d'occupation. L'intensification du trafic s'est surtout reflétée dans les lignes à destination du Royaume-Uni, par suite de la hausse des fréquences sur la ligne Vancouver-Londres et de la mise en place de nouveaux services sur Londres à partir d'Edmonton et de Halifax. Les PPSMO sur les vols transatlantiques se sont accrus de 5 % en raison de la croissance du rendement unitaire et du coefficient d'occupation.

Au premier trimestre de 2007, les produits passages transpacifiques ont progressé de 15 M\$ ou 8 % du fait d'un meilleur rendement unitaire et d'une hausse du trafic. L'accroissement de 5 % du rendement unitaire s'explique principalement par l'augmentation des suppléments carburant appliquée en 2006. Les PPSMO sur les vols transpacifiques ont progressé de 7 % à la suite de l'augmentation du rendement unitaire et de la montée de 1,9 point du coefficient d'occupation.

Les autres produits passages, tirés des lignes du Pacifique-Sud, des Antilles, du Mexique et d'Amérique du Sud, ont avancé de 9 M\$ ou 4 % au premier trimestre de 2007 par suite de la hausse du trafic et du rendement unitaire. Le trafic s'est amélioré de 3 %, en regard d'une augmentation de la capacité de 2 %, ce qui a entraîné une hausse de 1 point du coefficient d'occupation. L'intensification du trafic dans ces marchés s'explique surtout par une capacité accrue sur les destinations de villégiature traditionnelles. Le rendement unitaire a progressé de 1 % en raison de l'augmentation des suppléments carburant appliquée en 2006. Au premier trimestre de 2007, les PPSMO se sont accrus de 2 %, essentiellement en raison principalement d'une amélioration du coefficient d'occupation, et en partie aussi d'une croissance du rendement unitaire.

Produits fret

Au premier trimestre de 2007, les produits fret ont diminué de 10 M\$ ou 7 % comparativement à ceux de la même période de 2006, principalement en raison de la réduction du nombre de vols d'avions-cargos à destination de l'Asie. Le trafic marchandises à l'échelle du réseau a connu une baisse de 11 %, tandis que le rendement unitaire du fret par tonne-mille payante a augmenté de 5 %, à la suite de l'incidence de devises plus vigoureuses sur les produits tirés des lignes internationales.

En 2006, Air Canada a réduit de trois à deux le nombre d'avions-cargos MD-11 nolisés. La réduction des avions-cargos vers l'Asie est attribuable à la nature directionnelle du marché asiatique et à de faibles rendements financiers. Au premier trimestre de 2007, les produits fret ont diminué de 7 M\$ par rapport au premier trimestre de 2006; cependant, les charges liées au fret ont baissé d'un montant plus important, ce qui s'est traduit par de meilleurs résultats financiers.

En 2007 et 2008, Air Canada prévoit mettre en place environ 2 000 nouveaux conteneurs de fret et de bagages légers et durables. Une fois qu'ils seront tous en place, ces conteneurs devraient représenter des économies permanentes puisqu'ils réduiront les charges liées au carburant, à la maintenance et au remplacement des pièces.

Autres produits

Au premier trimestre de 2007, les autres produits externes ont grimpé de 9 M\$ ou 4 % par rapport à la même période de 2006, essentiellement en raison de l'augmentation des ventes de forfaits terrestres de Vacances Air Canada qui a été en partie compensée par le reclassement de certains frais passages accessoires, notamment les frais de modification de réservations, les frais de sélection des places et les frais d'accompagnement d'enfants, qui sont inclus, depuis le 1^{er} janvier 2007, dans les produits passages.

Charges d'exploitation

Au premier trimestre de 2007, les charges d'exploitation ont augmenté de 94 M\$ ou 4 % par rapport à ceux de la même période de 2006. Le coût unitaire, mesuré en charges d'exploitation par SMO, a augmenté de 1 % par rapport au premier trimestre de 2006. Exclusion faite de la charge de carburant et des charges exceptionnelles, le coût unitaire s'est accru de 2 % par rapport à la même période de 2006.

Le tableau ci-dessous compare les charges d'exploitation par SMO des Services Air Canada pour le premier trimestre de 2007 à celles de la période correspondante de 2006.

(en cents par SMO)	Premier trimestre		Variation	
	2007	2006	\$	%
Salaires	2,58	2,44	0,14	6
Charges sociales	0,80	0,80	-	-
Coûts de propriété (LAAD) ¹⁾	1,36	1,38	(0,02)	(1)
Redevances aéroportuaires et de navigation	1,65	1,61	0,04	2
Maintenance, matières et fournitures avions	1,52	1,45	0,07	5
Communications et technologie de l'information	0,48	0,52	(0,04)	(8)
Restauration et fournitures connexes	0,54	0,53	0,01	2
Commissions	0,40	0,47	(0,07)	(15)
Frais payés à Jazz au titre du CAC	1,56	1,44	0,12	8
Autres	2,86	2,82	0,04	1
Charges d'exploitation, exclusion faite de la charge de carburant et de la charge exceptionnelle liée à la restructuration de la main-d'œuvre ²⁾	13,75	13,46	0,29	2
Carburant avions	3,97	3,98	(0,01)	-
Charge exceptionnelle liée à la restructuration de la main-d'œuvre	-	0,19	(0,19)	(100)
Total des charges d'exploitation	17,72	17,63	0,09	1

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

2. Il convient de se reporter à la section 14, Mesures financières hors PCGR, du présent Rapport de gestion pour obtenir un complément d'information.

Les charges salariales se chiffraient à 381 M\$ au premier trimestre de 2007, en hausse de 33 M\$ ou 9 % par rapport à celles du premier trimestre de 2006, surtout en raison de la croissance de la moyenne des salaires, de l'augmentation de 6 M\$ des charges liées aux heures supplémentaires, en partie attribuable aux conditions météorologiques, et aux charges liées aux régimes d'intéressement fondés sur le rendement en 2007. Ces augmentations ont été partiellement compensées par la réduction de 501 employés équivalents temps plein (« ETP ») en moyenne ou 2 % par rapport au premier trimestre de 2006. La croissance de la moyenne des salaires est en grande partie attribuable aux augmentations salariales d'environ 1,5 % négociées dans le cadre d'un arbitrage et à la progression des salaires en fonction de l'ancienneté supplémentaire. De plus, les réductions en fonction de l'ancienneté et d'autres réductions de personnel ont gonflé, en 2007, la proportion d'employés se situant à la fin de l'échelle salariale en raison de leur ancienneté par rapport à 2006, ce qui a donné lieu à une hausse du salaire moyen par ETP au premier trimestre de 2007 par rapport à la même période de 2006.

En février 2006, la Société a annoncé un plan de réduction de l'effectif afin de diminuer de 20 % le nombre de ses employés non syndiqués. Une charge exceptionnelle liée à la restructuration de la main-d'œuvre de 28 M\$ a été constatée au premier trimestre de 2006 relativement à ce plan. Cette charge a été réduite de 8 M\$ au quatrième trimestre de 2006, ce qui porte le total de la charge pour 2006 à 20 M\$. Au 10 mai 2007, environ 79 % de l'objectif de réduction avait été atteint.

La charge de carburant a augmenté de 16 M\$ ou 3 % au premier trimestre de 2007, principalement en raison d'une hausse de la capacité en SMO de 3 % par rapport à la période correspondante de 2006. La charge de carburant sur une base unitaire est la même que celle du premier trimestre de 2006. L'augmentation liée au fret par avions-cargos MD-11. Les pertes réalisées sur des opérations de couverture de carburant et un dollar canadien légèrement plus faible comparativement au dollar américain ont fait augmenter la charge de carburant respectivement de 5 M\$ et 3 M\$. Il convient de se reporter à la section 7 du présent Rapport de gestion pour plus d'information sur les couvertures et instruments dérivés liés au carburant. Ces augmentations ont partiellement été compensées par une diminution du prix de base moyen du carburant de 2 %, ce qui a réduit la charge de carburant de 14 M\$.

Les coûts de propriété, qui regroupent les frais de location d'avion et la charge d'amortissement et de désuétude, se sont accrus de 3 M\$ au premier trimestre de 2007. Les facteurs de l'augmentation comprennent l'ajout de 15 appareils d'Embraer au parc d'appareils en service d'Air Canada, une charge d'amortissement liée au programme de réaménagement des cabines ainsi que le reclassement de contrats de location-exploitation en contrats de location-acquisition. Les facteurs annulant en grande partie cette augmentation sont les suivants : la réduction à deux avions-cargos MD-11 nolisés au premier trimestre de 2007 comparativement à trois au cours de la même période de 2006, l'incidence des appareils rendus aux locataires et de la fin des contrats de location, la cession d'appareils CRJ-100 à Jazz en 2006, qui a eu pour effet de transférer le coût de propriété à la catégorie de charge représentée par l'achat de capacité et la baisse de la charge d'amortissement des actifs incorporels.

Au premier trimestre de 2007, les redevances aéroportuaires et de navigation se sont accrues de 13 M\$ ou 6 % par suite surtout d'une hausse de 6 % du nombre de départs ainsi que de la majoration des droits d'atterrissage et des redevances générales, principalement à l'aéroport international Pearson de Toronto. À l'aéroport Pearson, les redevances générales ont été majorées de 6 % par passager pour les arrivées de vols intérieurs et internationaux. Ces majorations ont été compensées en partie par une réduction des redevances de navigation au Canada, entrée en vigueur en septembre 2006.

La charge liée à la maintenance, aux matières et aux fournitures pour les avions a connu une augmentation de 17 M\$ ou 8 % par rapport au premier trimestre de 2006, en raison d'une augmentation des coûts de maintenance de la flotte d'appareils à fuselage étroit d'Airbus attribuable principalement au cycle d'entretien actuel des appareils A320 d'Airbus nécessitant le remplacement des pièces du moteur à durée de vie limitée. D'autres facteurs importants de l'augmentation comprennent la hausse de la charge de maintenance liée au respect des conditions minimales de retour des appareils prévues dans les contrats de location et les provisions constituées au titre des frais futurs liés aux appareils rendus à leurs locataires dans le cadre de contrats de location à court terme. Ces hausses ont été en partie contrebalancées par une baisse des activités d'entretien moteurs des 767 de Boeing. Air Canada prévoit des hausses de la charge liée à la maintenance, aux matières et aux fournitures pour les avions au deuxième trimestre de 2007, surtout à la suite du respect des conditions d'un certain nombre de contrats de location d'appareils devant être retournés au bailleur. La charge liée à la maintenance des avions pour la deuxième moitié de 2007 devrait ressembler à celle de 2006.

La charge liée à la restauration et aux fournitures connexes a grimpé à 4 M\$ ou 5 % par rapport à celle du premier trimestre de 2006, le trafic passagers ayant augmenté de 5 %.

Au premier trimestre de 2007, les commissions versées ont diminué de 9 M\$ ou 13 % en regard d'une croissance de 6 % des produits passages et fret combinés par rapport au premier trimestre de 2006. Le repli des commissions versées était attribuable essentiellement à l'incidence d'un nouveau barème de commission au sein de Vacances Air Canada en 2007 et aux mesures commerciales mises en œuvre par Air Canada afin de diminuer les commissions, ce qui a plus que compensé la hausse liée au volume. Les commissions, en pourcentage des produits passages et fret, sont passées de 3,2 % au premier trimestre de 2006 à 2,6 % au premier trimestre de 2007.

Au premier trimestre de 2007, les frais payés à Jazz au titre du CAC de Jazz se sont élevés à 230 M\$, contre 206 M\$ pour la même période de 2006, au titre du CAC initial de Jazz. L'augmentation de 12 % est principalement attribuable à l'ajout de six avions couverts au parc d'appareils de Jazz, cinq d'entre eux étant transférés par Air Canada à Jazz, ce qui a entraîné une augmentation de 12 % des heures de vol de cale à cale, par rapport à la même période de 2006. La capacité en SMO des appareils exploités par Jazz a progressé de 13 % par rapport au premier trimestre de 2006.

Les autres charges d'exploitation ont augmenté de 21 M\$ ou 5 % au premier trimestre de 2007 surtout en raison des charges accrues liées aux forfaits terrestres de Vacances Air Canada découlant de la croissance du trafic passagers.

Les produits hors exploitation se sont élevés à 8 M\$ au premier trimestre de 2007, alors que les charges hors exploitation se chiffraient à 40 M\$ au premier trimestre de 2006. Au premier trimestre de 2007, les intérêts débiteurs nets ont diminué de 15 M\$. Une augmentation des intérêts débiteurs de 20 M\$, alimentée essentiellement par les opérations de financement de nouveaux appareils, a été plus qu'annulée par les intérêts capitalisés liés à l'achat des appareils 777 et 787 de Boeing et la hausse des intérêts créditeurs issue de soldes de caisse et de taux d'intérêt moyens plus élevés. Les intérêts capitalisés englobent ceux sur les sommes destinées à financer l'acquisition de nouveau matériel volant et d'autres immobilisations corporelles jusqu'à la mise en service de ces biens. Le secteur des Services Air Canada a constaté, au premier trimestre de 2007, des gains de 7 M\$ liés à la vente d'un immeuble et d'un avion retiré du service. Le résultat du bénéfice hors exploitation au premier trimestre de 2007 comprend un gain de 34 M\$ relatif aux ajustements de la juste valeur à l'égard de certains instruments financiers dérivés conclus par Air Canada afin de gérer le risque lié aux fluctuations des prix du carburant. Conformément au chapitre 3865 de l'ICCA, la partie inefficace des gains et pertes matérialisés ou latents est constatée au titre des produits hors exploitation. Il convient de se reporter à la section 7 du présent Rapport de gestion pour obtenir un complément d'information.

Les gains tirés de la réévaluation d'éléments monétaires libellés en devises ont atteint 33 M\$ au premier trimestre de 2007 et viennent surtout du raffermissement du dollar canadien au 31 mars 2007 par rapport au 31 décembre 2006. Ces chiffres sont comparables aux gains de 13 M\$ constatés au premier trimestre de 2006.

Une perte sectorielle de 34 M\$ a été constatée au premier trimestre de 2007, comparativement à une perte sectorielle de 126 M\$ pour la même période de 2006, soit une amélioration de 92 M\$.

4.2. Sommaire des résultats sectoriels – Jazz

Le secteur de Jazz a déclaré un bénéfice d'exploitation de 36 M\$ au premier trimestre de 2007, soit une amélioration de 1 M\$ contre le bénéfice d'exploitation de 35 M\$ enregistré au cours de la même période de 2006. Le BAIIALA s'est accru de 5 M\$ par rapport au premier trimestre de 2006, surtout en raison d'une hausse de 13 % de la capacité en SMO.

Au premier trimestre de 2007, les produits d'exploitation ont progressé de 44 M\$ ou 14 % par rapport à la période correspondante de 2006, en raison de l'ajout de six avions couverts au parc d'appareils de Jazz, cinq d'entre eux étant transférés par Air Canada à Jazz, ce qui a entraîné une augmentation de 12 % des heures de vol cale à cale ainsi qu'une majoration de 19 % des coûts refacturés à Air Canada au titre du CAC de Jazz.

Au premier trimestre de 2007, les charges d'exploitation ont augmenté de 43 M\$ ou 15 % par rapport à celles de la période correspondante de 2006. Les coûts refacturés accrues au titre du CAC de Jazz, qui comprennent la charge de carburant, les redevances de navigation et aéroportuaires ainsi que certaines dépenses liées aux services d'escale et autres dépenses, ont représenté 21 M\$ de la hausse totale des charges d'exploitation, tandis que les augmentations des coûts contrôlables ont constitué le reste de la hausse. Le coût unitaire, mesuré en charges d'exploitation par SMO, a grimpé de 4 % par rapport au premier trimestre de 2006. Le coût unitaire reflète la modification de l'éventail des parcs aériens. Exclusion faite de la charge de carburant, le coût unitaire pour le premier trimestre de 2007 est demeuré le même par rapport à la même période de 2006.

Un bénéfice sectoriel de 35 M\$ a été constaté au premier trimestre de 2007, comparativement à un bénéfice sectoriel de 33 M\$ pour la même période de 2006, soit une amélioration de 2 M\$.

4.3. Sommaire des résultats consolidés

La Société a constaté une perte d'exploitation consolidée de 42 M\$ pour le premier trimestre de 2007, une amélioration de 46 M\$ par rapport à la perte d'exploitation de 88 M\$ enregistrée pour la même période de 2006. Exclusion faite de la charge exceptionnelle liée à la restructuration de la main-d'œuvre de 28 M\$ en 2006, la perte d'exploitation s'est améliorée de 18 M \$ comparativement à celle du premier trimestre de 2006.

Les gains tirés de la réévaluation d'éléments monétaires libellés en devises ont atteint 33 M\$ au premier trimestre de 2007 et viennent surtout du raffermissement du dollar canadien au 31 mars 2007 par rapport au 31 décembre 2006. Ces chiffres sont comparables aux gains de 13 M\$ constatés au premier trimestre de 2006.

Le premier trimestre de 2007 s'est soldé par une perte nette de 34 M\$ ou 0,34 \$ par action diluée, contre une perte nette de 126 M\$ ou 1,43 \$ par action diluée pour la même période de 2006.

5. GESTION FINANCIÈRE ET GESTION DU CAPITAL**5.1. Situation financière**

Le bilan consolidé de la Société englobe les comptes de certaines entités sur lesquelles Air Canada n'exerce pas un contrôle, notamment Jazz, ainsi que certaines entités de location d'avions et de réacteurs et sociétés d'avitaillement. Cependant, si l'actif et le passif de ces entités sont pris en compte dans les états financiers consolidés d'Air Canada, il n'y a pas de recours contre Air Canada en ce qui concerne le passif de ces entités juridiques distinctes, y compris Jazz, sauf en cas d'obligations en vertu de contrats comme le CAC de Jazz ou de garanties. L'information est présentée dans l'analyse du bilan sur une base consolidée.

Comme l'explique la note 1 afférente aux états financiers consolidés intermédiaires non vérifiés du premier trimestre de 2007 d'Air Canada, et comme il est résumé à la section 11 du présent Rapport de gestion, Air Canada a adopté, le 1^{er} janvier 2007, des méthodes comptables qui ont entraîné des ajustements du bilan consolidé.

Sommaire consolidé

La trésorerie, les équivalents de trésorerie et les placements à court terme ont diminué de 144 M\$ surtout en raison du financement du premier appareil 777 de Boeing, lequel est prévu être fourni aux termes de la garantie d'emprunt, tel qu'il est indiqué à la section 5.6 du présent Rapport de gestion. Les immobilisations corporelles se sont accrues de 264 M\$, essentiellement par suite d'acquisitions, surtout d'avions, compensées par l'amortissement.

Au 31 mars 2007, l'actif à court terme avait diminué de 597 M\$ depuis le 31 décembre 2006, essentiellement en raison d'une baisse des impôts sur les bénéfices futurs de 337 M\$ découlant d'une stratégie d'utilisation des pertes fiscales, prévue au moment du premier appel public à l'épargne d'Air Canada, et de la restructuration de l'entreprise. Un montant de 345 M\$ au titre des impôts exigibles a été provisionné en 2006 avant le PAPE d'Air Canada. Ces impôts exigibles proviennent de la cession des actifs d'impôts d'Air Canada à ACE. Ces derniers ont été récupérés à partir des actifs d'impôts futurs d'Air Canada au cours du premier trimestre de 2007.

Au 31 mars 2007, le passif à court terme avait reculé de 194 M\$, en grande partie du fait d'une diminution des impôts exigibles, contrebalancée en partie par une hausse des produits passages perçus d'avance de 173 M\$.

Voici un aperçu du bilan consolidé de la Société et de ses deux secteurs isolables pour la période.

Non vérifié	31 mars 2007			
	Services Air Canada	Jazz	Élimination intersectorielle	Total consolidé
ACTIF				
Actif à court terme				
Trésorerie et équivalents de trésorerie	1 044 \$	132 \$	-	1 176 \$
Placements à court terme	925	-	-	925
	1 969	132	-	2 101
Liquidités soumises à des restrictions	51	-	-	51
Débiteurs	788	80	(130)	738
Rechanges, matières et fournitures	84	30	-	114
Charges payées d'avance et autres actifs à court terme	157	11	-	168
Maintenance payée d'avance à ACTS	417	-	-	417
Impôts sur les bénéfiques futurs	8	-	-	8
	3 474	253	(130)	3 597
Immobilisations corporelles	6 008	202	-	6 210
Charges reportées	61	28	-	89
Actifs incorporels	1 184	8	-	1 192
Acomptes et autres actifs	294	1	-	295
	11 021 \$	492 \$	(130) \$	11 383 \$
PASSIF				
Passif à court terme				
Créditeurs et charges à payer	1 530 \$	221 \$	(130) \$	1 621 \$
Produits passages perçus d'avance	1 192	-	-	1 192
Obligation au titre des milles Aéroplan	57	-	-	57
Part à court terme de la dette à long terme et des obligations au titre des contrats de location-acquisition	358	-	-	358
Billet à payer à ACTS	417	-	-	417
Impôts exigibles	6	-	-	6
	3 560	221	(130)	3 651
Dette à long terme et obligations au titre des contrats de location-acquisition	3 082	113	-	3 195
Impôts sur les bénéfiques futurs	134	-	-	134
Passif au titre des régimes de retraite et d'avantages complémentaires	1 805	9	-	1 814
Autres passifs à long terme	367	59	-	426
	8 948	402	(130)	9 220
INTÉRÊTS MINORITAIRES	177	-	168	345
CAPITAUX PROPRES PAR SECTEUR	1 896	90	(168)	1 818
	11 021 \$	492 \$	(130) \$	11 383 \$

5.2. Liquidités et fonds de roulement

Services Air Canada

Au 31 mars 2007, les Services Air Canada disposaient de 1 969 M\$ sous forme de trésorerie, d'équivalents de trésorerie et de placements à court terme, et avaient un fonds de roulement négatif de 86 M\$. Comparativement à ceux du 31 décembre 2006, la trésorerie, les équivalents de trésorerie et les placements à court terme se sont amoindris de 141 M\$. Tel qu'il est mentionné à la section 5.6 du présent Rapport de gestion, Air Canada a reçu de l'Export-Import Bank, le 19 avril 2007, un engagement relatif à une garantie d'emprunt, assujéti à certaines conditions, pour ses sept premiers appareils 777 de Boeing, y compris les deux premiers 777 de Boeing livrés respectivement en mars et avril 2007. L'appareil livré en mars a été temporairement financé à partir de la trésorerie liée à l'exploitation en attendant la réalisation de la garantie d'emprunt susmentionnée, ce qui a donné lieu à l'abaissement de la trésorerie et des équivalents de trésorerie de l'ordre d'environ 159 M\$ au 31 mars 2007.

Au 31 mars 2007, les Services Air Canada disposaient d'une facilité de crédit consortiale garantie inutilisée de 400 M\$ de laquelle aucun montant n'a été tiré.

Jazz

Au 31 mars 2007, Jazz disposait de 132 M\$ sous forme de trésorerie, d'équivalents de trésorerie et de placements à court terme, et avait un fonds de roulement positif de 32 M\$. Par rapport au 31 décembre 2006, la trésorerie, les équivalents de trésorerie et les placements à court terme ont diminué de 3 M\$ et le fonds de roulement a augmenté de 1 M\$.

Sommaire consolidé

Au 31 mars 2007, la Société disposait de 2 101 M\$ sous forme de trésorerie, d'équivalents de trésorerie et de placements à court terme, et avait un fonds de roulement négatif de 54 M\$. Comparativement à ceux du 31 décembre 2006, la trésorerie, les équivalents de trésorerie et les placements à court terme de même que le fonds de roulement ont fléchi respectivement de 144 M\$ et de 403 M\$. La diminution du fonds de roulement s'explique surtout par de nouvelles immobilisations corporelles de 397 M\$, et la réduction de 78 M\$ au titre de la dette à long terme et les obligations au titre des contrats de location-acquisition, contrebalancée en partie par des emprunts liés aux appareils de l'ordre de 112 M\$.

5.3. Flux de trésorerie du premier trimestre de 2007 par rapport au premier trimestre de 2006

Le tableau ci-dessous présente un aperçu des flux de trésorerie consolidés de la Société et de ses deux secteurs isolables pour la période indiquée.

	Trimestre terminé le 31 mars 2007			
	Services Air Canada	Jazz	Élimination intersec- torielle	Total consolidé
Flux de trésorerie liés à l'exploitation				
Perte de la période	(34) \$	35 \$	(35) \$	(34) \$
Ajustements de rapprochement des flux de trésorerie nets provenant de l'exploitation				
Amortissement et désuétude	128	5	-	133
Perte à la vente d'actifs	(7)	-	-	(7)
Gain de change	(33)	-	-	(33)
Impôts sur les bénéfices futurs	(11)	-	-	(11)
Capitalisation des régimes d'avantages sociaux supérieure à la charge constatée	(69)	-	-	(69)
Diminution (augmentation) des débiteurs	(49)	(9)	8	(50)
Diminution (augmentation) des rechanges, matières et fournitures	34	(1)	-	33
Augmentation (diminution) des créiteurs et charges à payer	123	8	(8)	123
Augmentation (diminution) des produits passages perçus d'avance, déduction faite des liquidités soumises à des restrictions	231	-	-	231
Diminution de l'obligation au titre des milles Aéroplan	(25)	-	-	(25)
Intérêts minoritaires	2	-	35	37
Charge exceptionnelle liée aux milles Aéroplan	-	-	-	-
Répartition des charges générales	-	-	-	-
Versements au titre des locations avions inférieurs (supérieurs) aux frais de location	(7)	-	-	(7)
Variation latente de la juste valeur des dérivés pour la période	(40)	-	-	(40)
Intérêts capitalisés	(36)	-	-	(36)
Autres	-	(1)	-	(1)
	207	37	-	244
Flux de trésorerie liés aux activités de financement				
Emprunts liés aux appareils	112	-	-	112
Distributions versées à des intérêts minoritaires	-	(33)	-	(33)
Réduction de la dette à long terme et des obligations au titre des contrats de location-acquisition	(78)	-	-	(78)
Réduction des intérêts minoritaires	(36)	-	-	(36)
	(2)	(33)	-	(35)
Flux de trésorerie liés à l'investissement				
Placements à court terme	(127)	-	-	(127)
Nouvelles immobilisations corporelles	(390)	(7)	-	(397)
Produit de la vente d'actifs	44	-	-	44
Gestion de trésorerie avec apparentés	(13)	-	-	(13)
Espèces en garantie de lettres de crédit	13	-	-	13
	(473)	(7)	-	(480)
Augmentation (diminution) de la trésorerie et des équivalents de trésorerie	(268)	(3)	-	(271)
Trésorerie et équivalents de trésorerie à la fin de la période	1 044 \$	132 \$	-	1 176 \$

	Trimestre terminé le 31 mars 2006			
	Services Air Canada	Jazz	Élimination intersec- torielle	Total consolidé
Flux de trésorerie liés à l'exploitation				
Bénéfice (perte) de la période	(126) \$	33 \$	(33) \$	(126) \$
Ajustements de rapprochement des flux de trésorerie nets provenant de l'exploitation				
Amortissement et désuétude	115	4	-	119
Gain à la vente d'actifs	(2)	-	-	(2)
Perte de change	3	-	-	3
Impôts sur les bénéfices futurs	(29)	-	-	(29)
Capitalisation des régimes d'avantages sociaux supérieure à la charge constatée	(23)	-	-	(23)
Diminution (augmentation) des débiteurs	(11)	128	(123)	(6)
Diminution (augmentation) des rechanges, matières et fournitures	61	2	-	63
Augmentation (diminution) des créditeurs et charges à payer	116	(154)	123	85
Augmentation (diminution) des produits passages perçus d'avance, déduction faite des liquidités soumises à des restrictions	222	-	-	222
Diminution de l'obligation au titre des milles Aéroplan	(31)	-	-	(31)
Intérêts minoritaires	-	-	37	37
Répartition des charges générales	3	-	-	3
Versements au titre des locations avions inférieurs (supérieurs) aux frais de location	(5)	-	-	(5)
Variation latente de la juste valeur des dérivés pour la période	10	-	-	10
Intérêts capitalisés	(9)	-	-	(9)
Autres	(3)	20	(4)	13
	291	33	-	324
Flux de trésorerie liés aux activités de financement				
Émission de parts de Jazz	-	218	-	218
Cession du placement de Jazz à ACE	400	-	-	400
Billet relatif à l'acquisition payé par Jazz à ACE	-	(424)	-	(424)
Emprunts au titre de la facilité de crédit de Jazz	-	113	-	113
Emprunts liés aux appareils	124	-	-	124
Distributions versées à des intérêts minoritaires	-	(8)	-	(8)
Réduction de la dette à long terme et des obligations au titre des contrats de location-acquisition	(74)	(14)	-	(88)
Autres	(2)	-	-	(2)
	448	(115)	-	333
Flux de trésorerie liés à l'investissement				
Placements à court terme	(147)	-	-	(147)
Nouvelles immobilisations corporelles	(270)	(4)	-	(274)
Diminution (augmentation) des montants à recevoir d'Air Canada	(138)	138	-	-
Gestion de trésorerie avec apparentés	(8)	-	-	(8)
Espèces en garantie de lettres de crédit	(4)	-	-	(4)
	(567)	134	-	(433)
Augmentation (diminution) de la trésorerie et des équivalents de trésorerie	172	52	-	224
Trésorerie et équivalents de trésorerie à la fin de la période	1 172 \$	86 \$		1 258 \$

Flux de trésorerie liés à l'exploitation

Au premier trimestre de 2007, les flux de trésorerie tirés de l'exploitation du secteur des Services Air Canada se chiffraient à 207 M\$, soit une diminution de 84 M\$ par rapport à la même période de 2006. Cette diminution est principalement due à une augmentation de 45 M\$ de la capitalisation au titre des régimes de retraite par rapport au premier trimestre de 2006 ainsi qu'à des variations défavorables dans les éléments du fonds de roulement se répercutant sur la trésorerie, principalement liées au moment où les achats des stocks de carburant ont eu lieu.

Le secteur de Jazz a tiré des flux de trésorerie de 37 M\$ de son exploitation au premier trimestre de 2007, conformément aux bons résultats d'exploitation constatés par Jazz.

Flux de trésorerie liés aux activités de financement

Les flux de trésorerie liés aux activités de financement se sont chiffrés à 2 M\$.

Les emprunts liés aux appareils ont atteint 112 M\$ au premier trimestre de 2007 en ce qui concerne les Services Air Canada et ont principalement porté sur la livraison de quatre appareils d'Embraer au premier trimestre de 2007. Les paiements programmés et autres versements sur la dette et les obligations au titre des contrats de location-acquisition ont totalisé 78 M\$ au premier trimestre de 2007. La réduction des intérêts minoritaires de 36 M\$ au cours du premier trimestre de 2007 était liée au refinancement de cinq appareils CRJ. Le refinancement comprenait le versement de la part liée aux intérêts minoritaires des ententes de location à des tiers.

Les sorties de fonds liées aux activités de financement de Jazz de 33 M\$ au premier trimestre de 2007 ont porté sur des distributions à des intérêts minoritaires.

Flux de trésorerie liés à l'investissement

Au premier trimestre de 2007, les nouvelles immobilisations corporelles ont totalisé 390 M\$ en ce qui concerne le secteur des Services Air Canada. Ces nouvelles immobilisations comprenaient une somme de 159 M\$ liée à un appareil 777 de Boeing, une somme de 134 M\$ liée à quatre appareils d'Embraer et une somme de 49 M\$ liée au programme de réaménagement des cabines des appareils et à d'autres améliorations des appareils. Les autres nouvelles immobilisations étaient liées aux matériel et installations au sol, aux stocks et aux réacteurs de rechange ainsi qu'aux projets d'élaboration de systèmes.

Au premier trimestre de 2007, le produit de la vente d'actifs de 44 M\$ était principalement lié à la vente d'un immeuble d'Air Canada.

Les flux de trésorerie liés à l'investissement de Jazz se sont chiffrés à 7 M\$ pour le premier trimestre de 2007, essentiellement en raison des améliorations locatives liées aux avions.

5.4. Capital social

Au total, 100 millions d'actions à droit de vote variable de catégorie A et d'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 (en milliers)	
	Au 31 mars 2007	Au 31 janvier 2007
Actions émises et en circulation		
Actions à droit de vote variable de catégorie A	17 290 243	17 572 543
Actions à droit de vote de catégorie B	82 709 757	82 427 457
Total des actions émises et en circulation	100 000 000	100 000 000
Actions à droit de vote variable de catégorie A et actions à droit de vote de catégorie B pouvant être émises		
Options sur actions	1 738 735	1 695 035
Total des actions pouvant être émises	1 738 735	1 695 035
Total des actions en circulation et pouvant être émises	101 738 735	101 695 035

5.5. Dette et obligations au titre des contrats de location

Les renseignements sur les dettes et obligations au titre des contrats de location d'Air Canada sont présentés à la section 9.5 du Rapport de gestion annuel 2006 d'Air Canada daté du 14 février 2007 ainsi qu'à la note 3 afférente aux états financiers consolidés combinés annuels de 2006 d'Air Canada.

À l'exclusion de la dette liée aux livraisons au premier trimestre de 2007 de quatre appareils d'Embraer, aucun autre changement important n'a été apporté à la dette et aux obligations au titre des contrats de location au premier trimestre de 2007.

5.6. Dépenses en immobilisations

La section 9.6 du Rapport de gestion annuel 2006 d'Air Canada daté du 14 février 2007 contient des renseignements détaillés sur les dépenses en immobilisations projetées et engagées par Air Canada.

Le 23 avril 2007, Air Canada a modifié les ententes conclues avec Boeing afin de faire passer ses commandes fermes d'appareils 787 de Boeing de 14 à 37. De plus, les parties ont convenu de retrancher des commandes fermes la livraison de deux appareils 777 de Boeing prévue en 2009. Les livraisons des 37 appareils faisant l'objet de commandes fermes sont prévues débiter en 2010 pour se terminer d'ici 2014. En outre, ces modifications ont également permis à Air Canada de disposer d'options sur 23 appareils 787 de Boeing supplémentaires, ce qui totalise au plus 60 appareils 787 de Boeing.

Les modifications apportées aux ententes conclues avec Boeing ont permis à Air Canada de recevoir de Boeing des engagements de financement supplémentaires à l'égard de sept autres appareils 787 de Boeing, selon les mêmes conditions qui ont été énoncées auparavant. Si Air Canada n'utilise aucun des engagements de financement énoncés auparavant pour les appareils 777 de Boeing, le nombre d'appareils visés par les engagements de financement pour les appareils 787 de Boeing passera à 31. De ce nombre, 28 appareils seront assujettis à des conditions révisées de façon à couvrir 80 % du prix de livraison des appareils, à faire passer l'échéance de 15 à 12 ans et à échelonner les remboursements linéaires du capital sur la durée du financement.

Le 19 avril 2007, Air Canada a reçu une garantie d'emprunt de l'Export-Import Bank, assujettie à certaines conditions, pour les sept premiers 777 de Boeing, dont les deux premiers appareils livrés respectivement en mars et en avril 2007. Les cinq autres appareils 777 de Boeing visés par cette garantie seront livrés en 2007. La garantie d'emprunt d'une durée de 12 ans couvre environ 80 % du prix de livraison des appareils, à un taux d'intérêt d'environ 5,35 %, établi en fonction des taux d'intérêt au 31 mars 2007. Air Canada a également reçu

un engagement préliminaire de l'Export-Import Bank couvrant le reste des appareils 777 de Boeing dont la livraison est prévue en 2008 et les 14 appareils 787 de Boeing dont la livraison est prévue en 2010 et 2011.

Le tableau ci-après illustre les répercussions sur chaque exercice des modifications apportées aux dépenses en immobilisations engagées et au financement par rapport aux montants fournis dans le Rapport de gestion annuel 2006 d'Air Canada daté du 14 février 2007.

Services Air Canada¹⁾	2007	2008	2009	2010	2011	Par la suite²⁾
Augmentation (diminution) du total des dépenses en immobilisations engagées	30	(10)	(317)	78	285	3 052
Diminution (augmentation) du financement sur les dépenses en immobilisations engagées	51	-	299	-	(122)	(748)
Augmentation (diminution) du total des dépenses en immobilisations engagées, déduction faite du financement	81	(10)	(18)	78	163	2 304

- Les montants, libellés en dollars américains, ont été convertis au cours en vigueur le 31 mars 2007 à midi, à savoir 1,1529 \$. Les prix définitifs de livraison des appareils comprennent entre autres les augmentations estimatives et les intérêts reportés sur le paiement à la livraison calculés selon le LIBOR en USD à 90 jours au 31 décembre 2007.*
- Tel qu'il est décrit ci-dessus, le financement engagé supplémentaire concerne les sept appareils 787 de Boeing additionnels. Si Air Canada n'utilise pas le financement de Boeing et du motoriste pour tous les appareils 777 de Boeing, le nombre d'appareils visés par les engagements de financement passera à 31 selon les conditions énoncées ci-dessus. La période de livraison approche, et la direction s'attend à conclure des engagements de financement pour le reste des livraisons des appareils faisant l'objet de commandes fermes.*

Le tableau ci-après illustre les répercussions sur chaque exercice des modifications apportées au remboursement des dettes par rapport aux montants fournis dans le Rapport de gestion annuel 2006 d'Air Canada daté du 14 février 2007.

Services Air Canada	2007	2008	2009	2010	2011
Augmentation du remboursement sur le capital de la dette à long terme liée aux appareils	13	30	19	13	10

Aucun autre changement important sortant du cadre normal des activités n'a été apporté aux dépenses en immobilisations.

5.7. Obligations de capitalisation au titre des régimes de retraite

Les renseignements sur les obligations de capitalisation au titre des régimes de retraite d'Air Canada sont présentés à la section 9.7 du Rapport de gestion annuel 2006 d'Air Canada daté du 14 février 2007.

En ce qui concerne les régimes agréés canadiens, les renseignements présentés étaient fondés sur l'évaluation actuarielle du 1^{er} janvier 2006. Air Canada prévoit annoncer les projections fondées sur l'évaluation actuarielle du 1^{er} janvier 2007 à l'égard de ses obligations de capitalisation au titre des régimes de retraite pour les exercices 2007 à 2011 dans son Rapport de gestion du deuxième trimestre de 2007. Par suite d'une expérience de placement favorable et des cotisations patronales au titre de services passés en 2006, le déficit de solvabilité, au titre des régimes de retraite agréés au 1^{er} janvier 2007, devrait diminuer par rapport à celui constaté au 1^{er} janvier 2006, ce qui devrait entraîner une diminution des cotisations patronales de 90 M\$ en 2007 et de 120 M\$ par année par la suite.

6. RÉSULTATS FINANCIERS TRIMESTRIELS

Les tableaux ci-dessous résument les résultats financiers et les principales statistiques d'exploitation de la Société et de ses deux secteurs isolables des huit derniers trimestres. Les données des tableaux ci-dessous tiennent compte des produits et des charges intersectoriels.

	T2	T3	T4	T1	T2	T3	T4	T1
Total consolidé	2005	2005	2005	2006	2006	2006	2006	2007
Produits d'exploitation	2 363	2 742	2 256	2 376	2 559	2 837	2 395	2 510
Charge exceptionnelle liée aux milles Aéroplan ¹⁾	-	-	-	-	-	(102)	-	-
Produits d'exploitation	2 363	2 742	2 256	2 376	2 559	2 735	2 395	2 510
Coûts de propriété (LAAD) ²⁾	(203)	(216)	(227)	(232)	(239)	(237)	(247)	(237)
Autres charges d'exploitation	(2 041)	(2 217)	(2 086)	(2 232)	(2 171)	(2 329)	(2 119)	(2 315)
Charges d'exploitation ³⁾	(2 244)	(2 433)	(2 313)	(2 464)	(2 410)	(2 566)	(2 366)	(2 552)
Bénéfice d'exploitation (perte)	119	309	(57)	(88)	149	169	29	(42)
Total des produits (charges) hors exploitation, intérêts minoritaires, écart de change et impôt sur les bénéfices	(129)	(68)	(78)	(38)	3	(125)	(173)	8
Bénéfice net (perte)	(10)	241	(135)	(126)	152	44	(144)	(34)
Résultat par action								
- de base	(0,12)	2,73	(1,53)	(1,43)	1,72	0,50	(1,55)	(0,34)
- dilué	(0,12)	2,73	(1,53)	(1,43)	1,72	0,50	(1,55)	(0,34)
Passagers-milles payants (en millions)	11 613	13 981	10 584	11 240	12 248	14 346	11 160	11 814
Sièges-milles offerts (en millions)	14 487	16 961	13 808	14 287	14 926	17 529	14 343	14 735
Coefficient d'occupation (%)	80,2	82,4	76,7	78,7	82,1	81,8	77,8	80,2

1. Comprend, au troisième trimestre de 2006, une charge exceptionnelle de 102 M\$ liée à l'obligation d'Air Canada relativement à l'échange des milles Aéroplan d'avant 2002.
2. LAAD s'entend de la combinaison des frais de location d'avions et de la charge d'amortissement et de désuétude.
3. Comprend, au premier trimestre de 2006, une charge exceptionnelle liée à la restructuration de la main-d'œuvre de 28 M\$. Cette charge a été réduite de 8 M\$ pour s'établir à 20 M\$ au quatrième trimestre de 2006.

Caractère saisonnier des activités

Air Canada connaît généralement une hausse de la demande aux deuxième et troisième trimestres de l'année civile, et une demande réduite aux premier et quatrième trimestres. Ces variations cycliques de la demande sont essentiellement la conséquence d'un nombre plus élevé de voyageurs d'agrément qui privilégient les mois du printemps et de l'été pour leurs déplacements. La structure de coûts de la Société est constituée de coûts fixes qui ne varient pas de façon proportionnelle selon la demande passagers à court terme.

	T2 2005	T3 2005	T4 2005	T1 2006	T2 2006	T3 2006	T4 2006	T1 2007
Services Air Canada								
Produits d'exploitation	2 373	2 757	2 271	2 394	2 576	2 854	2 415	2 534
Charge exceptionnelle liée aux milles Aéroplan ¹⁾	-	-	-	-	-	(102)	-	-
Produits d'exploitation	2 373	2 757	2 271	2 394	2 576	2 752	2 415	2 534
Coûts de propriété (LAAD) ²⁾	(184)	(191)	(196)	(198)	(200)	(199)	(210)	(201)
Autres charges d'exploitation	(2 097)	(2 294)	(2 166)	(2 320)	(2 263)	(2 423)	(2 210)	(2 411)
Charges d'exploitation ³⁾	(2 281)	(2 485)	(2 362)	(2 518)	(2 463)	(2 622)	(2 420)	(2 612)
Bénéfice d'exploitation (perte)	92	272	(91)	(124)	113	130	(5)	(78)
Total des produits (charges) hors exploitation, intérêts minoritaires, écart de change et impôt sur les bénéfices	(101)	(32)	(44)	(2)	39	(86)	(139)	44
Bénéfice sectoriel (perte sectorielle)	(9)	240	(135)	(126)	152	44	(144)	(34)
Passagers-milles payants (en millions)	11 612	13 980	10 584	11 240	12 248	14 345	11 160	11 814
Sièges-milles offerts (en millions)	14 486	16 960	13 807	14 287	14 925	17 528	14 343	14 735
Coefficient d'occupation (%)	80,2	82,4	76,7	78,7	82,1	81,8	77,8	80,2
Charges d'exploitation par siège-mille offert (CESMO) (en cents)	15,8	14,7	17,1	17,6	16,5	15,0	16,9	17,7
CESMO, exclusion faite de la charge de carburant (en cents) ⁴⁾	12,1	10,7	12,9	13,7	12,3	10,6	12,8	13,8
CESMO, exclusion faite de la charge de carburant et de la charge exceptionnelle liée à la restructuration de la main-d'œuvre (en cents) ⁴⁾	12,1	10,7	12,9	13,5	12,3	10,6	12,9	13,8
Jazz								
Produits d'exploitation	232	274	304	320	340	369	352	364
Coûts de propriété (LAAD) ²⁾	(21)	(26)	(32)	(36)	(40)	(40)	(39)	(40)
Autres charges d'exploitation	(184)	(210)	(238)	(249)	(263)	(290)	(280)	(288)
Charges d'exploitation	(205)	(236)	(270)	(285)	(303)	(330)	(319)	(328)
Bénéfice d'exploitation	27	38	34	35	37	39	33	36
Total des produits (charges) hors exploitation, intérêts minoritaires, écart de change et impôt sur les bénéfices	(4)	(1)	(2)	(2)	(1)	-	(1)	(1)
Bénéfice sectoriel	23	37	32	33	36	39	32	35

1. Comprend, au troisième trimestre de 2006, une charge exceptionnelle de 102 M\$ liée à l'obligation d'Air Canada relativement à l'échange des milles Aéroplan d'avant 2002.
2. LAAD s'entend de la combinaison des frais de location d'avions et de la charge d'amortissement et de désuétude.
3. Comprend, au premier trimestre de 2006, une charge exceptionnelle liée à la restructuration de la main-d'œuvre de 28 M\$. Cette charge a été réduite de 8 M\$ pour s'établir à 20 M\$ au quatrième trimestre de 2006.
4. Il convient de se reporter à la section 14, Mesures financières hors PCGR, du présent Rapport de gestion pour obtenir un complément d'information.

7. INSTRUMENTS DÉRIVÉS ET FINANCIERS

Air Canada gère le risque lié aux fluctuations des taux d'intérêt, des cours du change et des prix du carburéacteur en recourant à divers instruments dérivés.

Gestion du risque lié au prix du carburant

En vue de gérer le risque lié aux prix du carburéacteur et l'incidence sur les flux de trésorerie liés à l'exploitation, Air Canada conclut des contrats d'instruments dérivés avec des intermédiaires financiers visant la gestion de la volatilité des flux de trésorerie liés à l'exploitation. Au 31 mars 2007, Air Canada avait couvert, principalement à l'aide d'options sur tunnel et de swaps, une part de ses besoins prévus en carburéacteur pour les périodes de 2007 et 2008. Cependant, comme le carburéacteur (kérosène) ne se négocie pas sur un marché à terme organisé, la liquidité de cette marchandise est relativement limitée à long terme. Le pétrole brut et le mazout constituent d'autres produits utilisés comme instruments de couverture par Air Canada pour gérer le risque lié à la volatilité du carburéacteur. Air Canada n'achète ni ne détient aucun instrument financier dérivé à des fins spéculatives. Il convient de se reporter à la section 3.3 du présent Rapport de gestion pour plus d'information sur la position de couverture d'Air Canada au 31 mars 2007 et au 10 mai 2007.

Air Canada a choisi d'appliquer la comptabilité de couverture et a désigné ses dérivés liés au carburant comme des couvertures de flux de trésorerie conformément au chapitre 3865 de l'ICCA, *Couvertures*. Selon la comptabilité de couverture, les parties efficaces des gains ou des pertes sur des contrats de couverture du carburant sont comptabilisées en résultat net à titre d'élément de la charge de carburant lorsque le carburéacteur couvert sous-jacent est consommé. En vertu de la politique actuelle sur la couverture du carburant d'Air Canada, l'efficacité est fonction de la mesure dans laquelle les variations de la valeur intrinsèque de l'instrument de couverture contrebalancent les variations de la valeur intrinsèque de l'élément couvert. Air Canada évalue l'efficacité des couvertures à la création de chaque couverture et sur une base régulière. L'évaluation de l'efficacité effectuée au 31 mars 2007 démontre que les contrats de couverture du carburant d'Air Canada ont été et devraient continuer d'être efficaces pour contribuer à la compensation des variations des flux de trésorerie.

Depuis le 1^{er} janvier 2007, les éléments de couverture désignés sont présentés dans le bilan à la juste valeur et toutes les variations périodiques de la juste valeur qui sont considérées comme efficaces sont constatées au titre du cumul des autres éléments du résultat étendu, jusqu'à ce que le carburéacteur sous-jacent soit consommé. À l'échéance des instruments dérivés liés au carburant, la partie efficace des gains et des pertes, auparavant constatée au titre du cumul des autres éléments du résultat étendu, est portée à la charge de carburant. La partie inefficace de la variation périodique de la juste valeur est constatée dans les produits (charges) hors exploitation.

Air Canada est exposée au risque que des variations périodiques de la juste valeur ne soient pas tout à fait efficaces. Comme le décrit la politique sur la couverture du carburant d'Air Canada, l'inefficacité survient lorsque la variation de la juste valeur de l'instrument dérivé ne compense pas parfaitement la variation de la valeur intrinsèque des achats prévus de carburéacteur. La partie inefficace liée à la variation de la valeur intrinsèque de l'instrument dérivé est calculée en comparant cette partie à la variation de la valeur intrinsèque d'une couverture parfaite substitutive fondée sur le prix moyen pondéré du carburant payé par Air Canada. Puisque la méthode actuellement appliquée par Air Canada ne tient pas compte des variables ayant une incidence sur la juste valeur telles que la volatilité et la valeur temporelle de l'argent, une partie importante de la variation de la juste valeur des instruments dérivés liés au carburant en cours a été constatée comme inefficace. La direction envisage de modifier sa politique de couverture liée au carburant pour d'ultérieures relations de couverture désignées en y intégrant les éléments pertinents liés à la juste valeur afin de réduire les couvertures inefficaces.

L'inefficacité est inhérente à la couverture du carburéacteur par l'utilisation d'instruments dérivés liés au pétrole brut et aux produits apparentés, ainsi qu'à la différence entre les valeurs intrinsèques et la juste valeur des instruments dérivés compte tenu, en particulier, de la forte volatilité des prix du pétrole. Air Canada ne peut prédire la valeur de l'inefficacité pouvant être constatée à chaque période. Cette situation peut intensifier, tel qu'il a déjà été le cas, la volatilité des résultats comptables d'Air Canada, mais n'a aucune incidence sur les flux de trésorerie sous-jacents.

Si la comptabilité de couverture ne peut plus s'appliquer à une couverture, toute variation de la juste valeur de l'instrument dérivé au cours de la période est constatée au titre des produits hors exploitation. En ce qui concerne les instruments dérivés liés au carburant pour lesquels on ne peut appliquer la comptabilité de couverture, les variations de la juste valeur du dérivé lié au carburant pour la période sont constatées au titre des produits hors exploitation.

La juste valeur nette des dérivés venus à échéance pendant le premier trimestre de 2007 et réglés avec les contreparties était de 14 M\$, avec position favorable aux contreparties. Une charge de 8 M\$ a été inscrite à la charge de carburant, et correspond à la partie efficace de la juste valeur nette, soit 7 M\$, exclusion faite des impôts de néant, inclus au titre du cumul des autres éléments du résultat étendu au 1^{er} janvier 2007 et 1 M\$, exclusion faite des impôts de néant, au chapitre de la variation pour la période de la juste valeur pendant le premier trimestre de 2007. Au 1^{er} janvier 2007, une charge de 6 M\$ a été constatée au titre des bénéfices non répartis liés à la partie inefficace des instruments dérivés réglés au cours du premier trimestre de 2007.

Au 31 mars 2007, la juste valeur des instruments dérivés liés au carburant en cours d'Air Canada assujettis à la comptabilité de couverture était de 35 M\$, avec position favorable à Air Canada (juste valeur nette de 18 M\$ au 31 décembre 2006, avec position favorable aux contreparties). Au premier trimestre de 2007, la variation de la juste valeur des instruments dérivés en cours selon la comptabilité de couverture a entraîné un gain latent de 39 M\$. De cette somme, un montant de 6 M\$, exclusion faite des impôts de 3 M\$, a été constaté au titre du cumul des autres éléments du résultat étendu et une somme de 30 M\$, au titre des autres charges hors exploitation.

Toujours au 31 mars 2007, une perte nette de 12 M\$, déduction faite des impôts de 3 M\$, relativement aux pertes et gains latents sur les instruments dérivés liés au carburant en cours, a été constatée dans le cumul des autres éléments du résultat étendu. Les pertes latentes, montant net, devraient se matérialiser au fur et à mesure que les contrats viendront à échéance, pendant le reste de 2007 et au début de 2008.

La variation de la juste valeur des instruments dérivés en cours est constatée pour chaque période visée et, en raison de la méthode d'évaluation comptable, il est prévu qu'une variabilité continue soit constatée dans les états consolidés des résultats et du résultat étendu. Ces résultats découlent de légères différences de relation des produits liés au pétrole brut et du prix moyen pondéré du carburéacteur payé par Air Canada et des différences entre les variations de la valeur intrinsèque et la juste valeur des instruments dérivés.

Gestion du risque de change

Pendant le premier trimestre de 2007, des swaps de devises conclus avec des tiers relativement à des contrats de location de cinq appareils CRJ ont été réglés à leur juste valeur, soit 10 M\$ (ce qui est égal à la valeur comptable), à l'échéance des contrats.

8. ARRANGEMENTS HORS BILAN

Le Rapport de gestion annuel 2006 d'Air Canada daté du 14 février 2007 contient des renseignements sur les arrangements hors bilan d'Air Canada.

Exclusion faite des instruments dérivés liés au carburant dont il est question à la section 7 du présent Rapport de gestion, aucun changement important n'a été apporté aux arrangements hors bilan par rapport aux renseignements présentés dans le Rapport de gestion annuel 2006 d'Air Canada daté du 14 février 2007.

9. OPÉRATIONS ENTRE APPARENTÉS

Au 31 mars 2007 et au 10 mai 2007, la Société compte différentes opérations entre apparentés conclues avec ACE (le principal actionnaire de la Société détenant une participation de 75 % dans Air Canada et une participation indirecte de 58,8 % dans Jazz grâce à ses parts du Fonds de revenu Jazz Air) et avec d'autres entités liées à ACE. ACE détient une participation indirecte de 40,1 % dans Aéroplan grâce à ses parts du Fonds de revenu Aéroplan et une participation directe de 100 % dans ACTS. Les opérations sont comptabilisées à leur valeur d'échange.

Aucun changement important n'a été apporté aux principaux contrats conclus avec des parties apparentées au premier trimestre de 2007.

Au 31 mars 2007, les soldes intersociétés attribuables à l'adoption des pratiques commerciales et contractuelles s'établissaient comme suit :

	31 mars 2007	31 décembre 2006
Débiteurs		
ACE	11	-
Aéroplan	32	6
ACTS	106	97
	149	103
Créditeurs et charges à payer		
ACE	-	12
ACTS	144	111
	144	123

Suit le sommaire des produits et charges avec des apparentés :

	Premier trimestre de 2007	Premier trimestre de 2006
Produits		
Produits tirés d'Aéroplan liés aux primes Aéroplan	97	77
Produits compensés par l'achat de milles Aéroplan	(64)	(61)
Produits de location d'immeubles provenant des apparentés	10	12
Produits tirés de services de technologie de l'information	6	7
Produits tirés de services généraux et autres	6	4
Produits fret provenant des apparentés	1	1
	56	40
Charges		
Charges de maintenance pour les services d'ACTS	188	161
Frais de gestion et de marketing des centres téléphoniques pour les services reçus d'Aéroplan	4	3
Autres charges	-	9
Recouvrement des salaires et charges sociales liés aux employés détachés auprès d'apparentés	(99)	(89)
	93	84
Intérêts débiteurs provenant des apparentés, montant net	-	2

Il convient de se reporter à la note 8 afférente aux états financiers consolidés intermédiaires non vérifiés du premier trimestre de 2007 d'Air Canada pour de plus amples renseignements.

10. ESTIMATIONS COMPTABLES CRITIQUES

Les estimations comptables critiques sont celles qui jouent le plus grand rôle dans la représentation réelle de la situation financière d'Air Canada et du résultat de son exploitation. En vertu de ces estimations comptables critiques, la direction doit porter des jugements et faire des estimations qui peuvent être liés à des éléments incertains. Selon diverses hypothèses ou conditions, les résultats réels pourraient différer de ces estimations.

Le Rapport de gestion annuel 2006 d'Air Canada daté du 14 février 2007 contient des renseignements sur les estimations comptables critiques d'Air Canada, notamment les hypothèses formulées à l'égard des prestations de retraite et des avantages complémentaires. Aucun changement important n'a été apporté aux estimations comptables critiques depuis ce moment.

11. MODIFICATIONS DES MÉTHODES COMPTABLES**Instruments financiers**

Le 1^{er} janvier 2007, Air Canada a adopté les normes comptables énoncées dans les chapitres 3855, *Instruments financiers – comptabilisation et évaluation*, 3861, *Instruments financiers – présentation et information à fournir*, 3865, *Couvertures*, 1530, *Résultat étendu* et 3251, *Capitaux propres*, du *Manuel de l'ICCA*. Le chapitre 3861 établit les normes de présentation des instruments financiers et des dérivés non financiers, et détermine l'information qui doit être présentée au sujet de ceux-ci. L'objectif de ce chapitre est d'amener les utilisateurs des états financiers à mieux comprendre l'importance des instruments financiers à l'égard de la situation financière, du rendement et des flux de trésorerie d'une entité.

Les modifications apportées aux états financiers consolidés d'Air Canada sont décrites à la note 1 afférente aux états financiers consolidés intermédiaires non vérifiés du premier trimestre de 2007 d'Air Canada.

Les chapitres portant sur les normes adoptées établissent les normes de comptabilisation et d'évaluation des actifs financiers, des passifs financiers et des dérivés non financiers. De plus, cette norme prévoit que tous les instruments financiers seront évalués à leur juste valeur au moment de la comptabilisation initiale, sauf dans le cas de certaines opérations entre apparentés. L'évaluation au cours des périodes subséquentes sera fonction des catégories d'instruments financiers, c.-à-d. selon que ces derniers sont détenus à des fins de transaction, disponibles à la vente, détenus jusqu'à leur échéance, des prêts et créances ou d'autres passifs financiers.

Exception faite des placements en valeurs mobilières classés comme disponibles à la vente et des dérivés désignés comme des couvertures de flux de trésorerie, les variations de la juste valeur au cours de la période visée sont portées au bénéfice net. Les variations de la juste valeur des placements en valeurs mobilières classés comme disponibles à la vente et des dérivés désignés comme des couvertures de flux de trésorerie sont constatées au titre des autres éléments du résultat étendu.

Les normes prévoient également des directives en matière de comptabilisation des dérivés dans les relations de couverture. Tous les dérivés doivent être constatés à leur juste valeur au bilan consolidé; il faut en outre quantifier l'efficacité des relations de couvertures pour la période visée. La partie inefficace de toute relation de couverture doit être constatée au bénéfice net de la période. La partie efficace de la variation de la juste valeur de l'instrument dérivé de couverture est constatée au titre des autres éléments du résultat étendu alors que la partie inefficace est portée aux produits hors exploitation. À l'échéance des instruments dérivés liés au carburant, la partie efficace des gains et des pertes, auparavant constatée au titre du cumul des autres éléments du résultat étendu, est portée à la charge de carburant.

Incidence de l'adoption des méthodes

Conformément aux dispositions transitoires des normes, les résultats des périodes antérieures n'ont pas été retraités en fonction de ces nouvelles normes.

Les ajustements de transition attribuables à la réévaluation des actifs financiers et des passifs financiers à la juste valeur, à l'exception des actifs financiers classés comme disponibles à la vente et des instruments de couverture désignés comme des couvertures de flux de trésorerie, ont été constatés dans le déficit d'ouverture de la Société en date du 1^{er} janvier 2007.

En ce qui concerne la relation de couverture des frais de carburant de la Société classée comme des couvertures de flux de trésorerie, pour lesquelles peut maintenant être appliquée la comptabilité de couverture en vertu des nouvelles normes, la partie efficace de tout gain ou perte des instruments de couverture a été constatée au titre du cumul des autres éléments du résultat étendu et le cumul de la partie inefficace a été porté au déficit d'ouverture de la Société en date du 1^{er} janvier 2007.

À l'adoption de ces méthodes comptables, la Société a inscrit les ajustements ci-dessous au bilan consolidé.

Augmentation (diminution)	
Charges reportées	(14)
Impôts sur les bénéfices futurs (6 M\$, déduction faite d'une provision pour moins-value de 6 M\$)	-
Créditeurs et charges à payer	18
Dettes à long terme et contrats de location-acquisition	(14)
Déficit, déduction faite des impôts de néant	8
Cumul des autres éléments du résultat étendu, déduction faite des impôts de néant	(26)

Modifications comptables futures

Informations à fournir concernant le capital et instruments financiers – présentation et information à fournir

L'ICCA a publié trois nouvelles normes comptables : chapitre 1535, *Informations à fournir concernant le capital*, chapitre 3862, *Instruments financiers – informations à fournir*, et chapitre 3863, *Instruments financiers – présentation*. Ces nouvelles normes s'appliqueront aux exercices ouverts le ou après le 1^{er} octobre 2007, et la Société les adoptera le 1^{er} janvier 2008. La Société est à évaluer les répercussions de ces nouvelles normes qui pourraient avoir une incidence notable sur ses états financiers.

Le chapitre 1535 établit les normes à l'égard de l'information à fournir sur le capital de l'entité et la façon dont il est géré. Ces normes visent à permettre aux utilisateurs des états financiers d'évaluer les objectifs, politiques et procédures de gestion du capital adoptés par l'entité.

Les chapitres 3862 et 3863 remplaceront le chapitre 3861, *Instruments financiers – présentation et information à fournir*. L'information à fournir a fait l'objet d'une révision et d'une accentuation, alors que les exigences en matière de présentation sont demeurées les mêmes. Ces nouveaux chapitres vont accroître l'importance de fournir de l'information sur la nature et la portée des risques inhérents aux instruments financiers et sur la façon dont la direction gère ces risques.

Avantages sociaux futurs

Le Conseil des normes comptables (« CNC ») a publié un exposé-sondage visant la modification du chapitre 3461, *Avantages sociaux futurs*. L'exposé-sondage porte, dans certaines limites, sur les exigences en matière de constatation, d'évaluation, de présentation et d'information en ce qui a trait à la comptabilisation des avantages sociaux futurs. Plus précisément, dans son projet de texte actuel, il exigera :

- la constatation au bilan de la situation de capitalisation (soit la différence entre les actifs et les obligations) du régime d'avantages postérieurs au départ à la retraite à prestations déterminées d'une entité;
- la constatation des modifications de la situation de capitalisation dans le résultat étendu de l'exercice au cours duquel elles ont eu lieu;
- la constatation, dans le coût des prestations en résultat net, des ajustements correspondants provenant du cumul des autres éléments du résultat étendu, afin de maintenir le même résultat net présenté dans les états financiers conformément aux dispositions actuelles du chapitre 3461;
- l'évaluation des actifs et de l'obligation au titre des prestations constituées à la date du bilan, au lieu de permettre une évaluation anticipée pouvant remonter jusqu'à trois mois avant la fin de l'exercice.

Le CNC prévoit publier les modifications finales du chapitre 3461 durant la seconde moitié de 2007. Les dispositions visant la constatation et les informations connexes à fournir s'appliqueront aux exercices se terminant à partir du 31 décembre 2007 dans le cas des entreprises ayant une obligation publique de rendre des comptes. Les dispositions visant la date de mesure s'appliqueront aux exercices se terminant à partir du 31 décembre 2008.

12. CONTRÔLES ET PROCÉDURES**Contrôles et procédures de communication de l'information**

Le Comité de vérification, des finances et du risque d'Air Canada a examiné le Rapport de gestion du premier trimestre de 2007 et les états financiers consolidés intermédiaires non vérifiés, et le conseil d'administration d'Air Canada a examiné et approuvé ces documents avant leur diffusion.

Air Canada s'est dotée de contrôles et de procédures de communication de l'information visant à fournir l'assurance raisonnable que son Comité de l'information financière est saisi en temps opportun de tout élément d'information devant être déclaré au public.

Le Rapport annuel 2006 d'Air Canada contient un énoncé selon lequel le président-directeur général et le vice-président général et chef des Affaires financières ont conclu, en se fondant sur une évaluation des contrôles et des procédures de communication de l'information effectuée au 31 décembre 2006, que ces contrôles et procédures sont efficaces.

Modification des contrôles internes à l'égard de l'information financière

Il n'y a eu aucun changement apporté aux contrôles internes à l'égard de l'information financière d'Air Canada au cours du trimestre terminé le 31 mars 2007, qui a eu une incidence importante ou qui a été raisonnablement susceptible d'avoir une incidence importante sur les contrôles internes à l'égard de l'information financière.

13. FACTEURS DE RISQUE

La section *Facteurs de risque* du Rapport de gestion annuel 2006 d'Air Canada daté du 14 février 2007 contient une description détaillée des facteurs de risque auxquels s'exposent Air Canada et ses filiales. La Société n'est au courant d'aucun autre changement important à apporter aux facteurs de risque de la Société que ceux présentés à ce moment.

14. MESURES FINANCIÈRES HORS PCGR
BAIIALA

Le BAIIALA est une unité de mesure couramment utilisée dans le secteur du transport aérien pour mesurer le bénéfice avant les intérêts, les impôts, l'amortissement, la désuétude et les locations d'appareils, ne relevant pas des PCGR. Cette unité de mesure donne un aperçu des résultats d'exploitation avant les coûts de location d'appareils, l'amortissement et la désuétude, lesquels coûts varient sensiblement d'une compagnie à l'autre en raison de la façon dont chacune finance ses appareils et autres actifs.

Comme le BAIIALA n'est pas une unité de mesure conforme aux PCGR canadiens pour la présentation d'états financiers et qu'il n'a pas de sens normalisé, il ne saurait être comparé à des mesures similaires présentées par d'autres sociétés ouvertes.

Le BAIIALA est rapproché du bénéfice d'exploitation (perte) comme suit :

	Premier trimestre de 2007	Premier trimestre de 2006	Variation (en \$)
Services Air Canada			
Perte d'exploitation selon les PCGR	(78)	(124)	46
Rajouter :			
Locations avions	73	83	(10)
Amortissement et désuétude	128	115	13
BAIIALA	123	74	49
Rajouter :			
Charge exceptionnelle liée à la restructuration de la main-d'œuvre	-	28	(28)
BAIIALA, avant les charges exceptionnelles	123	102	21
Jazz			
Bénéfice d'exploitation selon les PCGR	36	35	1
Rajouter :			
Locations avions	35	32	3
Amortissement et désuétude	5	4	1
BAIIALA	76	71	5
Total consolidé			
Perte d'exploitation selon les PCGR	(42)	(88)	46
Rajouter :			
Locations avions	104	113	(9)
Amortissement et désuétude	133	119	14
BAIIALA	195	144	51
Rajouter :			
Charge exceptionnelle liée à la restructuration de la main-d'œuvre	-	28	(28)
BAIIALA, avant les charges exceptionnelles	195	172	23

Perte d'exploitation, exclusion faite de la charge exceptionnelle liée à la restructuration de la main-d'œuvre

Les Services Air Canada se servent de la perte d'exploitation, exclusion faite de la charge exceptionnelle liée à la restructuration de la main-d'œuvre pour mesurer le rendement de leur exploitation au titre de leurs activités continues sans égard aux effets de cette charge exceptionnelle. Le secteur des Services Air Canada ne tient pas compte de cet élément dans ses résultats financiers pour ne pas risquer de fausser l'analyse des tendances à la base de ses rendements commerciaux. La charge exceptionnelle liée à la restructuration de la main-d'œuvre constitue le coût total du plan de réduction de 20 % de l'effectif non syndiqué annoncé en février 2006. Du fait qu'elle est, en l'occurrence, « exceptionnelle », la charge exceptionnelle liée à la restructuration de la main-d'œuvre ne reflète pas le rendement financier que le secteur des Services Air Canada tire réellement de ses activités continues.

La mesure suivante n'est pas une unité de mesure conforme aux PCGR canadiens pour la présentation d'états financiers et n'a pas de sens normalisé et elle ne saurait alors, être comparée à des mesures similaires présentées par d'autres sociétés ouvertes.

La perte d'exploitation, exclusion faite de la charge exceptionnelle liée à la restructuration de la main-d'œuvre, est rapprochée de la perte d'exploitation comme suit :

	Premier trimestre de 2007	Premier trimestre de 2006	Variation (en \$)
Services Air Canada			
Perte d'exploitation selon les PCGR	(78)	(124)	46
Rajouter :			
Charge exceptionnelle liée à la restructuration de la main-d'œuvre	-	28	(28)
Perte d'exploitation, exclusion faite de la charge exceptionnelle liée à la restructuration de la main-d'œuvre	(78)	(96)	18

	Premier trimestre de 2007	Premier trimestre de 2006	Variation (en \$)
Total consolidé			
Perte d'exploitation selon les PCGR	(42)	(88)	46
Rajouter :			
Charge exceptionnelle liée à la restructuration de la main-d'œuvre	-	28	(28)
Perte d'exploitation, exclusion faite de la charge exceptionnelle liée à la restructuration de la main-d'œuvre	(42)	(60)	18

Charges d'exploitation, exclusion faite de la charge de carburant et de la charge exceptionnelle liée à la restructuration de la main-d'œuvre

Le secteur des Services Air Canada se sert des charges d'exploitation, exclusion faite de la charge de carburant et de la charge exceptionnelle liée à la restructuration de la main-d'œuvre pour mesurer le rendement de son exploitation au titre de ses activités continues sans égard aux effets de la charge de carburant et de la charge exceptionnelle liée à la restructuration de la main-d'œuvre. Le secteur des Services Air Canada ne tient pas compte de ces éléments dans ses résultats financiers pour ne pas risquer de fausser l'analyse des tendances à la base de ses rendements commerciaux. Comme la charge de carburant a considérablement augmenté sur 12 mois, son exclusion des charges constatées selon les PCGR permet au secteur des Services Air Canada de comparer ses résultats d'exploitation avec plus de cohérence d'une période à l'autre. Du fait qu'elle est, en l'occurrence, « exceptionnelle », la charge exceptionnelle liée à la restructuration de la main-d'œuvre ne reflète pas le rendement financier que le secteur des Services Air Canada tire réellement de ses activités continues.

La mesure suivante n'est pas une unité de mesure conforme aux PCGR canadiens pour la présentation d'états financiers et n'a pas de sens normalisé et elle ne saurait alors être comparée à des mesures similaires présentées par d'autres sociétés ouvertes.

Les charges d'exploitation, exclusion faite de la charge de carburant et de la charge exceptionnelle liée à la restructuration de la main-d'œuvre, sont rapprochées des charges d'exploitation comme suit :

	Premier trimestre de 2007	Premier trimestre de 2006	Variation (en \$)
Services Air Canada			
Charges d'exploitation selon les PCGR	2 612	2 518	94
Retrancher :			
Carburant avions	(585)	(569)	(16)
Charges d'exploitation, exclusion faite de la charge de carburant	2 027	1 949	78
Retrancher :			
Charge exceptionnelle liée à la restructuration de la main-d'œuvre	-	(28)	-
Charges d'exploitation, exclusion faite de la charge de carburant et de la charge exceptionnelle liée à la restructuration de la main-d'œuvre	2 027	1 921	106