



**Rapport de gestion
Premier trimestre de 2008**



Le 8 mai 2008

TABLE DES MATIÈRES

1. Points saillants.....	1
2. Introduction	2
3. Résultats d'exploitation – Comparaison des premiers trimestres 2008 et 2007	4
4. Parc aérien.....	14
5. Gestion financière et gestion du capital	16
5.1 Situation financière	16
5.2 Dette nette ajustée.....	16
5.3 Situation de trésorerie.....	17
5.4 Flux de trésorerie consolidés	18
5.5 Obligations contractuelles.....	19
5.6 Dépenses en immobilisations et contrats de financement connexes	20
5.7 Capital social.....	21
6. Données financières trimestrielles	22
7. Instruments financiers et gestion du risque	24
8. Opérations entre apparentés	28
9. Modifications de méthodes comptables.....	29
10. Arrangements hors bilan	30
11. Estimations comptables critiques.....	30
12. Facteurs de risque	30
13. Contrôles et procédures	31
14. Mesures financières hors PCGR	32
15. Glossaire.....	33

1. Points saillants

Jusqu'au 24 mai 2007, Air Canada comptait deux secteurs isolables : les Services Air Canada (dorénavant appelés « Air Canada ») et Jazz Air SEC (« Jazz »). Le tableau ci-dessous présente les points saillants de nature financière et statistique d'Air Canada pour le premier trimestre de 2008, pour lesquels les comptes de Jazz ne sont plus consolidés, et du secteur Services Air Canada, pour lesquels sont exclues du périmètre de consolidation les activités de Jazz, pour le premier trimestre de 2007. On se reportera à la rubrique 2 ci-après pour un complément d'information.

(en millions de dollars canadiens sauf les montants par action)	Premier trimestre		
	2008	2007	Variation (\$)
Données financières			
Produits d'exploitation	2 727	2 540	187
Perte d'exploitation avant provision pour les enquêtes sur le fret ¹⁾	(12)	(78)	66
Perte d'exploitation	(137)	(78)	(59)
Produits (charges) hors exploitation	(107)	8	(115)
Perte avant participation sans contrôle, écart de change et impôts	(244)	(70)	(174)
Perte de la période	(288)	(34)	(254)
Marge d'exploitation avant provision pour les enquêtes sur le fret (%) ¹⁾	-0,4 %	-3,1 %	2,7 pp
Marge d'exploitation (%)	-5,0 %	-3,1 %	(1,9) pp
BAIIALA avant provision pour les enquêtes sur le fret ^{1),2)}	222	129	93
BAIIALA ²⁾	97	129	(37)
Marge BAIIALA avant provision pour les enquêtes sur le fret (%) ^{1),2)}	8,1 %	5,1 %	3,0 pp
Marge BAIIALA (%) ²⁾	3,6 %	5,1 %	(1,5) pp
Trésorerie, équivalents de trésorerie et placements à court terme	1 394	1 969	(575)
Flux de trésorerie disponibles	(173)	(183)	10
Ratio emprunts/capitaux propres ajusté	68,8 %	68,6 %	0,2 pp
Résultat de base et dilué par action ³⁾	(2,88) \$	(0,34) \$	(2,54) \$
Statistiques d'exploitation			Variation (%)
Passagers-milles payants (en millions) (PMP)	12 331	11 814	4,4
Sièges-milles offerts (en millions) (SMO)	15 407	14 735	4,6
Coefficient d'occupation	80,0 %	80,2 %	(0,2) pp
Rendement unitaire par PMP (en cents) ⁴⁾	18,7	18,3	2,2
Produits passages par SMO (en cents) ⁴⁾	15,0	14,7	2,0
Produits d'exploitation par SMO (en cents) ⁴⁾	17,7	17,4	1,5
Charges d'exploitation par SMO (CESMO) (en cents)	17,8	17,8	-
CESMO, exclusion faite de la charge de carburant (en cents)	13,1	13,8	(4,8)
Effectif moyen (en milliers d'équivalents temps plein)	24,0	23,4	2,8
Avions en service à la clôture de la période ⁵⁾	341	332	2,7
Utilisation moyenne du parc aérien (en heures par jour) ⁶⁾	9,9	9,6	3,5
Longueur moyenne des étapes (en milles) ⁶⁾	876	875	0,1
Prix du litre de carburant (en cents) ⁷⁾	75,2	62,9	19,5
Consommation de carburant (en millions de litres)	947	925	2,4

1) Une provision pour les enquêtes sur le fret de 125 M\$ a été inscrite au premier trimestre de 2008.

2) Voir la rubrique 14, Mesures financières hors PCGR, ci-après pour un rapprochement du BAIIALA avant provision pour les enquêtes sur le fret au résultat d'exploitation et du BAIIALA au résultat d'exploitation.

3) Le résultat de base et dilué par action correspond aux chiffres consolidés d'Air Canada selon les PCGR.

4) Un ajustement aux produits de 26 M\$ a été inscrit au quatrième trimestre de 2007 relativement à la révision des hypothèses comptables, dont 29 M\$ concernaient le premier trimestre de 2007. À des fins de comparaison, les variations en pourcentage du rendement unitaire et des PPSMO ont été rajustées de manière à tenir compte du rajout de 29 M\$ au premier trimestre de 2007.

5) Ne comprend pas les avions-cargos affrétés en 2008 et 2007. Comprend les avions de Jazz visés par le CAC de Jazz.

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

7) Compte tenu des frais de transport et des résultats de couverture du carburant.

2. Introduction

Aux fins du présent Rapport de gestion, *nous, nos, notre, Air Canada* et la *Société* s'entendent d'Air Canada ou de l'une ou plusieurs de ses filiales, sauf indication contraire.

Le Rapport de gestion du premier trimestre de 2008 présente la situation d'Air Canada telle que perçue par sa direction ainsi qu'une analyse de ses résultats financiers du premier trimestre de 2008 et de ses contrôles et procédures. Ce Rapport de gestion doit être lu en parallèle avec les états financiers consolidés non vérifiés du premier trimestre de 2008 et les notes complémentaires. Sauf indication contraire, l'information financière est conforme aux principes comptables généralement reconnus (les « PCGR ») du Canada. Les états financiers consolidés non vérifiés d'Air Canada ont été dressés selon les conventions comptables présentées à la note 2 afférente aux états financiers consolidés vérifiés de l'exercice 2007 de la Société, à l'exception des modifications apportées aux conventions comptables qui sont décrites plus loin à la rubrique 9.

Jusqu'au 24 mai 2007, les états financiers consolidés d'Air Canada comprenaient également la situation financière, les résultats d'exploitation et les flux de trésorerie de Jazz, car Air Canada était réputée être le principal bénéficiaire de Jazz selon la note d'orientation concernant la comptabilité n° 15, *Consolidation des entités à détenteurs de droits variables* (la « NOC-15 »). La distribution par ACE de parts du Fonds de revenu Jazz Air le 24 mai 2007 a remis en question la consolidation de Jazz par Air Canada et, ainsi, le Fonds de revenu Jazz Air a été réputé être le principal bénéficiaire de Jazz selon la NOC-15. Jazz est toujours considérée comme une entité à détenteurs de droits variables, cependant Air Canada n'en est plus le principal bénéficiaire aux termes de la NOC-15. Depuis le 24 mai 2007, les résultats et la situation financière de Jazz sont exclus du périmètre de consolidation d'Air Canada.

Jusqu'au 24 mai 2007, Air Canada regroupait deux secteurs isolables : les Services Air Canada (maintenant appelés « Air Canada »), les services de transport de passagers et de fret exploités par Air Canada ainsi que les services connexes, et Jazz, le fournisseur de services régionaux d'Air Canada. L'information sectorielle présentait des renseignements utiles aux actionnaires, en leur permettant de distinguer les résultats d'exploitation, la situation de trésorerie et le bilan de ces deux secteurs. Voir la note 6 afférente aux états financiers consolidés intermédiaires non vérifiés pour le premier trimestre de 2008, *Informations sectorielles*, pour un complément d'information.

Certaines données comparatives ont été retraitées en vue de se conformer à la présentation des états financiers adoptée pour la période écoulée.

Sauf indication du contexte, tous les montants sont exprimés en dollars canadiens. La rubrique 15, *Glossaire*, donne l'explication des principaux termes utilisés. À moins de mention contraire, le présent Rapport de gestion est actuel au 7 mai 2008.

La Société a publié un communiqué de presse daté du 8 mai 2008 portant sur ses résultats du premier trimestre de 2008. Dans ce communiqué de presse, la Société a communiqué une version actualisée des informations fournies antérieurement pour 2008. Ce communiqué de presse pourra être consulté sur le site de SEDAR au www.sedar.com ou celui d'Air Canada au www.aircanada.com.

Pour un complément d'information sur les documents publics d'Air Canada, dont sa notice annuelle, il y a lieu de consulter le site de SEDAR au www.sedar.com ou celui d'Air Canada au www.aircanada.com.

MISE EN GARDE CONCERNANT LES ÉNONCÉS PROSPECTIFS

Les communications d'Air Canada au public peuvent contenir des énoncés prospectifs écrits ou oraux au sens de la législation en valeurs mobilières applicable. De tels énoncés sont compris dans le présent Rapport de gestion et les autres documents déposés auprès des organismes de réglementation des valeurs mobilières peuvent également en contenir. Ces énoncés découlent d'analyses et d'autres renseignements fondés sur la prévision de résultats à venir et l'estimation de montants qu'il est actuellement impossible de déterminer. Ils peuvent porter sur des observations concernant, entre autres, des stratégies, des attentes, des opérations projetées ou des actions futures. Ces énoncés prospectifs se reconnaissent à l'emploi de termes tels que *prévoir, croire, pouvoir, estimer, projeter et planifier*, employés au futur et au conditionnel, et d'autres termes semblables, ainsi qu'à l'évocation de certaines hypothèses.

Comme, de par leur nature, les énoncés prospectifs partent d'hypothèses, dont celles décrites ci-dessous, ils sont soumis à d'importants risques et incertitudes. Les prévisions ou projections ne sont donc pas entièrement assurées en raison, notamment, de la survenance possible d'événements externes ou de l'incertitude qui caractérise le secteur. À terme, les résultats réels peuvent donc différer sensiblement des résultats évoqués par ces énoncés prospectifs du fait de l'action de divers facteurs, dont les prix de l'énergie, l'état du secteur, du marché et de la conjoncture en général, les taux de change et d'intérêt, la concurrence, des conflits armés, des attentats terroristes, les épidémies, les questions et les coûts liés aux assurances, l'évolution de la demande en fonction du caractère saisonnier du secteur, la capacité de réduire les coûts d'exploitation, les relations de travail, les questions de retraite, les questions d'approvisionnement, l'évolution de la législation, des nouveautés ou procédures réglementaires, les litiges actuels et éventuels avec des tiers ainsi que les facteurs dont il est fait mention dans le présent Rapport de gestion et, notamment, à la rubrique *Facteurs de risque* du Rapport de gestion de l'exercice 2007 d'Air Canada daté du 6 février 2008 et à la rubrique 12 ci-après. Les énoncés prospectifs contenus dans le présent Rapport de gestion représentent les attentes d'Air Canada en date de celui-ci et ils peuvent changer par la suite. Toutefois, Air Canada n'a ni l'intention ni l'obligation d'actualiser ou de réviser ces énoncés à la lumière de nouveaux éléments d'information ou d'événements futurs ou pour quelque autre motif, sauf si elle y est tenue par la réglementation en valeurs mobilières applicable.

Air Canada a formulé des hypothèses dans l'élaboration et la formulation des énoncés prospectifs. Outre les hypothèses présentées dans le présent Rapport de gestion, Air Canada a supposé que la croissance en Amérique du Nord et dans le monde ralentira en 2008 et qu'il y aura une légère récession aux États-Unis. Air Canada a supposé en outre que le dollar canadien se négociera en moyenne à 1,01 \$ CA pour un 1 dollar US pour le deuxième trimestre de 2008 et pour l'ensemble de l'exercice 2008, et que le cours moyen du carburant s'établira à 0,91 \$ le litre pour le deuxième trimestre de 2008, et à 0,89 \$ le litre pour l'ensemble de l'exercice 2008 (dans les deux cas, compte tenu des positions de couverture en place).

3. Résultats d'exploitation – Comparaison des premiers trimestres 2008 et 2007

Air Canada a comptabilisé une perte d'exploitation de 12 M\$, avant provision pour les enquêtes sur le fret, et une perte nette de 288 M\$ au premier trimestre de 2008. Au cours de la période correspondante de 2007, Air Canada, y compris les activités de Jazz qui y étaient consolidées, avait déclaré une perte d'exploitation consolidée de 42 M\$ et une perte nette de 34 M\$. Air Canada a inscrit au premier trimestre de 2008 une provision de 125 M\$ pour les enquêtes sur le fret liées aux allégations de tarification anticoncurrentielle pour les transports de marchandises. La direction est d'avis que cette provision n'est pas représentative du rendement financier sous-jacent d'Air Canada au chapitre des activités poursuivies. **Pour les fins de la comparaison, le tableau et l'analyse ci-après donnent les résultats d'Air Canada pour le premier trimestre de 2008, qui ne tiennent plus compte de la consolidation de Jazz, ainsi que les résultats du secteur Services Air Canada, exclusion faite de la consolidation de Jazz, pour le premier trimestre de 2007.**

Non vérifiés (en millions de dollars canadiens sauf les montants par action)	Premier trimestre		Variation	
	2008	2007 ³⁾	\$	%
Produits d'exploitation				
Passages	2 311 \$	2 137 \$	174 \$	8
Fret	124	141	(17)	(12)
Autres	292	262	30	11
	2 727	2 540	187	7
Charges d'exploitation				
Salaires et charges sociales	481	499	(18)	(4)
Carburant avions	715	585	130	22
Locations avions	63	79	(16)	(20)
Redevances aéroportuaires et de navigation	241	243	(2)	(1)
Maintenance, matières et fournitures	203	224	(21)	(9)
Communications et technologies de l'information	73	71	2	3
Restauration et fournitures connexes	77	80	(3)	(4)
Amortissement	171	128	43	34
Commissions	53	59	(6)	(10)
CAC conclu avec Jazz	235	230	5	2
Autres	427	420	7	2
	2 739	2 618	121	5
Perte d'exploitation avant élément suivant	(12)	(78)	66	
Provision pour les enquêtes sur le fret	(125)	-	(125)	
Perte d'exploitation	(137)	(78)	(59)	
Produits (charges) hors exploitation				
Intérêts créditeurs	18	26	(8)	
Intérêts débiteurs	(81)	(91)	10	
Intérêts capitalisés	17	36	(19)	
Gain (perte) sur immobilisations	(36)	7	(43)	
Gain (perte) sur instruments financiers constatés à la juste valeur	(23)	34	(57)	
Autres	(2)	(4)	2	
	(107)	8	(115)	
Perte avant les éléments suivants	(244)	(70)	(174)	
Participation sans contrôle	(3)	(2)	(1)	
Écart de change	(89)	33	(122)	
Économie d'impôts sur les bénéfices	48	5	43	
Perte de la période	(288) \$	(34) \$	(254) \$	
BIIIALA avant provision pour les enquêtes sur le fret¹⁾	222 \$	129 \$	93 \$	
BIIIALA¹⁾	97 \$	129 \$	(32) \$	
Résultat de base et dilué par action²⁾	(2,88) \$	(0,34) \$	(2,54) \$	

1) Voir la rubrique 14, Mesures financières hors PCGR, ci-après pour un rapprochement du BIIIALA avant provision pour les enquêtes sur le fret au résultat d'exploitation et du BIIIALA au résultat d'exploitation.

2) Le résultat de base et dilué par action correspond aux chiffres consolidés d'Air Canada selon les PCGR.

3) Reflète les résultats du secteur Services Air Canada, compte non tenu de la consolidation de Jazz, pour le premier trimestre de 2007. Se reporter à la rubrique 2 du présent rapport de gestion pour obtenir des renseignements additionnels sur les secteurs isolables d'Air Canada avant le 24 mai 2007.

À des fins de comparaison, l'analyse suivante porte sur les résultats d'Air Canada pour le premier trimestre de 2008, désormais sans consolidation des résultats de Jazz, par rapport aux résultats du secteur Services Air Canada, sans consolidation des résultats de Jazz, pour le premier trimestre de 2007.

Pour son premier trimestre de 2008, Air Canada déclare une perte d'exploitation de 12 M\$ avant la provision pour les enquêtes sur le fret susmentionnée, comparativement à une perte d'exploitation de 78 M\$ au premier trimestre de 2007, soit une amélioration de 66 M\$.

Pour le premier trimestre de 2008, le BAIIALA se chiffre à 222 M\$, avant la provision pour les enquêtes sur le fret, contre un BAIIALA de 129 M\$ pour la période correspondante de 2007, soit une amélioration de 93 M\$, en dépit d'une facture de carburant qui a grimpé de 130 M\$.

Produits passages réseau en hausse de 8,1 % par rapport au 1^{er} trimestre de 2007

Les produits passages ont augmenté de 174 M\$, ou 8,1 %, à 2 311 M\$ au premier trimestre de 2008 par suite d'une croissance du trafic et du rendement réseau. Parmi les facteurs qui ont contribué à la variation des produits passages réseau du premier trimestre par rapport à un an plus tôt, figurent :

- Une amélioration ajustée de 2,2 % du rendement réseau, qui rend compte des majorations tarifaires sur les segments intérieur et transfrontalier, et une hausse des suppléments carburant visant à compenser en partie la flambée des cours du pétrole sur les marchés internationaux.
- Une augmentation ajustée de 2,0 % des PPSMO par suite de la croissance des rendements unitaires.
- Une croissance de 4,4 % du trafic en regard d'une augmentation de 4,6 % de la capacité, faisant baisser de 0,2 point le coefficient d'occupation par rapport au premier trimestre de 2007.
- L'appréciation du dollar canadien au premier trimestre de 2008, qui s'est trouvée à diminuer la valeur en dollars canadiens des ventes effectuées à l'étranger, et qui s'est répercutée sur les produits libellés en devises, faisant baisser de 62 M\$ les produits passages du premier trimestre de 2008.

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

1^{er} trimestre 2008 par rapport au 1^{er} trimestre 2007	Produits passages Variation (%)	Capacité (SMO) Variation (%)	Trafic (PMP) Variation (%)	Coefficient d'occupation Variation (pts)	Rendement unitaire Variation (%)	PPSMO Variation (%)
Lignes intérieures	8,7	5,5	4,9	(0,4)	3,6	3,1
Lignes transfrontalières	8,4	(1,9)	(0,6)	1,0	9,1	10,5
Lignes transatlantiques	3,4	6,6	2,9	(2,9)	0,5	(3,0)
Lignes transpacifiques	(3,1)	1,9	0,8	(0,9)	(3,9)	(5,0)
Autres lignes	23,1	13,2	17,9	3,3	4,4	8,8
Autres lignes ¹⁾	9,2	13,2	17,9	3,3	(7,4)	(3,5)
Réseau	8,1	4,6	4,4	(0,2)	3,6	3,4
Réseau¹⁾	6,7	4,6	4,4	(0,2)	2,2	2,0

1) Les variations en pourcentage des produits passages, du rendement unitaire et des PPSMO pour les Autres lignes et le Réseau ne tiennent pas compte de l'ajustement de 29 M\$ effectué au premier trimestre de 2007 à la suite d'une révision des estimations comptables.

Produits passages intérieurs en hausse de 8,7 % par rapport au 1^{er} trimestre de 2007

Au sein des lignes intérieures, les produits passages se chiffrent à 922 M\$ pour le premier trimestre de 2008, en hausse de 74 M\$, ou 8,7 %, par rapport au premier trimestre de 2007, par suite à la fois d'une hausse du rendement et du trafic. Parmi les facteurs qui ont contribué à la variation des produits passages intérieurs du premier trimestre par rapport à un an plus tôt, figurent :

- Une augmentation de 3,6 % du rendement unitaire, par suite de majorations tarifaires visant à compenser partiellement la hausse des cours du carburant.
- Une croissance de 3,1 % des PPSMO attribuable au rendement supérieur.
- La croissance de 4,9 % du trafic, en regard d'une progression de 5,5 % de la capacité, qui a fait reculer de 0,4 point le coefficient d'occupation par rapport au premier trimestre de 2007. Le relèvement de la capacité s'est surtout fait sentir sur les lignes transcontinentales entre le Centre et l'Ouest du Canada ainsi que sur les lignes du Canada Atlantique.

Produits passages transfrontaliers en hausse de 8,4 % par rapport au 1^{er} trimestre de 2007

Dans le segment transfrontalier, les produits passages se chiffrent à 530 M\$ pour le premier trimestre de 2008, en progression de 41 M\$, ou 8,4 %, par rapport au premier trimestre de 2007, par suite de la croissance du rendement unitaire. Parmi les facteurs qui ont contribué à la variation des produits passages transfrontaliers du premier trimestre par rapport à un an plus tôt, figurent :

- Une hausse de 9,1 % du rendement unitaire, par suite de majorations tarifaires visant à compenser partiellement la hausse des prix du carburant.
- Une amélioration de 1,0 point du coefficient d'occupation, vu que la réduction de capacité s'est révélée supérieure à la baisse du trafic.
- L'appréciation du dollar canadien, qui s'est répercutée à la baisse sur les produits libellés en devises et a fait reculer de 20 M\$ les produits passages du premier trimestre de 2008.
- La croissance de 10,5 % des PPSMO, par suite surtout de l'amélioration des rendements, mais aussi de la hausse des coefficients d'occupation.

Produits passages transatlantiques en hausse de 3,4 % par rapport au 1^{er} trimestre de 2007

Dans le segment transatlantique, les produits passages s'élèvent à 370 M\$ pour le premier trimestre de 2008, en hausse de 12 M\$, ou 3,4 %, par rapport au premier trimestre de 2007, par suite surtout de la croissance du trafic et, dans une moindre mesure, du rendement unitaire. Parmi les facteurs qui ont contribué à la variation des produits passages transatlantiques du premier trimestre par rapport à un an plus tôt, figurent :

- Une hausse de 0,5 % du rendement unitaire, en raison notamment de la hausse des suppléments tarifaires visant à compenser partiellement la hausse des prix du carburant. A également contribué à la hausse du rendement une augmentation de la part du trafic formée par les voyages d'affaires à plus haut rendement, traduisant en partie la popularité du nouveau *Service Super Affaires* d'Air Canada.
- L'appréciation du dollar canadien, qui s'est répercutée à la baisse sur les produits libellés en devises et a fait reculer de 14 M\$ les produits passages du premier trimestre de 2008.
- La croissance de 2,9 % du trafic, en regard d'un relèvement de 6,6 % de la capacité, faisant baisser de 2,9 points le coefficient d'occupation. L'augmentation des surcharges de carburant visant à compenser partiellement la hausse des prix du carburant et la majoration des taxes de départ au Royaume-Uni qui a été répercutée sur les clients ont eu une incidence défavorable sur la demande du marché dans ce pays. Le trafic s'est surtout accru sur les lignes vers la France et l'Allemagne du fait de la capacité accrue amenée par l'ajout d'appareils 777 de Boeing sur ces liaisons.
- Un repli de 3,0 % des PPSMO, entraîné par le recul des coefficients d'occupation.

Produits passages transpacifiques en baisse de 3,1 % par rapport au 1^{er} trimestre de 2007

Sur le segment transpacifique, les produits passages s'élevèrent à 205 M\$ pour le premier trimestre de 2008, en baisse de 7 M\$, ou 3,1 %, par rapport au premier trimestre de 2007, dans la foulée du repli des rendements unitaires. Parmi les facteurs qui ont contribué à la variation des produits passages transpacifiques du premier trimestre par rapport à un an plus tôt, figurent :

- Une baisse de 3,9 % du rendement unitaire, en partie attribuable à l'augmentation des vols long-courriers. La longueur moyenne des étapes s'est accrue de 12,5 % par rapport à la période correspondante de 2007. Les long-courriers dégagent un moindre rendement que les court-courriers. Mesuré au mille parcouru, le prix moyen payé pour un vol long-courrier est relativement plus bas que pour un vol court-courrier. La baisse du rendement unitaire a été en partie annulée par une plus grande proportion de voyages d'affaires à haut rendement.
- L'appréciation du dollar canadien, qui s'est répercutée à la baisse sur les produits libellés en devises et a fait reculer de 9 M\$ les produits passages du premier trimestre de 2008.
- Une augmentation de 0,8 % du trafic, en regard d'une capacité accrue de 1,9 %, faisant baisser de 0,9 point le coefficient d'occupation. L'augmentation de 56,5 % de la capacité des lignes Canada-Chine a été largement contrebalancée par les effets de la réduction de la capacité sur le marché japonais et la suspension du service sur l'Inde. Le trafic du Japon vers le Canada subit des pressions du fait de l'attrait exercé par d'autres destinations de voyage pour les Japonais. L'appréciation du dollar canadien et le repli du yen japonais ont également eu une incidence défavorable sur la demande au Japon. Bien que le trafic ait enregistré une forte croissance en Chine, cette croissance n'a pas encore surpassé l'augmentation importante de la capacité sur ce marché. Les Jeux olympiques du mois d'août prochain font en sorte que la demande s'accroît continuellement sur ce marché depuis que la capacité y a été augmentée.
- Un recul de 5,0 % des PPSMO, attribuable à la fois à la baisse de rendement et du coefficient d'occupation.

Autres produits passages en hausse de 23,1 % par rapport au 1^{er} trimestre de 2007

Les produits passages tirés des autres lignes (Pacifique-Sud, Antilles, Mexique et Amérique du Sud) se chiffrent à 284 M\$ pour le premier trimestre de 2008, en hausse de 54 M\$, ou 23,1 %, par rapport au premier trimestre de 2007, soit de 25 M\$, ou 9,2 %, compte tenu d'une modification d'estimation comptable applicable au premier trimestre de 2007. Parmi les facteurs qui ont contribué à la variation des autres produits passages du premier trimestre par rapport à un an plus tôt, figurent :

- Une croissance de 17,9 % du trafic, en regard d'une capacité accrue de 13,2 %, donnant lieu à une amélioration de 3,3 points du coefficient d'occupation. La croissance du trafic sur ces segments rend surtout compte de la hausse de la capacité offerte sur les destinations de loisir classiques et l'ajout d'un nouveau service sans escale entre Vancouver et Sydney, en Australie. Les plus grandes rigueurs de l'hiver canadien, conjuguées au fait que les vacances pascales ont eu lieu en mars, ont contribué à faire augmenter le trafic vers les destinations de loisir traditionnelles.
- Une baisse ajustée de 7,4 % du rendement rendant compte des importantes augmentations de capacité pour les destinations soleil et, dans une moindre mesure, pour l'Amérique du Sud. En raison de ces augmentations de capacité, des incitatifs tarifaires ont été proposés en vue de stimuler le trafic, ce qui a nuí aux rendements unitaires. La longueur moyenne des étapes s'est accrue de 3,3 % par rapport à la période correspondante de 2007, et les long-courriers ont généralement un rendement inférieur que les court-courriers.
- L'appréciation du dollar canadien, qui s'est répercutée à la baisse sur les produits libellés en devises et a fait reculer de 7 M\$ les produits passages du premier trimestre de 2008.
- Une baisse ajustée de 3,5 % des PPSMO attribuable au repli des rendements.

Produits fret en baisse de 12 % par rapport au 1^{er} trimestre de 2007

Pour le premier trimestre de 2008, les produits fret se chiffrent à 124 M\$, en baisse de 17 M\$, ou 12 %, par rapport au premier trimestre de 2007, en raison du repli de 14 M\$ des produits tirés des transports tout-cargo par suite de la cessation des transports par avions-cargos vers l'Asie à la mi-2007 et, dans une moindre mesure, de la réduction des transports transatlantiques par avions-cargos en 2008. Les produits tirés des transports de fret aérien normal se sont repliés de 3 M\$, ou 3 %. À l'échelle du réseau, le rendement par tonne-mille payante s'est amélioré de 5 %. Parmi les facteurs qui ont contribué à la variation des produits fret du premier trimestre par rapport à un an plus tôt, figurent :

- Un repli de 16 % du trafic réseau par rapport au trimestre de 2007, attribuable pour les trois quarts à la réduction du service par avions-cargos MD-11. Les rigueurs de l'hiver ont également nui aux résultats du trimestre.
- Le service par avions-cargos MD-11 vers l'Asie a été abandonné à la mi-2007 vu leur manque de rentabilité. Air Canada continue d'exploiter un avion-cargo MD-11 affrété sur l'Europe, qui cessera à son tour ses activités le 30 juin 2008. Cet abandon de service tout-cargo transatlantique coïncidera avec la mise en service des nouveaux avions passagers 777 de Boeing sur l'Europe, dont la capacité d'emport de fret est supérieure à celle des Airbus qu'ils viennent remplacer.
- Au cours du premier trimestre de 2008, l'appréciation du dollar canadien (par rapport à des monnaies étrangères qui se sont, elles, dépréciées) s'est répercutée à la baisse sur les produits libellés en devises.

Autres produits en hausse de 11 % par rapport au 1^{er} trimestre de 2007

Les autres produits se chiffrent à 292 M\$ pour le premier trimestre de 2008, en hausse de 30 M\$, ou 11 %, par rapport au premier trimestre de 2007. Parmi les facteurs qui ont contribué à la variation des autres produits du premier trimestre par rapport à un an plus tôt, figurent :

- Une augmentation de 12 M\$ des produits tirés de sous-locations d'avions.
- Une augmentation de 8 M\$ des produits tirés de tiers par Vacances Air Canada.
- D'autres facteurs ayant donné lieu à une augmentation nette de 10 M\$.

Charges d'exploitation en hausse de 5 % par rapport au 1^{er} trimestre de 2007

Les charges d'exploitation se montent à 2 739 M\$ pour le premier trimestre de 2008, en progression de 121 M\$, ou 5 %, par rapport au premier trimestre de 2007. Au premier trimestre de 2008, les charges d'exploitation par siège-mille offert (CESMO) sont restées les mêmes par rapport au premier trimestre de 2007. Exclusion faite de la charge de carburant, les CESMO se sont repliés de 4,8 %, soit une hausse par rapport aux prévisions concernant les CESMO publiées dans notre communiqué de presse daté du 7 février 2008 dans lequel nous prévoyions une amélioration de l'ordre de 2 % à 3 % des CESMO, exclusion faite de la charge de carburant, par rapport à la période correspondante de 2007.

Le tableau ci-après compare les CESMO d'Air Canada des premiers trimestres de 2008 et de 2007. Des réductions de coûts unitaires ont pu être opérées dans toutes les grandes catégories de charges, à l'exception du carburant et des coûts de propriété. La vigueur du dollar canadien par rapport au dollar américain ainsi que les économies réalisées sur les coûts unitaires du fait de l'introduction des 777 de Boeing ont été les principaux facteurs à avoir joué dans la baisse des coûts unitaires, exclusion faite de la charge de carburant, par rapport au premier trimestre de 2007. Au premier trimestre de 2008, notre flotte de 777 de Boeing a représenté 12,9 % de notre capacité totale en SMO et 1,8 point de pourcentage de l'amélioration du coût unitaire, compte tenu de la charge de carburant. La hausse des coûts de propriété unitaires rend compte des investissements qu'a réalisés Air Canada dans l'acquisition de nouveaux appareils et dans le réaménagement des cabines de ses appareils existants.

(en cents par SMO)	Premier trimestre		Variation	
	2008	2007	cents	%
Salaires	2,49	2,58	(0,09)	(3,5)
Charges sociales	0,63	0,80	(0,17)	(21,3)
Coûts de propriété (LAA) ¹⁾	1,51	1,40	0,11	7,9
Redevances aéroportuaires et de navigation	1,57	1,65	(0,08)	(4,8)
Maintenance, matières et fournitures	1,31	1,52	(0,21)	(13,8)
Communications et technologies de l'information	0,47	0,48	(0,01)	(2,1)
Restauration et fournitures connexes	0,50	0,54	(0,04)	(7,4)
Commissions	0,34	0,40	(0,06)	(15,0)
CAC de Jazz	1,52	1,56	(0,04)	(2,6)
Autres	2,79	2,87	(0,08)	(2,8)
Charges d'exploitation, exclusion faite de la charge de carburant²⁾	13,13	13,80	(0,67)	(4,8)
Carburant avions	4,64	3,97	0,67	16,9
Total des charges d'exploitation	17,77	17,77	-	-

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

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

Salaires et charges sociales de 481 M\$ au premier trimestre de 2008, en baisse de 18 M\$, ou 4 %, par rapport au 1^{er} trimestre de 2007

Les charges salariales se montent à 384 M\$ pour le premier trimestre de 2008, en hausse de 3 M\$, ou 1 %, par rapport au premier trimestre de 2007. Parmi les facteurs qui ont contribué à la variation des charges salariales du premier trimestre par rapport à un an plus tôt, figurent :

- Une augmentation de 663 équivalents temps plein (ETP), ou 2,8 %, de l'effectif en glissement annuel par suite de l'augmentation du nombre de préposés d'escalaire, de pilotes et d'agents de bord. Cette hausse de l'effectif visait à soutenir la croissance de 4,6 % de la capacité exprimée en SMO. Le trafic s'est accru de 4,4 % par rapport au premier trimestre de 2007.
- Le relèvement des tarifs salariaux moyens dans le cadre du processus de révision salariale que la Société a mené avec ses employés syndiqués. Les augmentations de salaires moyennes ont été inférieures à 1 % par rapport au premier trimestre de 2007.
- Une réduction de 3 M\$ des frais liés aux heures supplémentaires, par suite de l'augmentation de l'effectif et de la plus grande attention portée à la réduction des coûts liés aux heures supplémentaires.
- D'autres facteurs, dont une réduction de la charge de rémunération à base d'actions et des provisions constituées à l'égard des forfaits de départ volontaire enregistrées au premier trimestre de 2007 mais qui ne se sont pas répétées au premier trimestre de 2008, ont abouti à une baisse nette de 6 M\$.

Les charges sociales se chiffrent à 97 M\$ pour le premier trimestre de 2008, en baisse de 21 M\$, ou 18 %, par rapport au premier trimestre de 2007. Parmi les facteurs qui ont contribué à la variation des charges sociales du premier trimestre par rapport à un an plus tôt, figurent :

- La révision des évaluations actuarielles, qui a donné lieu à une baisse de 17 M\$ de la charge de retraite. Cette réduction tient surtout au relèvement de 5,00 % à 5,75 % du taux d'actualisation servant au calcul de la valeur actualisée des prestations de retraite devant être versées dans des années ultérieures.

La comptabilisation des régimes de retraite à prestations déterminées amène la Société à formuler des estimations, notamment en ce qui concerne les augmentations de salaires dont pourraient bénéficier par la suite les salariés participant à un régime de retraite à prestations déterminées, le roulement du personnel, l'espérance de vie et la détermination du taux devant servir au calcul de la valeur actualisée des prestations de retraite versées dans les années ultérieures. Les éléments précis à prendre en compte dans l'établissement de la charge de retraite annuelle sont entre autres le coût des prestations au titre des services rendus au cours de l'exercice, l'intérêt sur les obligations au titre des prestations constituées, les rendements réels des actifs des régimes, l'amortissement de coûts des services passés non encore constatés ainsi que l'amortissement d'un élément de gain ou de perte.

- Une baisse de 4 M\$ des charges complémentaires de retraite et postérieures à l'emploi par suite de la révision des hypothèses actuarielles.

Bond de 22 % de la charge de carburant par rapport au 1^{er} trimestre de 2007

La charge de carburant se monte à 715 M\$ pour le premier trimestre de 2008, soit un bond de 130 M\$, ou 22 %, par rapport au premier trimestre de 2007. Parmi les facteurs qui ont contribué à la variation de la charge de carburant du premier trimestre par rapport à un an plus tôt, figurent :

- La hausse du prix de base du carburant, qui a compté pour 276 M\$.
- Une hausse de 13 M\$ liée au volume. L'incidence d'une hausse de la capacité en SMO a été partiellement compensée par le remplacement des A340 d'Airbus par des 777 de Boeing qui sont plus efficaces et une réduction des transports tout-cargo par MD-11.
- Les retombées favorables d'un dollar canadien plus vigoureux que le dollar américain, qui a fait baisser de 117 M\$ la facture de carburant.
- Des gains nets de couverture sur le carburant de 32 M\$ au premier trimestre de 2008, comparativement à des pertes nettes de couverture sur le carburant de 10 M\$ au premier trimestre de 2007, soit une amélioration de 42 M\$.

Coûts de propriété en hausse de 13 % par rapport au 1^{er} trimestre de 2007

Les coûts de propriété, formés des locations d'avions et de l'amortissement, se montent à 234 M\$ pour le premier trimestre de 2008, en progression de 27 M\$, ou 13 %, par rapport au premier trimestre de 2007. Parmi les facteurs qui ont contribué à la variation des coûts de propriété du premier trimestre par rapport à un an plus tôt, figurent :

- L'ajout d'appareils au parc d'appareils en service d'Air Canada, qui a compté pour 23 M\$ de la hausse.
- Une augmentation de 20 M\$ de l'amortissement lié au programme de réaménagement des cabines des appareils d'Air Canada.
- D'autres facteurs, qui ont compté pour une augmentation nette de 8 M\$.

Les augmentations susmentionnées ont été en partie annulées par :

- L'incidence de l'appréciation du dollar canadien par rapport au dollar américain, qui a contribué à faire baisser de 9 M\$ les frais de location d'avions.
- La réduction du nombre d'appareils du parc d'Air Canada, qui a fait baisser de 9 M\$ les frais de location d'avions et les charges d'amortissement.
- Les retombées de la réduction du service tout-cargo par MD-11 comparativement à 2007, responsable d'un repli de 6 M\$ des locations d'avions.

Redevances aéroportuaires et de navigation en baisse de 1 % par rapport au 1^{er} trimestre de 2007

Les redevances aéroportuaires et redevances de navigation se montent à 241 M\$, en baisse de 2 M\$, ou 1 %, par rapport au premier trimestre de 2007, en regard d'une hausse de 4 % des départs. Parmi les facteurs qui ont contribué à la variation des redevances du premier trimestre par rapport à un an plus tôt, figurent :

- La baisse des taux appliqués aux droits d'atterrissage et redevances aéroportuaires. À l'aéroport Toronto-Pearson, les droits d'atterrissage ont été réduits de 3,1 %, tandis que les redevances aéroportuaires ont été abaissées de 4,7 % en date du 1^{er} janvier 2008.
- Les redevances de navigation au Canada ont été réduites de 4 % à compter d'août 2007.

Maintenance, matières et fournitures en baisse de 9 % par rapport au 1^{er} trimestre de 2007

Les charges liées à la maintenance et aux matières et fournitures se chiffrent à 203 M\$ pour le premier trimestre de 2008, en baisse de 21 M\$ ou 9 % par rapport au premier trimestre de 2007. Parmi les facteurs qui ont contribué à la variation de ce poste au premier trimestre par rapport à un an plus tôt, figurent :

- Les retombées d'un dollar canadien plus vigoureux par rapport au dollar américain ont compté pour une baisse de 19 M\$ des charges liées à la maintenance et aux matières et fournitures.
- Une réduction nette de 13 M\$ au titre des charges de maintenance cellules et d'entretien moteurs. La baisse des frais de maintenance des flottes d'A319, d'A320 et d'A340 d'Airbus et de la flotte de 767-200 de Boeing, attribuable à un moins grand nombre d'activités de maintenance qu'au premier trimestre de 2007, a été en partie annulée par l'augmentation des frais de maintenance des flottes d'A321 d'Airbus et de 767-300 de Boeing. La réduction des activités de maintenance liées aux appareils A319, A320 et A340 d'Airbus est en grande partie attribuable à la vente, à la sous-location à des tiers ou à la restitution après résiliation de bail d'avions qui figuraient auparavant dans le parc d'appareils en service d'Air Canada. En ce qui concerne l'augmentation des frais de maintenance des A321 d'Airbus et 767-300 de Boeing, elle est attribuable aux variations du calendrier de maintenance par rapport au premier trimestre de 2007.
- D'autres facteurs ont donné lieu à une diminution nette de 6 M\$.

Les diminutions susmentionnées ont été en partie contrebalancées par :

- Une hausse de 12 M\$ des charges liées à la préparation d'appareils en prévision de leur restitution au locateur ou de leur sous-location à des tiers.
- Des frais de maintenance de 5 M\$ pour les flottes de 777 de Boeing et d'ERJ-190 d'Embraer au premier trimestre de 2008, contrairement à un montant nul au premier trimestre de 2007.

Restauration et fournitures connexes en baisse de 4 % par rapport au 1^{er} trimestre de 2007

La charge au titre de la restauration et des fournitures connexes s'établit à 77 M\$ pour le premier trimestre de 2008, en repli de 3 M\$, ou 4 %, par rapport au premier trimestre de 2007, en dépit d'un trafic passagers qui s'est accru de 4,4 %. Certaines mesures d'économies mises en œuvre par Air Canada ont contribué à la diminution d'un trimestre par rapport à l'autre.

Commissions en baisse de 10 % par rapport au 1^{er} trimestre de 2007

En dépit d'un chiffre d'affaires combiné passagers-fret en hausse de 7 % par rapport au premier trimestre de 2007, les commissions de 53 M\$ versées au premier trimestre de 2008 ont baissé de 6 M\$, ou 10 %, par rapport au premier trimestre de 2007. Parmi les facteurs qui ont contribué à la variation des commissions du premier trimestre par rapport à un an plus tôt, figurent :

- Les retombées favorables du nouveau barème de commissions adopté à Vacances Air Canada en 2007.
- Les mesures commerciales prises par Air Canada en vue d'abaisser les frais liés aux commissions.
- Une augmentation de la pénétration Web, laquelle contribue à faire baisser les frais de distribution et commissions. En ce qui concerne les ventes de vols intérieurs, la pénétration Web s'est chiffrée à 65 % au premier trimestre de 2008, tandis que, pour les ventes combinées de vols intérieurs et de vols transfrontaliers, elle s'établit à 54 %. Au premier trimestre de 2008, 75 % des ventes de vols intérieurs et transfrontaliers ont été réalisées directement auprès d'Air Canada soit en ligne, soit en passant par un centre d'appels.

Hausse de 2 % des frais payés à Jazz au titre du CAC par rapport au 1^{er} trimestre de 2007

Les frais payés à Jazz au titre du contrat d'achat de capacité entre Jazz et Air Canada (« CAC de Jazz ») se sont chiffrés à 235 M\$ au premier trimestre de 2008, contre 230 M\$ au premier trimestre de 2007, en hausse de 5 M\$. La hausse de 2 % de ces frais est attribuable à une augmentation de 5 % des heures de vol de Jazz comparativement au premier trimestre de 2007. Aux termes du CAC de Jazz, Air Canada achète la quasi-totalité de la capacité du parc de Jazz à des tarifs prédéterminés et rembourse à Jazz, sans majoration, certains coûts refacturés visés par le CAC de Jazz, comprenant la charge de carburant, les redevances aéroportuaires et d'autres dépenses. Les frais comportent un volet variable, qui est fonction de l'utilisation des appareils de Jazz, et un volet fixe. Les frais refacturés constatés par Air Canada au titre du CAC de Jazz sont indiqués aux postes respectifs de l'état des résultats d'Air Canada.

Autres charges d'exploitation en hausse de 2 % par rapport au 1^{er} trimestre de 2007

Les autres charges d'exploitation totalisent 427 M\$ pour le premier trimestre de 2008, en hausse de 7 M\$, ou 2 %, par rapport au premier trimestre de 2007. Le tableau ci-après fournit une ventilation des principales autres charges :

Non vérifiés (en millions de dollars canadiens)	Premier trimestre		Variation	
	2008	2007	\$	%
Autres charges				
Portion terrestre des forfaits de Vacances Air Canada	110 \$	106 \$	4 \$	4
Cartes de crédit	49	45	4	9
Services d'escale	45	49	(4)	(8)
Location et entretien d'immeubles	35	32	3	9
Frais d'équipages (restauration, transport et hébergement)	28	28	-	-
Frais et services divers	26	27	(1)	(4)
Autres dépenses	134	133	1	1
	427 \$	420 \$	7 \$	2

Charges hors exploitation de 107 M\$ au premier trimestre de 2008

Les charges hors exploitation totalisent 107 M\$ pour le premier trimestre de 2008, comparativement à des produits hors exploitation de 8 M\$ au premier trimestre de 2007. Parmi les facteurs qui ont contribué à la variation des charges hors exploitation du premier trimestre par rapport à un an plus tôt, figurent :

- Une augmentation de 17 M\$ du montant net des intérêts débiteurs. Le repli des intérêts capitalisés relativement à de nouveaux appareils et une diminution des intérêts créditeurs attribuable à des soldes de trésorerie moins élevés ont plus que compensé la baisse de 10 M\$ des intérêts débiteurs. Bien que le financement de nouveaux appareils pendant le trimestre ait fait monter les intérêts débiteurs, cette augmentation a été plus qu'annulée par l'incidence des taux de financement des appareils plus bas qu'au premier trimestre de 2007 et les retombées favorables de l'appréciation du dollar canadien par rapport au dollar américain au premier trimestre de 2008 par rapport au premier trimestre de 2007.
- Au premier trimestre de 2008, Air Canada a inscrit une charge de dépréciation de 38 M\$ (26 M\$ après les impôts) au titre de sa flotte de 767-200 de Boeing découlant de la modification de la date de mise hors service des appareils.
- Au premier trimestre de 2007, Air Canada a inscrit un gain de 7 M\$ lié à la vente de l'un des immeubles ainsi qu'à la vente d'appareils remisés.
- Les pertes liées à l'ajustement de la juste valeur de certains instruments dérivés se chiffrent à 23 M\$ pour le premier trimestre de 2008, comparativement à des gains de 34 M\$ pour le trimestre comparable de 2007. Les pertes enregistrées au premier trimestre de 2008 portent sur des dérivés dont il est question plus loin à la rubrique 7.

Pertes de 89 M\$ sur les éléments monétaires libellés en devises au premier trimestre de 2008

Les pertes sur les éléments monétaires libellés en devises ont totalisé 89 M\$ pour le premier trimestre de 2008, par rapport à un gain de 33 M\$ pour le premier trimestre de 2007. La perte au premier trimestre de 2008 est essentiellement imputable à la dépréciation du dollar canadien au 31 mars 2008 par rapport au 31 décembre 2007, partiellement atténuée par des gains de 79 M\$ liés aux dérivés de change. Pour un 1 \$ US, le taux de change à midi, le 31 mars 2008, était de 1,0279 \$ CA, tandis qu'il était de 0,9881 \$ CA le 31 décembre 2007.

Économie d'impôts de 48 M\$ au premier trimestre de 2008

L'économie d'impôt se chiffre à 48 M\$ pour le premier trimestre de 2008, ce qui représente un taux d'imposition effectif de 14 %, contre 5 M\$ pour la période correspondante de 2007 à raison d'un taux d'imposition effectif de 13 %. Le taux d'imposition effectif a subi l'incidence de la portion capital de certaines pertes de change déclarées au premier trimestre de 2008, lesquelles sont imposées à 50 % du taux d'imposition. De plus, aucune économie d'impôt n'a été inscrite relativement à la provision pour les enquêtes sur le fret, qui a pour effet de réduire le taux d'imposition effectif.

Perte de 288 M\$ au premier trimestre de 2008

Le premier trimestre de 2008 se solde par une perte de 288 M\$, comparativement à une perte de 34 M\$ au premier trimestre de 2007. La perte au premier trimestre de 2008 tient compte d'une provision de 125 M\$ liée aux allégations de tarification fret anticoncurrentielle. Se reporter à la rubrique 12 du présent rapport de gestion pour obtenir des renseignements supplémentaires.

4. Parc aérien

Nous sommes en train de restructurer notre réseau en Amérique du Nord en vue d'y déployer un plus grand nombre de gros biréacteurs régionaux, dont le coût par trajet est inférieur à celui des moyens-courriers classiques. À la fin de 2006, Air Canada avait déjà pris livraison de la totalité des 15 ERJ-175 d'Embraer en commande et, à la fin février 2008, elle avait pris livraison de tous les 45 ERJ-190 d'Embraer. En vue de soutenir notre expansion à l'international et de réduire nos coûts unitaires, nous sommes en train de faire entrer progressivement dans notre parc des appareils 777 de Boeing. Au premier trimestre de 2008, trois 777-200LR et un 777-300ER de Boeing ont rallié notre parc. Le 22 avril 2008, Air Canada a pris livraison de un appareil 777-300 de Boeing, portant à 13 le nombre d'appareils que compte actuellement cette flotte. Parallèlement à la livraison de nouveaux appareils, Air Canada est en train de retirer de son parc les avions les plus vieux et les plus énergivores. Au premier trimestre de 2008, Air Canada a pris la décision de retirer du service sa flotte de 767-200 de Boeing, formée de dix appareils, d'ici la fin de 2008. Ces appareils plus anciens ont des coûts unitaires élevés tant sur le plan de la consommation de carburant que sur celui de la maintenance.

Le tableau qui suit indique les changements effectués et prévus concernant notre parc aérien, à l'exclusion des appareils exploités par Jazz :

Plan relatif au parc	Réel							Projeté							
	Fin de l'exercice 2007	Nouvelles livraisons	Sous-locations à des tiers	Restitutions	Ventes	Remisages	31 mars 2008	Nouvelles livraisons	Sous-locations/locations à des tiers ou ventes par Air Canada	Restitutions	Ventes	Remisages	Fin de l'exercice 2008	Modifications au parc projetées pour 2009	Fin de l'exercice 2009
B777-300	5	1	-	-	-	-	6	5	-	-	-	-	11	1	12
B777-200	3	3	-	-	-	-	6	-	-	-	-	-	6	-	6
B767-300	31	-	-	-	-	-	31	-	-	(1)	-	-	30	-	30
B767-200	10	-	-	-	-	(1)	9	-	-	-	-	(9)	-	-	-
A340-300 ¹⁾	5	-	(1)	-	-	(2)	2	-	(2)	-	-	-	-	-	-
A330-300	8	-	-	-	-	-	8	-	-	-	-	-	8	-	8
A321	10	-	-	-	-	-	10	-	-	-	-	-	10	-	10
A320	41	-	-	-	-	-	41	-	-	-	-	-	41	-	41
A319 ²⁾	37	-	-	-	-	(2)	35	-	-	-	-	-	35	-	35
ERJ 190	42	3	-	-	-	-	45	-	-	-	-	-	45	-	45
ERJ 175	15	-	-	-	-	-	15	-	-	-	-	-	15	-	15
Total	207	7	(1)	-	-	(5)	208	5	(2)	(1)	-	(9)	201	1	202
Âge moyen (en années)	9,0						8,8						8,8		9,8

1) Deux appareils A340-300 d'Airbus ont été remisés au premier trimestre de 2008 dans l'attente de leur sous-location à des tiers.

2) Deux appareils A319 d'Airbus ont été remisés au premier trimestre de 2008 dans l'attente de leur restitution aux locataires.

Aux termes du CAC de Jazz, Jazz exploite un parc de 133 appareils se ventilant comme suit :

- 24 CRJ-100 de Bombardier;
- 33 CRJ-200 de Bombardier;
- 16 CRJ-705 de Bombardier;
- 26 Dash 8-300;
- 34 Dash 8-100.

Programme de réaménagement des cabines

C'est en 2006 qu'Air Canada a amorcé le réaménagement intérieur de ses appareils existants en vue d'offrir à sa clientèle un produit de calibre mondial. En date du 7 mai 2008, Air Canada avait réaménagé les cabines de 35 A319, 34 A320 et 10 A321 d'Airbus et de 23 767-300 de Boeing, pour un total de 102 appareils. Air Canada compte réaménager l'intérieur de 15 autres appareils d'ici la fin de 2008.

5. Gestion financière et gestion du capital

5.1 Situation financière

Le tableau ci-après présente la situation financière d'Air Canada aux 31 mars 2008 et 31 décembre 2007.

Bilan condensé (en millions de dollars canadiens)	31 mars 2008	31 décembre 2007
Actif		
Trésorerie, équivalents de trésorerie et placements à court terme	1 394 \$	1 239 \$
Autres actifs à court terme	1 262	1 239
Actif à court terme	2 656	2 478
Immobilisations corporelles	7 737	7 919
Actifs incorporels	954	952
Autres actifs	514	488
	11 861 \$	11 837 \$
Passif		
Passif à court terme	3 065 \$	2 956 \$
Dette à long terme et obligations locatives	4 035	4 006
Passif au titre des prestations de retraite et d'avantages complémentaires de retraite	1 773	1 824
Autres passifs à long terme	568	424
	9 441	9 210
Participation sans contrôle	187	184
Capitaux propres	2 233	2 443
	11 861 \$	11 837 \$

5.2 Dette nette ajustée

Le tableau ci-après présente les soldes de dette nette ainsi que le ratio de la dette nette sur la dette nette majorée des capitaux propres d'Air Canada aux 31 mars 2008 et 31 décembre 2007.

(en millions de dollars canadiens)	31 mars 2008	31 décembre 2007	Variation
Total de la dette à long terme et des obligations locatives	4 035 \$	4 006 \$	29 \$
Partie à moins d'un an de la dette à long terme et des obligations locatives	424	413	11
Participation sans contrôle	187	184	3
Moins trésorerie, équivalents de trésorerie et placements à court terme	(1 394)	(1 239)	(155)
Dette nette et participation sans contrôle	3 252	3 364	(112)
Contrats de location-exploitation immobilisés ¹⁾	1 995	2 115	(120)
Dette nette et participation sans contrôle, montant ajusté	5 247	5 479	(232)
Moins le financement d'acomptes avant livraison compris dans la dette à long terme	(324)	(521)	197
Dette nette et participation sans contrôle, montant ajusté, exclusion faite du financement d'acomptes avant livraison	4 923 \$	4 958 \$	(35) \$
Capitaux propres	2 233 \$	2 443 \$	(215) \$
Ratio ajusté de la dette nette sur la dette nette majorée des capitaux propres, exclusion faite du financement d'acomptes avant livraison	68,8 %	67,0 %	1,8 pp

1) La Société inclut les contrats de location-exploitation immobilisés, car c'est là un moyen courant dans le secteur d'attribuer une valeur aux obligations au titre de contrats de location-exploitation. Pour estimer la valeur actualisée des obligations au titre de contrats de location-exploitation, la pratique courante dans le secteur consiste à multiplier les frais annualisés de location d'avions par 7,5. Cette définition du capital est propre à la direction et pourrait ne pas se comparer à des mesures analogues présentées par d'autres sociétés ouvertes. Les frais de location d'avions ont totalisé 266 M\$ pour la période de 12 mois terminée le 31 mars 2008, contre 282 M\$ pour les 12 mois s'étant terminés le 31 décembre 2007. Les frais de location d'avions tiennent compte des loyers tirés de la sous-location d'appareils à des tiers. Les produits de sous-location associés à ces locations d'avions sont incorporés dans les « autres » produits de l'état des résultats d'Air Canada.

Au 31 mars 2008, le montant ajusté de la dette nette et de la participation sans contrôle, y compris les contrats de location-exploitation immobilisés et excluant le financement d'acomptes avant livraison, avait diminué de 35 M\$ par rapport au 31 décembre 2007. Le ratio ajusté de la dette nette sur la dette nette majorée des capitaux propres d'Air Canada a augmenté de 67,0 % au 31 décembre 2007 à 68,8 % au 31 mars 2008. La détérioration de ce ratio depuis le 31 décembre 2007 est imputable, en partie, à la perte enregistrée au premier trimestre de 2008.

5.3 Situation de trésorerie

La trésorerie provenant des activités d'exploitation constitue la principale source de liquidités de la Société. Cette trésorerie fluctue tout au long de l'année en fonction des variations saisonnières de la demande. Les activités d'exploitation de la Société produisent habituellement de la trésorerie au cours des deuxième et troisième trimestres, tandis que les autres trimestres ne produisent qu'un montant négligeable ou négatif de trésorerie. Il n'y a pas eu de changement notable dans la façon dont Air Canada surveille ou gère sa trésorerie depuis ce qu'elle a présenté dans son Rapport de gestion de l'exercice 2007 en date du 6 février 2008.

Au 31 mars 2008, Air Canada disposait de 1 394 M\$ en trésorerie, équivalents de trésorerie et placements à court terme, soit 155 M\$ de plus qu'au 31 décembre 2007, en raison surtout des flux de trésorerie positifs de 230 M\$ qu'elle a tirés de son exploitation et de la cession-bail de trois 777 de Boeing au premier trimestre de 2008, compensés par de nouvelles immobilisations.

Air Canada jouit d'une facilité de crédit consortiale renouvelable garantie de 400 M\$. En date des présentes, aucun montant n'avait été prélevé sur cette facilité.

Une gestion active du fonds de roulement est essentielle pour assurer la trésorerie nécessaire au financement du programme de renouvellement et de réaménagement des avions de la Société. Le tableau ci-après fournit un complément d'information sur le fonds de roulement d'Air Canada au 31 mars 2008 par rapport au 31 décembre 2007.

(en millions de dollars canadiens)	31 mars 2008	31 décembre 2007	Variation du fonds de roulement
Trésorerie et placements à court terme	1 394 \$	1 239 \$	155 \$
Débiteurs	835	750	85
Autres actifs à court terme	427	489	(62)
Créditeurs et charges à payer	(1 149)	(1 243)	94
Autres passifs à court terme	(1 916)	(1 713)	(203)
	(409) \$	(478) \$	69 \$

L'amélioration du fonds de roulement est largement attribuable aux flux de trésorerie provenant de l'exploitation. En outre, la trésorerie a profité du produit net de 85 M\$ tiré de la cession-bail de trois appareils 777 de Boeing. Pendant le trimestre, les nouvelles immobilisations, déduction faite des financements qui y étaient liés et exclusion faite des opérations de cession-bail, se sont chiffrées à 81 M\$ et portaient notamment sur trois appareils ERJ-190 d'Embraer, un 777 de Boeing, des dépenses liées au programme de réaménagement des cabines, ainsi que des stocks et moteurs de rechange.

5.4 Flux de trésorerie consolidés

Le tableau ci-après présente les flux de trésorerie consolidés d'Air Canada pour les périodes indiquées. Jusqu'au 24 mai 2007, Air Canada regroupait deux secteurs isolables : les Services Air Canada (maintenant appelés « Air Canada »), et Jazz. L'information sectorielle présentait des renseignements utiles aux actionnaires, en leur permettant de distinguer les résultats d'exploitation, la situation de trésorerie et le bilan de ces deux secteurs. Depuis le 24 mai 2007, Air Canada exclut les activités de Jazz de son périmètre de consolidation.

(en millions de dollars Canadiens)	Trimestres terminés les 31 mars			
	2008 Air Canada	2007		Total
	Air Canada	Air Canada	Jazz	
Rentrées (sorties) de fonds nettes liées aux activités d'exploitation	(22) \$	(92) \$	39 \$	(53) \$
Variation du fonds de roulement hors trésorerie	252	335	(2)	333
Flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation	230	243	37	280
Nouvelles immobilisations	(403)	(426)	(7)	(433)
Flux de trésorerie disponibles¹⁾	(173)	(183)	30	(153)
Produit d'opérations de cession-bail	411	-	-	-
Autres	151	-	-	-
Flux de trésorerie liés aux activités d'investissement (exclusion faite des nouvelles immobilisations)	562	(83)	-	(83)
Emprunts liés aux appareils et aux installations	187	112	-	112
Réduction de la dette à long terme et des obligations locatives	(322)	(78)	-	(78)
Autres	-	(36)	(33)	(69)
Flux de trésorerie liés aux activités de financement	(135)	(2)	(33)	(35)
Augmentation (diminution) nette de la trésorerie et des équivalents de trésorerie	254	(268)	(3)	(271)
Augmentation (diminution) nette des placements à court terme	(99)	127	-	127
Augmentation (diminution) nette de la trésorerie, des équivalents de trésorerie et des placements à court terme	155 \$	(141) \$	(3) \$	(144) \$

1) Les flux de trésorerie disponibles sont une mesure hors PCGR utilisée par la direction qui ne saurait être comparée aux mesures présentées par d'autres sociétés ouvertes. Air Canada considère que les flux de trésorerie disponibles sont un indicateur de la vigueur financière et du rendement de ses activités étant donné qu'ils indiquent le montant de trésorerie pouvant être affecté au remboursement de la dette, au respect des obligations financières et au réinvestissement dans la Société.

Les flux de trésorerie disponibles d'Air Canada pour le premier trimestre de 2008 ont augmenté de 10 M\$ par rapport au premier trimestre de 2007, compte non tenu de la consolidation des activités de Jazz. Cette augmentation des flux de trésorerie disponibles découle principalement d'une amélioration des résultats d'exploitation comparativement au premier trimestre de 2007, annulée en partie par une variation défavorable des éléments hors trésorerie du fonds de roulement. La variation défavorable des éléments hors trésorerie du fonds de roulement est due essentiellement à la croissance des comptes débiteurs, laquelle est imputable au moment où les ventes aux passagers ont été effectuées.

5.5 Obligations contractuelles

Le tableau ci-après présente les obligations contractuelles actuelles d'Air Canada en date du 31 mars 2008, pour le reste de 2008, pour les quatre années subséquentes ainsi qu'après 2012. Les projections de dépenses en immobilisations d'Air Canada, y compris les acomptes avant livraison, ont été modifiées de façon à tenir compte d'un retard dans la livraison des appareils 787 de Boeing. Se reporter à la rubrique 5.6 pour obtenir de plus amples renseignements.

Obligations contractuelles (en millions de dollars)	Reste de 2008	2009	2010	2011	2012	Par la suite	Total
Obligations liées à la dette à long terme ¹⁾	228 \$	293 \$	272 \$	278 \$	281 \$	2 155 \$	3 507 \$
Dette consolidée au titre de la NOC-15 ¹⁾	122	105	153	340	93	193	1 006
Obligations liées aux contrats de location-acquisition ¹⁾	204	152	147	142	184	588	1 417
Obligations liées aux contrats de location-exploitation ²⁾	220	290	278	214	196	624	1 822
Dépenses en immobilisations faisant l'objet d'engagements ³⁾	291	29	53	84	457	3 779	4 693
Dérivés sur devises	22	-	-	-	-	-	22
Total des obligations contractuelles⁴⁾	1 087 \$	869 \$	903 \$	1 058 \$	1 211 \$	7 339 \$	12 467 \$
Obligations de capitalisation des régimes de retraite ⁵⁾	266 \$	328 \$	338 \$	348 \$	358 \$	s.o.	s.o.

1) Comprennent à la fois le capital et les intérêts sur les obligations de paiement sur la dette à long terme et les obligations liées aux contrats de location-acquisition, et sont fonction des taux d'intérêt et de change en vigueur le 31 mars 2008.

2) Concernent principalement des contrats de location-exploitation d'avions libellés en dollars US.

3) Concernent principalement des dépenses liées aux appareils libellés en dollars US. Comprennent également des achats liés aux coûts d'élaboration de systèmes, aux installations et aux améliorations locatives.

4) Ne comprend pas les engagements à l'égard des biens et services dont la Société a besoin dans le cours normal de ses activités. Ne comprend pas non plus les impôts futurs et les autres obligations à long terme en raison surtout de l'incertitude entourant le calendrier des flux de trésorerie et les éléments hors trésorerie.

5) Il n'y a pas eu de changement aux obligations de capitalisation des régimes de retraite d'Air Canada par rapport à celles qui ont été présentées dans le Rapport de gestion de l'exercice 2007 daté du 6 février 2008.

5.6 Dépenses en immobilisations et contrats de financement connexes

En 2004, Air Canada a signé un contrat d'achat définitif avec Empresa Brasileira de Aeronautica S.A. (« Embraer ») relativement à l'achat de biréacteurs régionaux. En novembre 2005, Air Canada a également conclu des contrats avec The Boeing Company (« Boeing ») portant sur l'acquisition d'appareils 777 et 787 de Boeing.

Boeing

Au 31 mars 2008, 11 des 16 appareils 777 en commande ferme aux termes du contrat d'achat avec Boeing avaient été livrés, alors que les cinq autres devraient être livrés d'ici novembre 2008. Les sept premiers appareils livrés en 2007 ont été financés en vertu d'une facilité de crédit garanti de la part de l'Export-Import Bank des États-Unis (« EXIM »). En janvier 2008, la Société a reçu d'EXIM un engagement relativement à une garantie de prêt portant sur les neuf 777 de Boeing visés par des commandes fermes dont la livraison est prévue en 2008. La garantie de prêt, assortie de certaines conditions, couvre les 12 années de l'emprunt, à hauteur de 85 % des dépenses en immobilisations, à un taux d'intérêt variable. Le tableau ci-après tient pour acquis qu'Air Canada utilisera la facilité de crédit garanti d'EXIM pour le financement de cinq des neuf appareils en 2008. Air Canada est à étudier d'autres solutions de financement et pourrait ne pas utiliser le financement EXIM pour tous les appareils restant à livrer en 2008. Au 7 mai 2008, cinq des neuf 777 de Boeing prévus pour 2008 avaient été livrés, l'un d'entre eux ayant été financé à même la facilité d'EXIM et les quatre autres, parallèlement à l'achat, dans le cadre d'opérations de cession-bail à Air Canada.

Au 31 mars 2008, Air Canada avait réalisé la cession-bail de trois de ces 777 de Boeing, tandis que la cession-bail d'un quatrième appareil a été réalisée en avril 2008. Ces quatre contrats de location sont comptabilisés à titre de contrats de location-exploitation assortis d'une durée de 12 ans. Tous les contrats de location ont été négociés aux taux du marché. Ces opérations de cession-bail viennent remplacer un nombre équivalent d'engagements de garantie de prêt fournis par EXIM.

Boeing a avisé Air Canada que la livraison du premier exemplaire de son appareil 787, qui devait initialement être livré en 2010, est à présent prévue pour 2012, alors que les livraisons subséquentes, prévues au départ entre 2010 et 2014, seront retardées d'environ deux à deux ans et demi. Air Canada demandera compensation à Boeing, et entend évaluer les solutions de rechange en vue d'atténuer le plus possible les répercussions de ce retard sur sa stratégie de croissance à l'international. Les projections de dépenses en immobilisations d'Air Canada, dont les acomptes de prélivraison, ont été révisées en fonction de ce retard annoncé. Voir ci-après le tableau sur l'état courant des projections des dépenses en immobilisations prévues et engagées d'Air Canada.

Embraer

À la fin février 2008, les trois derniers ERJ-190 avaient été livrés, portant du coup la flotte d'Embraer dans le parc d'Air Canada à 15 ERJ-175 et à 45 ERJ-190. Au 31 mars 2008, 25 options à l'égard d'ERJ-190 d'Embraer pouvaient être exercées. Les trois ERJ-190 faisant l'objet de commandes fermes livrés au premier trimestre de 2008 ont été financés dans le cadre d'engagements de prêts de la part de tiers portant sur environ 80 % des dépenses devant être engagées, à rembourser en versements trimestriels étalés sur 12 ans. Le financement de deux des trois appareils sera à taux variables, à un taux égal au TIOL à 90 jours aux États-Unis majoré de 1,90 % et le financement de l'appareil restant sera à un taux fixe correspondant au TIOL à 90 jours aux États-Unis majoré de 1,70 %.

Projections des dépenses en immobilisations prévues et engagées

Le tableau ci-dessous présente les projections de dépenses prévues et engagées pour l'ensemble de 2008 (y compris les dépenses en immobilisations du premier trimestre de 2008), les quatre prochaines années ainsi qu'après 2012. Les projections de dépenses en immobilisations d'Air Canada, y compris les acomptes avant la livraison, ont été modifiées de façon à tenir compte des retards annoncés dans les livraisons d'appareils 787 de Boeing.

Air Canada Projections des dépenses en immobilisations prévues et engagées (en millions de dollars) ¹⁾²⁾	2008	2009	2010	2011	2012	Par la suite
Dépenses projetées et faisant l'objet d'un engagement	513 \$	29 \$	53 \$	84 \$	457 \$	3 779 \$
Dépenses projetées, planifiées mais ne faisant pas l'objet d'un engagement	245	175	169	134	85	
Total des dépenses projetées	758	204	222	218	542	
Financement projeté à l'égard des dépenses faisant l'objet d'un engagement	(614)	-	-	-	(404)	
Total des dépenses projetées, déduction faite du financement	144 \$	204 \$	222 \$	218 \$	138 \$	

- 1) Les montants en dollars US ont été convertis au cours du change en vigueur le 31 mars 2008 à midi, soit 1 \$ US pour 1,0279 \$ CA. Les prix définitifs de livraison des appareils comprennent les augmentations estimatives ainsi que les intérêts pour report de livraison calculés selon le TIOL à 90 jours aux États-Unis au 31 mars 2008.
- 2) Les valeurs en dollars ci-dessus ne tiennent pas compte des obligations liées à l'exercice des activités au quotidien.

5.7 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	
	30 avril 2008	31 décembre 2007
Actions émises et en circulation		
Actions à droit de vote variable de catégorie A	15 932 399	16 476 999
Actions à droit de vote de catégorie B	84 067 601	83 523 001
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	1 731 092	1 695 035
Total des actions pouvant être émises	1 731 092	1 695 035
Total des actions en circulation et pouvant être émises	101 731 092	101 695 035

6. Données financières trimestrielles

Jusqu'au 24 mai 2007, Air Canada regroupait deux secteurs isolables : les Services Air Canada (maintenant appelés « Air Canada »), et Jazz. L'information sectorielle présentait des renseignements utiles aux actionnaires, en leur permettant de distinguer les résultats d'exploitation, la situation de trésorerie et le bilan de ces deux secteurs. Depuis le 24 mai 2007, Air Canada exclut les activités de Jazz de son périmètre de consolidation. Le tableau ci-après présente les résultats financiers trimestriels et les principales statistiques d'exploitation d'Air Canada, compte non tenu des résultats de Jazz, pour les huit derniers trimestres. Ces données tiennent compte des produits et des charges intersectoriels entre Air Canada et Jazz pour les périodes visées.

(en millions de dollars, sauf les montants par action)	T2 2006	T3 2006	T4 2006	T1 2007	T2 2007	T3 2007	T4 2007	T1 2008
Air Canada								
Produits d'exploitation	2 583 \$	2 861 \$	2 423 \$	2 540 \$	2 639 \$	2 954 \$	2 513 \$	2 727 \$
Charge exceptionnelle liée aux milles Aéroplan ¹⁾	-	(102)	-	-	-	-	-	-
Produits d'exploitation	2 583	2 759	2 423	2 540	2 639	2 954	2 513	2 727
Coûts de propriété (LAA) ²⁾	(208)	(205)	(218)	(207)	(211)	(210)	(202)	(234)
Autres charges d'exploitation	(2 262)	(2 424)	(2 210)	(2 411)	(2 340)	(2 393)	(2 239)	(2 505)
Charges d'exploitation	(2 470)	(2 629)	(2 428)	(2 618)	(2 551)	(2 603)	(2 441)	(2 739)
Bénéfice (perte) d'exploitation avant élément suivant	113	130	(5)	(78)	88	351	72	(12)
Provision pour les enquêtes sur le fret ³⁾	-	-	-	-	-	-	-	(125)
Bénéfice (perte) d'exploitation	113	130	(5)	(78)	88	351	72	(137)
Total des produits (charges) hors exploitation, participation sans contrôle, écart de change et impôts	39	(86)	(139)	44	67	(78)	(37)	(151)
Bénéfice net (perte)	152 \$	44 \$	(144) \$	(34) \$	155 \$	273 \$	35 \$	(288) \$
Passagers-milles payants (en millions)	12 248	14 345	11 160	11 814	12 580	14 789	11 446	12 331
Sièges-milles offerts (en millions)	14 925	17 528	14 343	14 735	15 220	18 144	14 715	15 407
Coefficient d'occupation (%)	82,1	81,8	77,8	80,2	82,7	81,5	77,8	80,0
Charges d'exploitation par SMO (CESMO) (en cents)	16,5	15,0	16,9	17,7	16,7	14,3	16,6	17,8
CESMO, exclusion faite de la charge de carburant (en cents) ⁴⁾	12,3	10,7	12,9	13,8	12,6	10,4	12,4	13,1
BAIIALA avant provision pour les enquêtes sur le fret⁴⁾	321 \$	335 \$	213 \$	129 \$	299 \$	561 \$	274 \$	222 \$
BAIIALA⁴⁾, exclusion faite des charges exceptionnelles liées aux milles Aéroplan et à la restructuration de la main-d'oeuvre	321 \$	437 \$	205 \$	129 \$	299 \$	561 \$	274 \$	97 \$
BAIIALA⁴⁾	321 \$	335 \$	213 \$	129 \$	299 \$	561 \$	274 \$	97 \$
Résultat de base et dilué par action⁵⁾	1,72 \$	0,50 \$	(1,55) \$	(0,34) \$	1,55 \$	2,73 \$	0,35 \$	(2,88) \$

1) Une charge exceptionnelle de 102 M\$ a été constatée au troisième trimestre de 2006 relativement à l'obligation d'Air Canada liée à l'échange de milles Aéroplan d'avant 2002.

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

3) Une provision pour les enquêtes sur le fret de 125 M\$ a été inscrite au premier trimestre de 2008.

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

5) Le résultat de base et dilué par action correspond aux chiffres consolidés d'Air Canada selon les PCGR.

Le tableau ci-après présente les résultats financiers trimestriels de Jazz du deuxième trimestre de 2006 au deuxième trimestre de 2007. Depuis le 24 mai 2007, les résultats de Jazz n'entrent plus dans le périmètre de consolidation d'Air Canada.

(en millions de dollars)	T2 2006	T3 2006	T4 2006	T1 2007	T2 2007
Jazz					
Produits d'exploitation	340 \$	369 \$	352 \$	364 \$	249 \$
Coûts de propriété (LAA) ¹⁾	(40)	(40)	(39)	(40)	(26)
Autres charges d'exploitation	(263)	(290)	(280)	(288)	(197)
Charges d'exploitation	(303)	(330)	(319)	(328)	(223)
Bénéfice d'exploitation	37 \$	39 \$	33 \$	36 \$	26 \$
Total des produits (charges) hors exploitation, participation sans contrôle, écart de change et impôts	-	-	(1)	(1)	1
Bénéfice net	36 \$	39 \$	32 \$	35 \$	27 \$

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

Le tableau ci-après présente les résultats financiers consolidés trimestriels de Jazz et de la Société pour les huit derniers trimestres. Les résultats ci-dessous ne tiennent compte de la consolidation de Jazz que jusqu'au 24 mai 2007.

(en millions de dollars, sauf les montants par action)	T2 2006	T3 2006	T4 2006	T1 2007	T2 2007	T3 2007	T4 2007	T1 2008
Total consolidé								
Produits d'exploitation	2 559 \$	2 837 \$	2 395 \$	2 510 \$	2 622 \$	2 954 \$	2 513 \$	2 727 \$
Charge exceptionnelle liée aux milles Aéroplan ¹⁾	-	(102)	-	-	-	-	-	-
Produits d'exploitation	2 559	2 735	2 395	2 510	2 622	2 954	2 513	2 727
Coûts de propriété (LAA) ²⁾	(239)	(237)	(247)	(237)	(231)	(210)	(202)	(234)
Autres charges d'exploitation	(2 171)	(2 329)	(2 119)	(2 315)	(2 277)	(2 393)	(2 239)	(2 505)
Charges d'exploitation	(2 410)	(2 566)	(2 366)	(2 552)	(2 508)	(2 603)	(2 441)	(2 739)
Bénéfice (perte) d'exploitation avant élément suivant	149	169	29	(42)	114	351	72	(12)
Provision pour les enquêtes sur le fret ³⁾	-	-	-	-	-	-	-	(125)
Bénéfice (perte) d'exploitation	149	169	29	(42)	114	351	72	(137)
Total des produits (charges) hors exploitation, participation sans contrôle, écart de change et impôts	3	(125)	(173)	8	41	(78)	(37)	(151)
Bénéfice net (perte)	152 \$	44 \$	(144) \$	(34) \$	155 \$	273 \$	35 \$	(288) \$
Résultat de base et dilué par action⁴⁾	1,72 \$	0,50 \$	(1,55) \$	(0,34) \$	1,55 \$	2,73 \$	0,35 \$	(2,88) \$

1) Une charge exceptionnelle de 102 M\$ a été constatée au troisième trimestre de 2006 relativement à l'obligation d'Air Canada liée à l'échange de milles Aéroplan d'avant 2002.

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

3) Une provision pour les enquêtes sur le fret de 125 M\$ a été inscrite au premier trimestre de 2008.

4) Le résultat de base et dilué par action correspond aux chiffres consolidés d'Air Canada selon les PCGR.

7. Instruments financiers et gestion du risque

Comme l'explique la rubrique 9 du présent Rapport de gestion, la Société a adopté les dispositions des chapitres 3862 et 3863 du *Manuel de l'ICCA* à compter du 1^{er} janvier 2008. Ces nouvelles normes prescrivent des obligations étendues à l'égard de l'information à présenter sur les instruments financiers.

Gestion des risques

Le fait de détenir des instruments financiers expose la Société au risque de taux d'intérêt, au risque de change, au risque de liquidité, au risque de marché et au risque lié au prix du carburant. Suit une description de ces risques et de la façon dont ils sont gérés.

Risque de taux d'intérêt

Le risque de taux d'intérêt correspond au risque que la juste valeur ou les flux de trésorerie futurs d'un instrument financier fluctuent en raison des variations des taux d'intérêt du marché.

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

Le ratio dette à taux fixe-dette à taux variable vise à assurer une certaine marge de manœuvre quant à la structure du capital de la Société et est fonction d'un objectif à long terme de 60 % à taux fixe et 40 % à taux variable. Le ratio actuel est de 66 % à taux fixe pour 34 % à taux variable, compte tenu de l'incidence des positions sur swaps de taux d'intérêt.

Suivent les dérivés employés pour les activités de gestion du risque de taux d'intérêt et les ajustements comptabilisés au premier trimestre de 2008 :

- Le seul contrat de swap de taux d'intérêt encore en cours de la Société, qui porte sur un appareil ERJ-190 d'Embraer, est arrivé à échéance, se soldant par une juste valeur de 2 M\$ en faveur de la contrepartie. Aucun gain ou aucune perte n'a été comptabilisé au cours de la période.
- La Société a constaté un gain de 5 M\$ au cours du trimestre sur ses swaps de taux d'intérêt relativement à deux 767 de Boeing. Ces swaps de taux d'intérêt ont pour effet de convertir en taux variables les taux fixes assortis aux versements relatifs à deux contrats de location d'appareils.
- La Société a conclu deux contrats de swap de devises d'une valeur notionnelle totale de 202 M\$ (197 M\$ US) relativement au financement d'appareils 777 de Boeing. Ces swaps viennent respectivement à échéance en mars 2019 et en mai 2019. Ils convertissent les versements au titre du remboursement du capital et des intérêts sur la dette libellée en dollars américains en dette libellée en dollars canadiens à un taux de change égal à la valeur au pair (1 \$ CA pour 1 \$ US) et convertissent en taux variable le taux fixe de 5,208 % assorti à cette dette. Ces instruments dérivés n'ont pas été désignés comme des éléments de couverture aux fins comptables et ils sont évalués à la juste valeur tous les trimestres. Au 31 mars 2008, ces contrats avaient une juste valeur de 6 M\$, avec une position favorable à la Société.

Risque de change

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

L'encours de la dette de la Société est principalement libellé en dollars américains. La dette libellée en dollars américains agit comme couverture économique sur le matériel volant visé, qui est habituellement acheté et vendu en dollars américains par Air Canada.

La Société est aussi exposée au risque de change sur ses créances clients libellées en devises et sur ses flux nets de trésorerie libellés en devises.

La gestion du risque vise à réduire le risque de flux de trésorerie auquel est exposée la Société du fait de ses flux de trésorerie libellés en devises. Pour gérer ce risque, la Société recourt à certains contrats de change à terme ou swaps de devises pour gérer les risques associés aux fluctuations des taux de change. Au 31 mars 2008, la Société avait passé des contrats de change à terme et contrats d'options sur devises convertissant des dollars américains et des euros en dollars canadiens relativement à 1 632 M\$ (1 588 M\$ US) et à 24 M\$ (15 M€), lesquels viennent à échéance en 2008 et en 2009. La juste valeur de ces contrats sur devises au 31 mars 2008 était de 22 M\$ avec position favorable aux tiers (124 M\$ au 31 décembre 2007, avec position favorable aux tiers relativement à 2 132 M\$ (2 158 M\$ US) et 26 M\$ (18 M€) de contrats échéant en 2008 et en 2009). Au cours du premier trimestre de 2008, un gain de 79 M\$ a été comptabilisé à titre de gain (perte) de change relativement à ces dérivés. Ces instruments dérivés n'ont pas été désignés comme couvertures aux fins comptables.

Le swap croisé décrit dans le passage ci-dessus sur la gestion du risque de taux d'intérêt agit comme couverture économique du risque de change sur le financement de deux appareils 777 de Boeing, dont le capital était de 202 M\$ (197 M\$ US) au 31 mars 2008.

La Société avait aussi conclu des swaps de devises à l'égard de 11 CRJ. Ces contrats sont arrivés à échéance en janvier 2008 et avaient une juste valeur négligeable. Aucun gain ou aucune perte n'a été comptabilisé au cours du trimestre.

Risque de liquidité

Le risque de liquidité correspond au risque que la Société éprouve des difficultés à honorer des engagements liés à des passifs financiers. La dette à long terme émise par la Société est généralement assortie d'obligations de remboursement de capital et d'intérêts fixes pendant toute la durée de l'instrument.

La Société contrôle et gère le risque de liquidité en préparant des prévisions de flux de trésorerie à cycle continu, en préservant sa marge de manœuvre relativement aux arrangements de financement et en dégageant sa marge de crédit renouvelable de 400 M\$.

Risque de marché

Le risque de marché correspond au risque que la juste valeur ou les flux de trésorerie futurs d'un instrument financier fluctuent en raison des variations des prix du marché. Le risque de marché inclut trois types de risque : le risque de change, le risque de taux d'intérêt et l'autre risque de prix, qui comprend le risque de prix des marchandises. Se reporter à rubrique intitulée « Papier commercial adossé à des actifs » ci-dessous pour obtenir des renseignements sur ces instruments détenus par la Société.

Les instruments dérivés auxquels la Société a recours l'exposent aux risques de marché. La Société ne recourt aux instruments dérivés qu'aux fins de la gestion des risques et non à des fins spéculatives. De ce fait, les variations des flux de trésorerie liés aux instruments financiers qui résultent de l'exposition aux risques de marché visent à être annulées par les variations des flux de trésorerie relatifs au risque faisant l'objet de la couverture.

Risque lié au prix du carburant

Pour gérer son exposition aux cours du carburéacteur et atténuer le plus possible la volatilité des flux de trésorerie liés à l'exploitation, Air Canada conclut des contrats d'instruments dérivés avec des intermédiaires financiers.

Au 31 mars 2008, Air Canada avait couvert 33 % de ses besoins prévus en carburant pour 2008, 11 % pour 2009 et 4 % pour 2010. Le reste de 2008 a fait l'objet de couvertures à des prix allant d'une moyenne de 103 \$ US à 110 \$ US le baril pour les contrats basés sur le kérosène, d'une moyenne de 95 \$ US à 98 \$ US le baril pour les contrats basés sur le prix du mazout et d'une moyenne de 86 \$ US à 95 \$ US le baril de West Texas Intermediate (« WTI ») pour les contrats basés sur le brut.

Depuis le 31 mars 2008, Air Canada a conclu de nouvelles positions de couverture à l'aide de swaps et d'options sur tunnel, qui ont ajouté une couverture de 4 % pour le reste de 2008, de 3 % jusqu'à 2009 et de 2 % jusqu'à 2010. Du fait de ces nouvelles positions de couverture, le reste de 2008 est couvert à des prix fluctuant en moyenne de 108 \$ US à 116 \$ US le baril pour les contrats basés sur le kérosène, de 95 \$ US à 99 \$ US le baril pour les contrats basés sur le mazout et de 88 \$ US à 97 \$ US le baril de WTI pour les contrats basés sur le brut.

Suit l'incidence sur les états financiers des dérivés liés au carburant remplissant les conditions d'application de la comptabilité de couverture, avant prise en compte des incidences fiscales :

- La juste valeur des dérivés liés au carburant aux fins de la comptabilité de couverture en cours au 31 mars 2008 se chiffre à 147 M\$, avec position favorable pour la Société. Au 30 avril 2008, la juste valeur des dérivés liés au carburant en cours était de 216 M\$.
- La variation de la juste valeur des dérivés s'établit à 112 M\$ pour la période :
 - La partie efficace latente de la variation de la juste valeur des dérivés comptabilisée dans les autres éléments du résultat étendu s'établit à 134 M\$ pour le premier trimestre de 2008, avant charge fiscale de 42 M\$. La partie efficace réalisée de la variation de la juste valeur des dérivés comptabilisée dans les autres éléments du résultat étendu s'établit à 12 M\$ pour le premier trimestre de 2008, avant charge fiscale de 4 M\$. Les autres éléments du résultat étendu du trimestre clos le 31 mars 2008 sont présentés, nets de cette charge d'impôts, dans l'état consolidé du résultat étendu d'Air Canada.
 - La partie inefficace de la variation de la juste valeur des dérivés comptabilisée dans les produits (charges) hors exploitation est de (38) M\$ pour le premier trimestre de 2008. La partie inefficace correspond à l'écart entre la valeur intrinsèque et la juste valeur de marché des dérivés ainsi qu'à l'écart entre le dérivé d'Air Canada et le dérivé de la contrepartie. L'augmentation du montant comptabilisé dans les produits (charges) hors exploitation est attribuable au fait que la valeur intrinsèque des dérivés est supérieure à la juste valeur de marché en raison de l'augmentation du prix du carburant sur le marché par rapport aux prix d'exercice des dérivés d'Air Canada.
 - La baisse du dollar canadien au premier trimestre de 2008 s'est traduite par un gain de change de 4 M\$ sur les contrats dérivés liés au carburant libellés en dollars américains. Ce gain a été comptabilisé dans le poste « Gain (perte) de change » de l'état consolidé des résultats.
- Au premier trimestre de 2008, la comptabilité de couverture a cessé d'être appliquée à certains contrats de couverture du carburant, d'une juste valeur de 8 M\$, qui ne remplissent plus les conditions d'application de la comptabilité de couverture. La juste valeur des contrats qui n'ont pas été liquidés est à présent incluse dans les dérivés auxquels ne s'applique pas la comptabilité de couverture. La Société détient toujours ces instruments dérivés, car elle croit qu'ils constituent de bonnes couvertures économiques pour ce qui est de la gestion du risque lié au prix du carburant avions auquel elle est exposée. À l'échéance de ces contrats, le montant incorporé au cumul des autres éléments du résultat relativement à ces instruments dérivés sera pris en compte dans la charge de carburant.

- Au premier trimestre de 2008, l'arrivée à échéance de contrats de dérivés liés au carburant s'est traduite par une juste valeur de 32 M\$ au profit de la Société. De ce montant arrivé à échéance, 8 M\$ correspondent à des contrats ne remplissant plus les conditions d'application de la comptabilité de couverture.
- Au premier trimestre de 2008, l'avantage sur la charge de carburant s'établissait à 34 M\$ avant la charge d'impôts de 11 M\$. Cet avantage a été constaté en retranchant le montant du cumul des autres éléments du résultat étendu. De ce montant, 7 M\$ correspondaient à des contrats ayant cessé d'être désignés comme couvertures selon la comptabilité de couverture.
- Au premier trimestre de 2008, le cumul des autres éléments du résultat étendu a enregistré une augmentation nette de 112 M\$, avant impôts de 35 M\$. Au 31 mars 2008, le solde du cumul des autres éléments du résultat étendu se chiffre à 196 M\$, avant impôts. Le montant net estimatif des gains et des pertes présentés dans le cumul des autres éléments du résultat étendu qui devrait être reclassé au résultat net au cours des 12 mois à venir est de 172 M\$ avant impôts.

Suit l'incidence sur les états financiers des dérivés liés au carburant qui n'ont pas été désignés comme couvertures selon la comptabilité de couverture, mais qui sont détenus comme couvertures économiques, avant prise en compte des incidences fiscales :

- Au cours du premier trimestre de 2008, l'arrivée à échéance de contrats de dérivés liés au carburant s'est traduite par un avantage de 7 M\$ pour la Société.
- La juste valeur des dérivés liés au carburant auxquels n'a pas été appliquée la comptabilité de couverture en cours au 31 mars 2008 se chiffre à 9 M\$, avec position favorable pour la Société.
- La variation de la juste valeur des contrats dérivés pour la période s'élève à 6 M\$ et a été comptabilisée dans les produits (charges) hors exploitation.

Papier commercial adossé à des actifs (« PCAA »)

La Société détient un PCAA non bancaire de 37 M\$ (29 M\$ après ajustement de la juste valeur) inscrit dans les « Dépôts et autres actifs ». L'échéance de ces placements était prévue au troisième trimestre de 2007. Le 23 décembre 2007, une entente de principe visant à restructurer les investissements dans un PCAA a été approuvée par le comité pancanadien des investisseurs sur les effets de commerce structurés adossés à des créances (le « Comité »). Cette entente a également été approuvée par un vote qui a eu lieu le 25 avril 2008. Ce processus fait l'objet d'une audience visant à établir si le plan est équitable, qui devrait se tenir au début de mai 2008. Dans le cadre de la restructuration, l'intégralité du PCAA sera échangée contre des billets à long terme dont l'échéance correspondra à l'échéance des actifs sous-jacents de la structure projetée. Air Canada ne comptabilise pas par régularisation d'intérêts sur ces placements.

La valeur comptable au 31 mars 2008 est fondée sur diverses hypothèses quant à la juste valeur des placements, notamment sur des facteurs comme les scénarios d'estimation des flux de trésorerie et les taux d'actualisation ajustés au risque. Les hypothèses utilisées pour estimer la juste valeur sont susceptibles de changer, ce qui pourrait se traduire par d'autres ajustements des résultats hors exploitation dans l'avenir. Aucun ajustement de la valeur comptable n'a été inscrit au cours du premier trimestre de 2008.

8. Opérations entre apparentés

Au 31 mars 2008, ACE détenait une participation de 75 % dans Air Canada. Air Canada est appelée à conclure diverses opérations entre apparentés avec ACE et d'autres apparentés d'ACE, dont Aéroplan SEC (« Aéroplan »), ACTS Aero Technical Support & Services Inc. (« ACTS Aéro ») et Jazz. Au premier trimestre de 2008, la participation d'ACE dans Jazz a été ramenée à 9,5 %. Les liens entre Air Canada, Aéroplan, Jazz, ACTS Aéro et ACE sont décrits dans le Rapport de gestion de l'exercice 2007 d'Air Canada daté du 6 février 2008. Il n'y a pas eu de changement notable dans les opérations entre apparentés et, notamment, dans les accords commerciaux entre Air Canada et Jazz, depuis l'information publiée à cette date.

Les soldes d'opérations entre apparentés attribuables à l'application des ententes entre apparentés s'établissent comme suit :

(en millions de dollars canadiens)	31 mars 2008	31 décembre 2007
Débiteurs		
ACE	4 \$	9 \$
Aéroplan	43	20
ACTS SEC / ACTS Aéro	104	75
	151 \$	104 \$
Maintenance payée d'avance		
ACTS Aéro	15 \$	24 \$
	15 \$	24 \$
Créditeurs et charges à payer		
ACTS SEC / ACTS Aéro	94 \$	88 \$
	94 \$	88 \$

Suit le sommaire des produits et charges entre apparentés :

(en millions de dollars canadiens)	Premier trimestre	
	2008	2007
Produits		
Produits passages tirés d'Aéroplan liés aux primes Aéroplan, après déduction de l'achat de milles Aéroplan	40 \$	33 \$
Produits de location d'immeubles provenant d'apparentés	9	10
Produits tirés de services de technologie de l'information fournis aux apparentés	6	6
Produits tirés de services généraux et autres	14	6
Produits fret provenant d'apparentés	-	1
	69 \$	56 \$
Charges		
Charges de maintenance liées aux services d'ACTS SEC / ACTS Aéro	140 \$	188 \$
Autres charges	4	4
Recouvrement des salaires et charges sociales liés aux employés détachés auprès d'apparentés	(96)	(99)
	48 \$	93 \$

9. Modifications de méthodes comptablesInformations à fournir concernant le capital et Instruments financiers – informations à fournir et présentation

Le 1^{er} janvier 2008, Air Canada a adopté trois nouvelles normes comptables de l'ICCA : les chapitres 1535, « Informations à fournir concernant le capital », 3862, « Instruments financiers – informations à fournir », et 3863, « Instruments financiers – présentation ».

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

Les chapitres 3862 et 3863 remplacent le chapitre 3861, « Instruments financiers – informations à fournir et présentation », et modifient et renforcent les obligations en matière d'informations à fournir qu'il prescrit tout en maintenant ses exigences quant à la présentation. Ces nouveaux chapitres viennent accroître l'importance de fournir de l'information sur la nature et l'ampleur des risques inhérents aux instruments financiers et sur la façon dont l'entité gère ces risques. Voir la rubrique 7 du présent Rapport de gestion pour de l'information sur les instruments financiers de la Société.

Pour un complément d'information sur ces nouvelles normes comptables, le lecteur se reportera à la note 5 afférente aux états financiers consolidés intermédiaires non vérifiés d'Air Canada pour le premier trimestre de 2008.

Stocks

Le 1^{er} janvier 2008, la Société a adopté le chapitre 3031, « Stocks », de l'ICCA, qui remplace le chapitre 3030, « Stocks ». Le chapitre 3031 fournit des indications plus complètes au sujet de l'évaluation et contient de nouvelles obligations à l'égard de l'information à fournir afin d'accroître la transparence. La méthode comptable relative aux stocks de carburant avions adoptée par la Société est conforme aux exigences en matière d'évaluation comprises dans la nouvelle norme et, par conséquent, aucun ajustement n'a été inscrit lors de la transition. Cependant, d'autres informations à cet égard sont présentées dans les états financiers consolidés intermédiaires non vérifiés d'Air Canada pour le premier trimestre de 2008.

Futures modifications de normes comptables

En février 2008, l'ICCA a publié le chapitre 3064, « Écarts d'acquisition et actifs incorporels », qui établit des normes de comptabilisation, d'évaluation, de présentation et d'information applicables aux écarts d'acquisition et aux actifs incorporels des entreprises. Le chapitre ne s'applique cependant pas à la comptabilisation initiale de l'écart d'acquisition ou des actifs incorporels générés dans le cadre d'un regroupement d'entreprises. La norme s'applique aux états financiers des exercices ouverts à compter du 1^{er} octobre 2008 et, avec effet rétroactif, aux états financiers des périodes précédentes. La Société procède actuellement à l'évaluation de l'incidence de l'adoption de cette nouvelle norme à compter du 1^{er} janvier 2009.

10. Arrangements hors bilan

Il n'y a pas eu de changement notable aux arrangements hors bilan d'Air Canada par rapport à ceux qui ont été présentés dans le Rapport de gestion de l'exercice 2007 d'Air Canada daté du 6 février 2008.

11. Estimations comptables critiques

Les estimations comptables critiques sont celles qui jouent le plus grand rôle dans la représentation réelle de la situation financière de la Société et du résultat de son exploitation. Elles font appel aux jugements les plus difficiles, les plus subjectifs ou les plus complexes de la part de la direction, souvent du fait qu'il faille estimer les effets que sont susceptibles de produire des événements qui, de façon inhérente, sont marqués par l'incertitude. Selon diverses hypothèses ou conditions, les résultats réels pourraient différer de ces estimations.

Il n'y a pas eu de changement notable aux estimations comptables critiques d'Air Canada par rapport à celles qui ont été présentées dans le Rapport de gestion de l'exercice 2007 d'Air Canada daté du 6 février 2008.

12. Facteurs de risque

Pour une description détaillée des facteurs de risque associés à la Société, le lecteur se reportera à la rubrique intitulée « Facteurs de risque » du Rapport de gestion de l'exercice 2007 d'Air Canada daté du 6 février 2008. La Société n'a pas noté depuis de changement important par rapport aux facteurs de risque qui y sont exposés. Cependant, les facteurs de risque évoqués sous la rubrique « Litiges en cours » dans le Rapport de gestion de l'exercice 2007 d'Air Canada ont été révisés en fonction des mises à jour suivantes :

La Commission européenne, le département de la Justice des États-Unis et le Bureau de la concurrence du Canada, entre autres autorités en matière de concurrence, enquêtent actuellement sur des pratiques de tarification des transports de fret qui seraient éventuellement anticoncurrentielles, notamment l'imposition de suppléments carburant par un certain nombre de transporteurs aériens et d'exploitants de services de fret, y compris la Société. Certains d'entre eux, dont la Société, ont reçu un énoncé des objections de la Commission européenne qui présente l'évaluation préliminaire de son enquête à cet égard. La Société a répondu à cet énoncé des objections. Les autorités en matière de concurrence ont demandé des renseignements à la Société dans le cadre de leurs enquêtes. La Société collabore à ces enquêtes qui sont susceptibles d'entraîner des actions en justice à son encontre et à l'encontre d'un certain nombre de compagnies aériennes et de transporteurs de fret de divers territoires de compétence. En outre, la Société a été citée comme partie défenderesse dans un certain nombre d'actions collectives engagées devant le tribunal fédéral de première instance aux États-Unis ainsi qu'au Canada relativement à ces allégations.

Au cours du premier trimestre de 2008, la Société a inscrit une provision de 125 M\$ à titre d'estimation préliminaire relativement à cette affaire. Cette estimation est fondée sur l'état actuel des enquêtes et procédures et sur les projections de la Société quant à l'issue éventuelle de certaines d'entre elles. Cette provision ne vise pas les procédures en cours dans tous les territoires, mais seulement celles pour lesquelles la Société possède suffisamment de renseignements. La direction a déterminé qu'il est actuellement impossible de prédire avec certitude l'issue de toutes les procédures. D'autres provisions importantes pourraient être nécessaires.

Le facteur de risque décrivant, sous les *Litiges en cours*, la réclamation de l'Association des pilotes d'Air Canada (« APAC ») est modifié en vue de réviser la date d'audience de l'appel de l'APAC devant la Cour d'appel de l'Ontario, qui est maintenant prévue pour le 27 juin 2008.

La description du facteur de risque lié aux affaires réglementaires a été étoffée en vue de renvoyer aux lois pouvant être envisagées ou promulguées par les gouvernements (et qui pourraient s'appliquer aux compagnies aériennes), notamment en ce qui concerne les échanges d'émissions de carbone, dans une démarche de réduction des émissions de CO₂.

13. Contrôles et procédures

Contrôles et procédures de présentation de l'information financière

Le Comité de vérification, des finances et du risque d'Air Canada a examiné les états financiers consolidés intermédiaires non vérifiés d'Air Canada pour le premier trimestre de 2008 et le Rapport de gestion s'y rapportant, et le Conseil d'administration d'Air Canada a examiné et approuvé ces documents avant leur publication.

Au sein d'Air Canada, les contrôles et procédures de présentation de l'information financière sont conçus de manière à fournir une assurance raisonnable que toute l'information pertinente est dûment présentée au Comité sur la politique d'information financière pour que des décisions appropriées et rapides puissent être prises relativement à l'information à rendre publique.

Le Rapport annuel 2007 d'Air Canada contient une attestation du président et chef de la direction et du vice-président exécutif et chef des Affaires financières dans laquelle ces derniers concluent à l'efficacité des contrôles et procédures de présentation de l'information financière d'Air Canada à partir de l'évaluation qu'ils en ont effectuée en date du 31 décembre 2007.

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

Il n'y a pas eu de changements aux contrôles internes d'Air Canada au cours du trimestre terminé le 31 mars 2008 qui auraient eu une incidence importante ou dont on aurait pu raisonnablement croire qu'ils auraient eu une incidence importante sur les contrôles internes à l'égard de l'information financière.

14. Mesures financières hors PCGR

BIIIALA

Le BIIIALA est une unité de mesure ne relevant pas des PCGR et qui est couramment utilisée dans le secteur du transport aérien pour mesurer le bénéfice avant intérêts, impôts, amortissement et locations d'avions. Cette unité de mesure donne un aperçu des résultats d'exploitation avant les coûts de location d'avions et l'amortissement, coûts qui varient sensiblement d'une compagnie aérienne à l'autre en raison de la façon dont chacune finance son matériel volant et ses autres actifs. La direction considère que la provision pour les enquêtes sur le fret ne reflète pas le rendement financier qu'Air Canada tire de l'exercice normal de ses activités. Air Canada présente le BIIIALA avant cet élément pour ne pas risquer de fausser l'analyse des tendances à la base de ses rendements commerciaux.

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

Le « BIIIALA avant provision pour les enquêtes sur le fret » et le BIIIALA d'Air Canada (auparavant « les Services Air Canada ») sont rapprochés du résultat d'exploitation comme suit :

(en millions de dollars canadiens)	Premier trimestre		
	2008	2007	Variation (\$)
Air Canada			
Perte d'exploitation avant provision pour les enquêtes sur le fret selon les PCGR	(12) \$	(78) \$	66 \$
Rajouter :			
Locations avions	63	79	(16)
Amortissement	171	128	43
BIIIALA avant provision pour les enquêtes sur le fret	222	129	93
Rajouter :			
Provision pour les enquêtes sur le fret	(125)	-	(125)
BIIIALA	97 \$	129 \$	(32) \$

Charges d'exploitation, exclusion faite de la charge de carburant

Air Canada se sert des « charges d'exploitation, exclusion faite de la charge de carburant » pour mesurer le rendement de son exploitation au titre de ses activités poursuivies sans égard aux effets de la facture de carburant. Air Canada présente ses résultats, exclusion faite de cet élément, pour ne pas risquer de fausser l'analyse des tendances à la base de ses rendements commerciaux. La charge de carburant fluctue largement sous l'effet de facteurs multiples, dont la conjoncture internationale, des événements géopolitiques et le taux de change canado-américain, et le fait d'exclure cette charge des résultats établis selon les PCGR permet à Air Canada de suivre l'évolution de son rendement d'exploitation sur des bases comparables.

Comme la mesure qui suit n'est pas conforme aux PCGR du Canada pour la présentation d'états financiers et qu'elle n'a pas de sens normalisé, elle ne saurait être comparée à des mesures similaires présentées par d'autres sociétés ouvertes.

Les charges d'exploitation, exclusion faite de la charge de carburant, d'Air Canada (auparavant les « Services Air Canada ») se rapprochent des charges d'exploitation de la façon suivante :

(en millions de dollars canadiens)	Premier trimestre		
	2008	2007	Variation (\$)
Air Canada			
Charges d'exploitation selon les PCGR	2 739 \$	2 618 \$	121 \$
Retrancher :			
Carburant avions	(715)	(585)	(130)
Charges d'exploitation, exclusion faite de la charge de carburant	2 024 \$	2 033 \$	(9) \$

15. Glossaire

BIIIALA – Le BIIIALA est une unité de mesure couramment utilisée dans le secteur du transport aérien pour mesurer le bénéfice avant les intérêts, les impôts, l'amortissement et les locations d'avions, ne relevant pas des PCGR. Cette unité de mesure donne un aperçu des résultats d'exploitation avant les coûts de location d'avions et l'amortissement, lesquels coûts varient sensiblement d'une compagnie aérienne 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.

Filiale ou filiales – S'entend, eu égard à Air Canada, de toute entité, dont une société par actions ou une société en commandite, directement ou indirectement contrôlée par Air Canada.

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.