

# AIR CANADA



**Premier trimestre de 2009**  
**États financiers consolidés intermédiaires non vérifiés**  
**et notes complémentaires**

**AIR CANADA** 



AIR CANADA  
**ACGHS** 

VACANCES  
AIR CANADA 

AIR CANADA  
**CARGO** 

**Le 8 mai 2009**

**État consolidé des résultats**

Non vérifiés (en millions de dollars canadiens, sauf les montants par action)	Trimestres terminés les 31 mars	
	2009	2008
<b>Produits d'exploitation</b>		
Passages	2 011 \$	2 311 \$
Fret	80	124
Autres	300	292
	2 391	2 727
<b>Charges d'exploitation</b>		
Carburant avions	593	715
Salaires et charges sociales	458	481
Redevances aéroportuaires et de navigation	230	241
Contrat d'achat de capacité conclu avec Jazz	note 7 246	235
Amortissement et désuétude	note 2 159	171
Maintenance avions	189	203
Restauration et fournitures connexes	67	77
Communications et technologies de l'information	79	73
Location avions	86	63
Commissions	49	53
Autres	423	427
	2 579	2 739
<b>Perte d'exploitation avant élément ci-dessous</b>	<b>(188)</b>	<b>(12)</b>
Provision pour enquêtes sur le fret	-	(125)
<b>Perte d'exploitation</b>	<b>(188)</b>	<b>(137)</b>
<b>Produits (charges) hors exploitation</b>		
Intérêts créditeurs	6	18
Intérêts débiteurs	note 2 (105)	(81)
Intérêts capitalisés	1	17
Perte sur immobilisations	note 2 -	(36)
Perte sur instruments financiers comptabilisés à la juste valeur	note 5 (10)	(23)
Autres	(1)	(2)
	(109)	(107)
<b>Perte avant les éléments suivants</b>	<b>(297)</b>	<b>(244)</b>
Participation sans contrôle	(4)	(3)
Perte de change	(101)	(89)
Économie (charge) d'impôts sur les bénéfices		
Impôts exigibles	3	-
Impôts futurs	(1)	48
<b>Perte de la période</b>	<b>(400) \$</b>	<b>(288) \$</b>
<b>Perte par action</b>		
De base et diluée	<b>(4,00) \$</b>	<b>(2,88) \$</b>

Les notes ci-jointes font partie intégrante des états financiers consolidés.

**Bilan consolidé**

Non vérifiés (en millions de dollars canadiens)	31 mars 2009	31 décembre 2008
<b>ACTIF</b>		
<b>Actif à court terme</b>		
Trésorerie et équivalents de trésorerie	600 \$	499 \$
Placements à court terme	487	506
	1 087	1 005
Liquidités soumises à restrictions	30	45
Débiteurs	714	702
Stocks de carburant avions	53	97
Rechanges et fournitures	note 2 95	20
Dépôts de garantie pour dérivés liés au carburant	note 5 181	328
Charges payées d'avance et autres actifs à court terme	188	206
	2 348	2 403
Immobilisations corporelles	note 2 7 394	7 469
Actifs incorporels	993	997
Dépôts et autres actifs	507	495
	<b>11 242 \$</b>	<b>11 364 \$</b>
<b>PASSIF</b>		
<b>Passif à court terme</b>		
Créditeurs et charges à payer	1 577 \$	1 440 \$
Dérivés liés au carburant	note 5 212	420
Produits passages perçus d'avance	1 507	1 333
Partie à moins d'un an de la dette à long terme et des obligations locatives	617	663
	3 913	3 856
Dette à long terme et obligations locatives	4 889	4 691
Impôts sur les bénéfices futurs	87	88
Passif au titre des prestations de retraite et avantages complémentaires	1 296	1 407
Autres passifs à long terme	375	370
	10 560	10 412
Participation sans contrôle	192	190
<b>CAPITAUX PROPRES</b>		
Capital social	274	274
Surplus d'apport	1 797	1 797
Déficit	(1 103)	(703)
Cumul des autres éléments du résultat étendu	(478)	(606)
	490	762
	<b>11 242 \$</b>	<b>11 364 \$</b>

Les notes ci-jointes font partie intégrante des états financiers consolidés.

**État consolidé de la variation des capitaux propres**

Non vérifiés (en millions de dollars canadiens)	Trimestres terminés les 31 mars	
	2009	2008
<b>Capital social</b>		
Actions ordinaires	274 \$	274 \$
<b>Total du capital social</b>	274	274
<b>Surplus d'apport</b>		
Solde au début de la période	1 797	1 791
Juste valeur des options sur actions attribuées aux employés de la Société comptabilisées à titre de charge de rémunération	-	1
<b>Total du surplus d'apport</b>	1 797	1 792
<b>Bénéfices non répartis (déficit)</b>		
Solde au début de la période	(703)	322
Perte de la période	(400)	(288)
<b>Total des bénéfices non répartis (déficit)</b>	(1 103)	34
<b>Cumul des autres éléments du résultat étendu</b>		
Solde au début de la période	(606)	56
Autres éléments du résultat étendu	128	77
<b>Total du cumul des autres éléments du résultat étendu</b>	(478)	133
<b>Total des bénéfices non répartis (déficit) et du cumul des autres éléments du résultat étendu</b>	(1 581)	167
<b>Total des capitaux propres</b>	<b>490 \$</b>	<b>2 233 \$</b>

Les notes ci-jointes font partie intégrante des états financiers consolidés.

**État consolidé du résultat étendu**

Non vérifiés (en millions de dollars canadiens)	Trimestres terminés les 31 mars	
	2009	2008
<b>Résultat étendu</b>		
Perte de la période	(400) \$	(288) \$
Autres éléments du résultat étendu, après impôts :		
Gains nets (pertes) sur des dérivés liés au carburant visés par l'application de la comptabilité de couverture (après déduction d'impôts de néant, (46) \$ en 2008)	note 5 (1)	100
Reclassement au résultat des pertes (gains) réalisés nets sur des dérivés liés au carburant (après déduction d'impôts de 2 \$, 11 \$ en 2008)	note 5 129	(23)
	128	77
<b>Total du résultat étendu</b>	<b>(272) \$</b>	<b>(211) \$</b>

Les notes ci-jointes font partie intégrante des états financiers consolidés.

**État consolidé des flux de trésorerie**

Non vérifiés (en millions de dollars canadiens)	Trimestres terminés les 31 mars	
	2009	2008
<b>Flux de trésorerie liés aux activités</b>		
<b>Exploitation</b>		
Perte de la période	(400) \$	(288) \$
Ajustements liés au rapprochement avec les flux de trésorerie nets provenant de l'exploitation		
Amortissement et désuétude	159	171
Perte sur immobilisations	-	36
Perte de change	143	65
Impôts sur les bénéfices futurs	1	(48)
Excédent de la capitalisation des régimes d'avantages sociaux sur la charge constatée	(103)	(51)
Provision pour enquêtes sur le fret	note 1C	125
Participation sans contrôle	4	3
Dérivés sur carburant et autres dérivés	note 5	19
Dépôts de garantie pour couvertures liées au carburant, montant net	note 5	-
Variation des éléments hors trésorerie du fonds de roulement	289	236
Autres	10	(38)
	<b>168</b>	<b>230</b>
<b>Financement</b>		
Emprunts	note 2	187
Réduction de la dette à long terme et des contrats de location-acquisition	(423)	(322)
	<b>(156)</b>	<b>(135)</b>
<b>Investissement</b>		
Placements à court terme	19	99
Nouvelles immobilisations corporelles	(107)	(403)
Produit de la vente d'actifs	note 2	27
Produit d'opérations de cession-bail	note 2	411
Autres	5	25
	<b>89</b>	<b>159</b>
<b>Augmentation de la trésorerie et des équivalents de trésorerie</b>	<b>101</b>	<b>254</b>
Trésorerie et équivalents de trésorerie au début de la période	499	527
<b>Trésorerie et équivalents de trésorerie à la fin de la période</b>	<b>600 \$</b>	<b>781 \$</b>
<b>Paiements en espèces d'intérêts</b>	<b>94 \$</b>	<b>73 \$</b>
<b>Économies en espèces d'impôts sur les bénéfices</b>	<b>(3) \$</b>	<b>- \$</b>

*Ne sont pas compris dans le poste Trésorerie et équivalents de trésorerie des placements à court terme de 487 \$ au 31 mars 2009 (506 \$ au 31 décembre 2008).*

*Les notes ci-jointes font partie intégrante des états financiers consolidés.*

**Notes complémentaires des états financiers consolidés intermédiaires (non vérifiés)  
(monnaies en millions; en dollars canadiens)****1. RÈGLES DE PRÉSENTATION, MODIFICATIONS DES MÉTHODES COMPTABLES ET  
RISQUE D'ILLIQUIDITÉ**

Les états financiers consolidés intermédiaires non vérifiés ci-joints sont ceux d'Air Canada (la « Société »), filiale dans laquelle Gestion ACE Aviation Inc. (« ACE ») détient une participation majoritaire. Le terme « Société » s'entend, selon le contexte, d'Air Canada ou de l'une ou plusieurs de ses filiales.

**A) RÈGLES DE PRÉSENTATION**

Les états financiers consolidés intermédiaires non vérifiés de la Société ont été dressés conformément aux méthodes comptables énoncées à la note 2 des états financiers consolidés annuels de la Société pour 2008, exception faite des modifications des méthodes comptables décrites ci-après à la rubrique B) Modifications des méthodes comptables.

Conformément aux principes comptables généralement reconnus du Canada (« PCGR »), ces états financiers intermédiaires ne comprennent pas toutes les informations requises dans les états financiers annuels et doivent être lus en parallèle avec les états financiers consolidés annuels de la Société pour 2008. La direction est d'avis que ces états financiers tiennent compte de tous les ajustements nécessaires à la présentation fidèle des résultats des périodes intermédiaires présentées.

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

Certains chiffres de l'exercice précédent ont été reclassés afin qu'ils soient conformes à la présentation des états financiers adoptée pour la période considérée.

**B) MODIFICATIONS DES MÉTHODES COMPTABLES****Écart d'acquisition et actifs incorporels**

Le 1<sup>er</sup> janvier 2009, la Société a adopté le nouveau chapitre 3064, « Écart d'acquisition et actifs incorporels » de l'Institut Canadien des Comptables Agréés. Ce chapitre établit des normes de comptabilisation, d'évaluation, de présentation et d'information applicables aux écarts d'acquisition et aux actifs incorporels des entreprises. Il ne s'applique cependant pas à la comptabilisation initiale et à l'évaluation des actifs incorporels générés dans le cadre d'un regroupement d'entreprises. Aucun écart d'acquisition acquis ne figure actuellement au bilan de la Société. La Société comptabilise ses actifs incorporels au moyen d'une méthode similaire à la nouvelle norme et elle n'a en conséquence comptabilisé aucun ajustement lors de son adoption.

**Risque de crédit et juste valeur des actifs financiers et des passifs financiers**

Le 1<sup>er</sup> janvier 2009, la Société a adopté les recommandations du Comité sur les problèmes nouveaux de l'ICCA relativement à l'abrégé des délibérations CPN-173, *Risque de crédit et juste valeur des actifs financiers et des passifs financiers*. Cet abrégé confirme que le risque de crédit propre à l'entité et le risque de crédit de l'autre partie doivent être pris en considération pour déterminer la juste valeur d'actifs et de passifs financiers, y compris d'instruments dérivés. L'adoption de cette norme n'a pas eu d'effet significatif sur les états financiers consolidés de la Société, car les dépôts de garantie négociés avec les contreparties aux contrats de dérivés liés au carburant et les contrats cadres de compensation ont été pris en considération pour déterminer qu'aucun ajustement de la valeur des dérivés lié au risque de crédit n'était nécessaire.

Suit un aperçu des modifications de normes comptables que la Société sera tenue d'appliquer aux exercices ultérieurs.

#### Regroupements d'entreprises, états financiers consolidés et participations sans contrôle

En janvier 2009, l'ICCA a publié trois nouvelles normes comptables : le chapitre 1582, « Regroupements d'entreprises », le chapitre 1601, « États financiers consolidés », et le chapitre 1602, « Participations sans contrôle ». Ces nouvelles normes s'appliqueront aux états financiers des exercices ouverts le 1<sup>er</sup> janvier 2011 ou après cette date. La Société évalue actuellement les exigences des nouvelles normes.

Le chapitre 1582 remplace le chapitre 1581 et il établit des normes pour la comptabilisation d'un regroupement d'entreprises. Il constitue l'équivalent canadien de la norme internationale d'information financière IFRS 3, « Regroupements d'entreprises ». Le chapitre s'applique prospectivement aux regroupements d'entreprises pour lesquels la date d'acquisition se situe au début du premier exercice annuel ouvert le 1<sup>er</sup> janvier 2011 ou après cette date.

Pris collectivement, les chapitres 1601 et 1602 remplacent l'ancien chapitre 1600, « États financiers consolidés ». Le chapitre 1601 définit des normes pour l'établissement d'états financiers consolidés. Il s'applique aux états financiers consolidés intermédiaires et annuels des exercices ouverts à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2011. Le chapitre 1602 définit des normes pour la comptabilisation, dans les états financiers consolidés établis postérieurement à un regroupement d'entreprises, de la participation sans contrôle dans une filiale. Il constitue l'équivalent des dispositions correspondantes de la norme internationale d'information financière IAS 27, « États financiers consolidés et individuels », et s'applique aux états financiers consolidés intermédiaires et annuels des exercices ouverts à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2011.

#### C) RISQUE D'ILLIQUIDITÉ

Les enjeux auxquels la Société a eu à faire face en 2008 et qui subsistent en 2009 sont décrits à la note 1 afférente aux états financiers consolidés annuels d'Air Canada pour 2008. Au nombre de ceux-ci, figure la baisse de la demande de voyages par avion, les paiements d'intérêt et remboursements de la dette qui devront continuer d'être faits, et la capitalisation des régimes de retraite de la Société. Au premier trimestre de 2009, le repli de la demande pour les services de transport et de fret aériens de la Société s'est poursuivi sur les marchés nationaux et internationaux, et la Société s'attend à ce que la demande demeure fragile pour le reste de l'exercice. Le virus H1N1 est un nouveau facteur susceptible d'influer sur la demande de voyages par avion. Jusqu'à présent, son incidence sur les activités de la Société a été minime. La Société surveille ce risque mais n'est cependant pas en mesure de prévoir si son incidence sur ses activités sera importante. De plus, les principales conventions collectives de la Société expirent en 2009, et l'issue des négociations suscite des incertitudes. Cela est sans compter que les marchés du crédit restent comprimés et que cette situation inquiète un certain nombre de compagnies aériennes, dont Air Canada. Ces facteurs ont eu une incidence sur la vulnérabilité d'Air Canada au risque d'illiquidité. La présente note met à jour les informations fournies pour la fin de l'exercice 2008 et doit être lue en parallèle avec la note 1 afférente aux états financiers consolidés annuels d'Air Canada pour 2008.

Le risque d'illiquidité correspond au risque que la Société éprouve des difficultés à honorer les engagements liés à ses passifs financiers et autres obligations contractuelles. La Société contrôle et gère le risque d'illiquidité en préparant des prévisions de trésorerie à cycle continu, en surveillant l'état et la valeur des actifs disponibles pour garantir les arrangements de financement, en préservant sa marge de manœuvre relativement à ces arrangements et en établissant des programmes pour surveiller et observer les conditions des ententes de financement. À cet égard, la Société a pour objectif principal de maintenir un solde minimum de trésorerie, d'équivalents de trésorerie et de placements à court terme (la « trésorerie non affectée ») supérieur à un niveau de liquidité cible de 15 % des produits d'exploitation annuels. Toutefois, étant donné les risques identifiés dans le présent document, la direction prévoit qu'elle pourrait éprouver des difficultés importantes à atteindre le ratio trésorerie non affectée/produits d'exploitation de 15 % ciblé en 2009.

Au 31 mars 2009, Air Canada disposait de 1 087 \$ en trésorerie, équivalents de trésorerie et placements à court terme (1 005 \$ au 31 décembre 2008), soit environ 10 % des produits d'exploitation annuels de 2008. La direction continue de surveiller étroitement les flux de trésorerie afin de s'assurer que la Société dispose des liquidités suffisantes pour s'acquitter de ses obligations et respecter ses engagements à l'échéance. À moins qu'un nouveau financement suffisant et des mesures d'allègement de capitalisation des régimes de retraite soient obtenus et que la société de traitement des opérations par carte de crédit redéfinisse avec Air Canada les événements déclencheurs, la Société prévoit que sa trésorerie et ses équivalents de trésorerie ainsi que

ses placements à court terme diminueront substantiellement dans les 12 prochains mois en raison des dépôts exigés par la société de traitement des opérations par carte de crédit.

Au premier trimestre de 2009, la direction a continué de mettre en œuvre diverses initiatives et d'élaborer des plans afin de gérer les risques d'exploitation et d'illiquidité auxquels elle est exposée du fait de la conjoncture, notamment des initiatives de compression des coûts et des ajustements de la capacité dans le but d'adapter cette capacité à la demande passagers. Cependant, étant donné l'incidence défavorable du recul du dollar canadien par rapport au dollar américain et la nature de la structure de coûts de la Société qui fait en sorte que les variations des coûts fixes ne sont pas proportionnelles aux changements de capacité à court terme, il est prévu que les coûts unitaires exclusion faite de la charge de carburant, lesquels correspondent à la charge d'exploitation totale sur le nombre de sièges-milles offerts, seront problématiques jusqu'à la fin de l'exercice.

La Société planifie de nouveaux montages financiers et d'autres opérations visant à améliorer ses flux de trésorerie et sa situation financière. Au premier trimestre de 2009, les ententes suivantes ont été conclues et les faits suivants ont eu lieu :

- Ententes de financement garanti par des pièces et des moteurs de rechange et un appareil 777 de Boeing pour un produit total de 267 \$, net de commissions de 5 \$;
- Cession-bail d'un appareil 777 de Boeing pour un produit total de 172 \$ avec le remboursement exigé d'une dette liée à l'appareil de 128 \$, compte tenu de frais de remboursement anticipé de 14 \$;
- Entente de financement de stocks en vertu de laquelle la Société a acquis certains stocks de pièces de rechange qu'elle prévoit utiliser au cours des 12 prochains mois pour un paiement au comptant de 12 \$ et un paiement final en 2010 de 115 \$ fondé sur le taux de change en vigueur au 31 mars 2009;
- Remboursement d'un financement avant livraison de 83 \$ sur l'appareil 777 de Boeing reçu au cours du trimestre; et
- Rendement net des dépôts de garantie pour dérivés liés au carburant de 147 \$, contrebalancé par le règlement de contrats de dérivés liés au carburant en faveur de contreparties de 217 \$.

On se reportera à la note 2 qui décrit plus en détail les activités de financement et à la note 5 qui fait état de la gestion du risque lié au prix du carburant au 31 mars 2009.

La Société détient certains actifs comme les appareils 777 de Boeing et les appareils d'Embraer, des biens immobiliers, des créneaux d'aéroport et des créances, dont la juste valeur de certains excède la valeur d'emprunt, et qu'elle pourrait utiliser pour obtenir du financement additionnel ou qui pourraient être affectés à d'autres opérations semblables. La direction a entrepris des pourparlers avec des fournisseurs, des institutions financières, des sociétés de location, des organismes gouvernementaux et d'autres parties prenantes concernant des solutions de rechange qui lui permettraient d'obtenir du financement additionnel.

Étant donné l'instabilité persistante des marchés du crédit et de la situation économique, rien ne garantit que la Société sera en mesure de conclure de nouvelles opérations de financement ou d'autres opérations semblables à des conditions acceptables, ni que ses actifs généreront le produit prévu. La Société pourrait être tenue d'obtenir le consentement de ses prêteurs actuels et/ou d'autres tiers pour réaliser certaines de ces opérations.

Les notes 15 et 14 afférentes aux états financiers consolidés de 2008 de la Société présentent une analyse des échéances des passifs financiers, des autres obligations fixes liées à l'exploitation et des engagements de dépenses en immobilisations de la Société. Ces montants n'ont pas changé de façon significative depuis, hormis en ce qui concerne les nouveaux montages financiers conclus au cours du trimestre et décrits à la note 2 afférente aux présents états financiers.

Outre les risques liés à la situation économique actuelle et aux facteurs mentionnés et décrits dans le présent document, la Société surveille en particulier les risques suivants qui susceptibles d'avoir une incidence importante sur ses résultats d'exploitation et sa situation de trésorerie.

### **Risques de marché**

Le risque de marché correspond au risque que les flux de trésorerie futurs fluctuent en raison des variations du marché, notamment les taux de change, les taux d'intérêt et les prix des marchandises. La direction est en mesure de réduire certains de ces risques au moyen de certaines activités de couverture, mais elle n'a aucun



contrôle sur le prix du carburant, les taux de change et les taux d'intérêt, et la volatilité du marché dans l'avenir pourrait avoir une incidence défavorable sur les résultats d'exploitation et les flux de trésorerie. On se reportera à la note 5 qui fait état de la gestion du risque lié au prix du carburant au 31 mars 2009 et aux informations fournies à la note 15 afférente aux états financiers consolidés annuels de la Société pour 2008 en ce qui a trait aux risques de marché.

### Obligations au titre de la capitalisation des régimes de retraite

La Société propose à ses employés plusieurs régimes de retraite à prestations déterminées comme l'indique la note 8 afférente aux états financiers consolidés annuels de la Société pour 2008. Au 31 décembre 2008, la Société a indiqué que le déficit de solvabilité des régimes de retraite agréés au 1<sup>er</sup> janvier 2009, qui sert à déterminer les besoins en capitalisation, s'élevait à environ 3 200 \$. Au premier trimestre de 2009, cette estimation a été ramenée à 2 850 \$ en raison de nouvelles informations concernant le taux de rente devant être appliqué pour l'actualisation des obligations au titre de la capitalisation des régimes de retraite.

La *Loi sur les normes de prestation de pension* et les règlements connexes permettent l'utilisation sur cinq ans d'une méthode de lissage de l'actif, à hauteur de 110 % de la valeur de marché de l'actif du régime, afin de déterminer les obligations minimales de capitalisation en situation de déficit. Afin d'appliquer cette méthode de capitalisation, à laquelle sont admissibles les sociétés offrant des régimes de retraite à prestations déterminées sous réglementation fédérale, Air Canada a choisi de ne pas appliquer le *Règlement sur la capitalisation du déficit de solvabilité des régimes de pension d'Air Canada*. La décision de ne pas appliquer ce règlement permet à la Société d'appliquer la méthode du lissage de l'actif sur cinq ans, à hauteur de 110 % de la valeur de marché des actifs du régime et implique qu'elle capitalise le déficit des régimes selon les dispositions généralement applicables en matière de capitalisation de la *Loi sur les normes de prestations de pension* et les règlements connexes. La direction a déterminé que dans l'ensemble, cette approche aura une incidence plus favorable que de rester sous le régime du *Règlement sur la capitalisation du déficit de solvabilité des régimes de pension d'Air Canada* pour ce qui est des obligations actuelles de la Société au titre de la capitalisation des régimes de retraite.

En mars 2009, le gouvernement du Canada a proposé des règlements visant à instaurer des mesures dans le but d'alléger temporairement la capitalisation du déficit de solvabilité des régimes de retraite à prestations déterminées sous réglementation fédérale. Dans leur version actuelle, les mesures projetées comprennent l'élévation de la limite actuelle de 110 % à 115 % pour 2009, en ce qui a trait au lissage des fluctuations de la valeur de l'actif sur cinq ans, et le prolongement de la période de capitalisation du déficit de solvabilité, qui passerait de cinq à 10 ans moyennant le respect de certaines conditions, notamment la constitution de fiducies réputées eu égard à la capitalisation reportée qu'implique un tel allègement temporaire. Ainsi, moins d'un tiers des participants et des retraités devra s'opposer au prolongement de la période de capitalisation, et la différence entre les paiements selon une période de cinq ans et selon une période de 10 ans devra être garantie par une lettre de crédit. L'une de ces deux conditions doit être remplie d'ici le 31 décembre 2009. Si au moins un tiers des participants et des retraités s'oppose au prolongement de la période de capitalisation ou si une lettre de crédit n'est pas fournie en garantie de la différence entre les paiements à la fin de 2009, la Société est tenue de combler le déficit sur les cinq années qui suivent. Pour les exercices ultérieurs, les réductions des obligations de capitalisation dépendront de la réunion des deux conditions mentionnées ci-dessus.

Selon les estimations révisées du déficit de solvabilité, l'utilisation de la méthode de lissage de l'actif avec la limite actuelle de 110 % et la mise en œuvre du calendrier de paiement sur 10 ans, la Société estime que ses obligations de capitalisation des régimes de retraite totaliseraient quelque 570 \$ en 2009, soit une augmentation de 114 \$ par rapport à 2008. Si les mesures temporaires d'allègement de la capitalisation du déficit de solvabilité n'étaient pas instaurées ou si leur instauration ne lui permettait pas de bénéficier de l'allègement temporaire de la capitalisation du déficit de solvabilité, ses obligations au titre de la capitalisation des régimes de retraite augmenteraient en outre de 75 \$ en 2009.

La Société continue d'évaluer l'incidence de ces mesures, qui devraient être adoptées par la voie de règlements qui ne sont pas encore en vigueur. Rien ne garantit cependant que l'allègement proposé sera mis en œuvre ni que sa mise en œuvre permettra à la Société de profiter des mesures d'allègement temporaire de capitalisation du déficit de solvabilité. La Société continue de se tenir informée des décisions du gouvernement en la matière et est en communication avec des représentants du gouvernement pour ce dossier. Tant que le gouvernement n'aura pas finalisé et instauré les mesures projetées et que l'évaluation actuarielle effectuée au deuxième trimestre de 2009 ne sera pas terminée, le montant des obligations de capitalisation supplémentaires et le calendrier des versements demeureront incertains. Toute augmentation des obligations de capitalisation pour 2009 serait versée au deuxième semestre de l'exercice, la capitalisation du premier semestre reposant sur les rapports d'évaluation actuarielle au 1<sup>er</sup> janvier 2008.

De plus, en ce qui concerne ses obligations capitalisation des régimes de retraite, la Société entretient avec ses syndicats canadiens des discussions portant sur certaines solutions de rechange en matière de financement, notamment un moratoire et d'autres conditions relatives à la capitalisation des déficits des régimes. Ces solutions pourraient nécessiter l'approbation du gouvernement et/ou des autorités de réglementation, et rien ne garantit que la Société arrivera à conclure une entente avec les syndicats à ce sujet ni qu'elle recevra l'approbation du gouvernement et/ou des autorités de réglementation et, le cas échéant, qu'elle la recevra assez rapidement pour obtenir l'allègement de capitalisation requis.

#### **Clauses restrictives des ententes concernant les cartes de crédit**

La Société a conclu diverses ententes visant le traitement des opérations par carte de crédit de ses clients, comme il est plus amplement décrit à la note 1 afférente aux états financiers consolidés annuels de la Société pour 2008. Aux termes des ententes de traitement des opérations par carte de crédit conclues avec l'un de ses principaux fournisseurs de services de traitement des opérations par carte de crédit, la société de traitement des opérations par carte de crédit peut retenir le paiement de fonds à Air Canada si certains événements se produisent (« événements déclencheurs »). De ce fait, à compter de la fin du deuxième trimestre de 2009, la trésorerie non affectée nécessaire pour éviter la retenue du paiement pourrait atteindre 1,3 G\$. À moins qu'un nouveau financement suffisant et des mesures d'allègement de capitalisation des régimes de retraite soient obtenus et que la société de traitement des opérations par carte de crédit redéfinisse avec Air Canada les événements déclencheurs, la Société prévoit que sa trésorerie et ses équivalents de trésorerie ainsi que ses placements à court terme diminueront substantiellement dans les 12 prochains mois en raison des dépôts exigés par la société de traitement des opérations par carte de crédit, en application des dispositions actuelles de l'entente. La Société renégocie actuellement certaines modalités de son entente, y compris celles qui ont trait aux événements déclencheurs, avec la société de traitement des opérations par carte de crédit. Rien ne garantit que la Société arrivera à une entente avec la société de traitement des opérations par carte de crédit, notamment en temps opportun.

#### **Enquêtes sur le fret**

Des poursuites pourraient être intentées à l'encontre de la Société relativement à l'affaire du fret décrite à la note 17 afférente aux états financiers consolidés annuels de 2008 de la Société. L'estimation provisoire inscrite par la Société en 2008 se fonde sur l'avancement actuel des enquêtes et des procédures ainsi que de l'évaluation, par la Société, de l'issue possible de certaines d'entre elles. Cette provision ne vise pas les procédures intentées dans tous les territoires de compétence, mais seulement celles pour lesquelles la Société dispose de suffisamment d'information. La direction a déterminé qu'il est actuellement impossible de prédire avec certitude l'issue de toutes les procédures. D'autres provisions substantielles pourraient devoir être constituées. Des montants pourraient devenir exigibles au cours de l'exercice et être très différents de l'estimation provisoire de la direction.

La direction croit qu'elle a pris les mesures nécessaires pour atténuer les risques liés à l'exploitation et le risque d'illiquidité auxquels la Société est exposée. Toutefois, les plans de la Société reposent sur des hypothèses (notamment l'exigence d'obtenir des approbations gouvernementales et réglementaires et des consentements de tiers) et sont assujettis aux importants risques et incertitudes décrits dans les présents états financiers et dans le rapport de gestion de la Société. Par conséquent, rien ne garantit que la direction sera en mesure d'exécuter ses plans ou de saisir certaines des occasions qu'elle a identifiées ni qu'elle disposera de liquidités suffisantes dans l'éventualité où les hypothèses ne se matérialiseraient pas ou que certains faits ou situations ne concordant pas avec ses attentes et ses plans d'action se produiraient.

## **2. ACTIVITÉS DE FINANCEMENT ET D'INVESTISSEMENT**

#### **Facilité de crédit renouvelable**

A 31 mars 2009, la Société avait prélevé 47 \$ sur la facilité de crédit renouvelable (50 \$ au 31 décembre 2008) à un taux d'intérêt correspondant au taux préférentiel majoré de 13,00 % (15,50 % au 31 mars 2009), décrite plus amplement à la note 6 des états financiers consolidés annuels de la Société pour 2008.

#### **Financement des pièces de rechange**

Au premier trimestre de 2009, la Société a reçu un capital supplémentaire de 92 \$ (75 \$ US) en vertu de l'entente initiale de financement garanti des pièces de rechange, décrite plus amplement à la note 6 f) des états financiers consolidés annuels de la Société pour 2008. Ce financement porte intérêt au TIOL à trois mois majoré du taux différentiel du coût du financement pour les prêteurs et d'une marge de 3,00 % (6,62 % au

31 mars 2009) et il est exigible en 2014. Au 31 mars 2009, le solde du prêt s'établit à 189 \$ et il est garanti par des rechanges et autres actifs d'une valeur comptable de 296 \$. Des frais de financement totalisant 6 \$ ont été comptabilisés relativement à ces emprunts.

Le tableau qui suit présente les obligations de la Société (en \$ CA) au titre du remboursement du capital et des intérêts selon les taux de change et d'intérêt en vigueur au 31 mars 2009 :

	Reste de 2009	2010	2011	2012	2013	Par la suite	Total
Financement des pièces de rechange							
Capital	14 \$	19 \$	19 \$	19 \$	19 \$	5 \$	95 \$
Intérêts	5	5	3	2	1	-	16
	19 \$	24 \$	22 \$	21 \$	20 \$	5 \$	111 \$

### Financement des réacteurs de rechange

Au premier trimestre de 2009, la Société a obtenu un capital supplémentaire de 46 \$ (37 \$ US) et fait porter sur 22 autres réacteurs l'entente initiale de financement garanti, décrite plus amplement à la note 6 e) des états financiers consolidés annuels de la Société pour 2008. Ce financement porte intérêt à un taux correspondant au TIOL à trois mois majoré de 3,40 % (4,63 % au 31 mars 2009) et est exigible en 2013. Au 31 mars 2009, le solde du prêt s'établit à 139 \$ et il est garanti par 32 réacteurs d'une valeur comptable de 163 \$. Des frais de financement totalisant 2 \$ ont été comptabilisés relativement à ces emprunts.

Le tableau qui suit présente les obligations de la Société (en \$ CA) au titre du remboursement du capital et des intérêts selon les taux de change et d'intérêt en vigueur au 31 mars 2009 :

	Reste de 2009	2010	2011	2012	2013	Par la suite	Total
Financement des réacteurs de rechange							
Capital	3 \$	5 \$	5 \$	5 \$	27 \$	- \$	45 \$
Intérêts	2	2	2	1	1	-	8
	5 \$	7 \$	7 \$	6 \$	28 \$	- \$	53 \$

### Financement avant livraison

Au premier trimestre de 2009, par suite de la livraison d'un appareil 777 de Boeing, la Société a remboursé un montant de 83 \$ (66 \$ US) au titre du financement avant livraison décrit à la note 6 des états financiers consolidés annuels de la Société pour 2008. Il s'agissait du remboursement final pour le financement avant livraison.

### Appareils de Boeing

Au premier trimestre de 2009, la Société a pris livraison d'un appareil 777 de Boeing. L'appareil a été financé en vertu d'une garantie d'emprunt consentie par l'Export-Import Bank of the United States (« EXIM »). L'emprunt, d'un capital de 136 \$ (109 \$ US) porte intérêt au TIOL à trois mois (1,24 % au 31 mars 2009) et devient exigible en 2021. Il est garanti par l'appareil livré, d'une valeur comptable de 142 \$. Des frais de financement de 4 \$ ont été comptabilisés au titre de cet emprunt.

Le tableau qui suit présente les obligations de remboursement de la Société au titre du capital et des intérêts (en \$ CA) selon le taux de change et le taux d'intérêt en vigueur au 31 mars 2009 :

	Reste de 2009	2010	2011	2012	2013	Par la suite	Total
Financement des appareils 777 de Boeing							
Capital	9 \$	11 \$	11 \$	12 \$	12 \$	83 \$	138 \$
Intérêts	1	2	1	1	1	4	10
	10 \$	13 \$	12 \$	13 \$	13 \$	87 \$	148 \$

**Opérations de cession-bail**

Au premier trimestre de 2009, la Société a conclu une opération de cession-bail visant un appareil 777 de Boeing qui avait été livré en 2007 et qui était financé par un emprunt. Le produit de l'opération de 172 \$ a été affecté au remboursement de l'encours de l'emprunt, soit 114 \$. La Société a comptabilisé un montant de 17 \$ dans les intérêts débiteurs au titre de cette opération afin de tenir compte de frais pour remboursement par anticipation de 14 \$ et d'un montant de 3 \$ pour la radiation des frais de financement reportés. Le gain de 26 \$ réalisé à la vente de l'appareil a été reporté et sera comptabilisé dans le poste Amortissement et désuétude sur la durée du bail. Le contrat de location est comptabilisé comme un contrat de location-acquisition et prévoit un bail de 12 ans et des versements locatifs mensuels.

**Stock de pièces de rechange**

Au premier trimestre de 2009, la Société a fait l'acquisition d'un stock de pièces de rechange pour 103 \$. En contrepartie, elle a émis des lettres de change exigibles en février 2010. Les lettres de change, qui ont été comptabilisées dans les créditeurs et charges à payer comme un autre passif financier au coût après amortissement, ne portent pas intérêt et ont initialement été comptabilisées à la juste valeur estimative établie d'après les taux d'intérêts du marché. Postérieurement à cette opération, la Société a racheté deux lettres de change d'une valeur comptable de 21 \$ (17 \$ US) et a comptabilisé une diminution de 8 \$ (6 \$ US) de la valeur comptable du stock en cause.

**Cessions et provisions relatives aux immobilisations**

Aucune cession ou provision importante n'a été constatée relativement aux immobilisations au premier trimestre de 2009.

Au premier trimestre de 2008 :

- La Société a comptabilisé une moins-value de 38 \$ sur sa flotte de 767-200 de Boeing du fait de la modification de la date de mise hors service des appareils.
- La Société a vendu un A319 d'Airbus, d'une valeur comptable de 21 \$, pour un produit de 23 \$ qui a donné lieu à un gain à la vente de 2 \$.

**3. CHARGE DE RETRAITE ET D'AVANTAGES COMPLÉMENTAIRES**
**Charge de retraite et d'avantages complémentaires**

La Société a constaté la charge de retraite et d'avantages complémentaires suivante :

	Trimestres terminés les	
	31 mars	
	2009	2008
Charge au titre des prestations de retraite	3 \$	17 \$
Charge au titre des avantages complémentaires	20	26
	<b>23</b>	<b>43</b>
Montant imputé à ACE, Aveos et Aéroplan	(7)	(9)
<b>Charge nette de retraite et d'avantages complémentaires</b>	<b>16 \$</b>	<b>34 \$</b>

#### 4. PROVISIONS LIÉES À LA MAIN-D'ŒUVRE

Le tableau ci-dessous indique les changements apportés aux provisions liées à la main-d'œuvre, comprises dans le passif à long terme lié aux employés :

	Trimestres terminés les 31 mars	
	2009	2008
Solde au début de la période	54 \$	66 \$
Accroissement des intérêts	1	1
Charges constatées au titre des salaires et des charges sociales	11	-
Débours	(5)	(9)
Solde à la fin de la période	61	58
Partie à moins d'un an incluse dans les Crédeurs et charges à payer	(27)	(26)
	<b>34 \$</b>	<b>32 \$</b>

De temps à autre, la Société offre certains programmes de cessation d'emploi à certains employés. Le coût de ces programmes est constaté dans les charges d'exploitation.

#### 5. INSTRUMENTS FINANCIERS ET GESTION DES RISQUES

##### Récapitulatif des pertes sur instruments financiers comptabilisés à la juste valeur

	Trimestres terminés les 31 mars	
	2009	2008
Partie inefficace des couvertures du prix du carburant	- \$	(38) \$
Dérivés liés au carburant auxquels ne s'applique pas la comptabilité de couverture	(9)	6
Swaps croisés	-	6
Autres	(1)	3
<b>Perte sur instruments financiers comptabilisés à la juste valeur<sup>1)</sup></b>	<b>(10) \$</b>	<b>(23) \$</b>

<sup>1)</sup> Voir la rubrique « Risque lié au prix du carburant » pour une analyse des pertes sur les dérivés liés au carburant qui sont comptabilisées dans les Autres éléments du résultat étendu.

##### Gestion des risques

###### Risque d'illiquidité

Le risque d'illiquidité correspond au risque que la Société éprouve des difficultés à réunir les fonds nécessaires pour faire face à ses engagements relativement à ses passifs financiers et ses autres obligations contractuelles.

Voir la note 1 ci-dessus et la note 1 c) des états financiers consolidés annuels de la Société pour 2008 pour un complément d'information sur le risque d'illiquidité.

###### Risque lié au prix du carburant

Afin d'atténuer sa vulnérabilité aux prix du carburéacteur et d'aider à réduire la volatilité des flux de trésorerie liés à l'exploitation, la Société conclut des contrats dérivés avec des intermédiaires financiers. La Société utilise les contrats dérivés pour le carburéacteur ainsi que pour d'autres marchandises à base de pétrole, le mazout et le pétrole brut. Les dérivés liés au mazout et aux marchandises à base de pétrole sont utilisés en raison de la liquidité relativement limitée des instruments dérivés liés au carburéacteur à moyen et long termes, le carburéacteur n'étant pas négocié sur un marché à terme organisé. La Société n'achète ni ne détient aucun instrument financier dérivé à des fins de spéculation. La Société désigne certains de ses dérivés liés au carburant comme des couvertures de flux de trésorerie et applique la comptabilité de couverture conformément aux dispositions du chapitre 3865 du *Manuel de l'ICCA*, « Couvertures ». Aucun contrat de dérivé n'a été conclu au premier trimestre de 2009.

Les instruments financiers dérivés que la Société utilise comme éléments de couverture, comme les swaps et les options de vente au sein de structures de tunnels, l'exposent à la possibilité d'avoir à fournir des dépôts de garantie. Lorsque le prix du carburant baisse, le dérivé de la Société se transforme en passif dont la valeur est inférieure aux seuils de crédit établis avec les contreparties et la Société doit alors déposer une garantie auprès des contreparties. Au 31 mars 2009, la Société avait déposé 181 \$ en garantie auprès des contreparties (328 \$ au 31 décembre 2008).

Au 31 mars 2009, Air Canada avait couvert environ 31 % de ses achats prévus de carburéacteur pour 2009 à un prix plafond moyen équivalent du pétrole West Texas Intermediate (« WTI ») de 104 \$ US le baril, dont 46 % sont visés par un prix plancher moyen équivalent WTI de 82 \$ US le baril. Air Canada a aussi couvert environ 13 % de ses achats prévus en carburéacteur pour 2010 au moyen de contrats portant sur le pétrole brut à un prix plafond moyen de 110 \$ US le baril, dont 87 % sont visés par un prix plancher moyen équivalent WTI de 101 \$ US le baril.

Le tableau ci-dessous présente les volumes notionnels par baril ainsi que les moyennes pondérées des prix plancher et plafond pour chaque exercice actuellement couvert par type d'instrument dérivé. Ces prix contractuels moyens correspondent au prix équivalent WTI, étant donné les cours à terme du pétrole WTI, du mazout et du kérosène au 31 mars 2009.

<b>Instruments dérivés</b>	<b>Échéance</b>	<b>Volume (en barils)</b>	<b>Prix plancher moyen équivalent WTI (en \$ US/baril)</b>	<b>Prix plafond moyen équivalent WTI (en \$ US/baril)</b>
Options d'achat a)	2009	2 830 000	s.o.	116 \$
	2010	400 000	s.o.	134 \$
Swaps (a)	2009	855 000	99 \$	99 \$
	2010	1 070 000	99 \$	99 \$
Tunnels a)	2009	1 600 000	73 \$	84 \$
	2010	1 560 000	102 \$	112 \$
Options de vente b)	2009	600 000	40 \$	s.o.

- a) Une augmentation du prix du carburant propulsant celui-ci au-dessus du prix plafond moyen se traduirait par un gain de couverture pour la Société, tandis qu'une baisse du prix du carburant abaissant celui-ci en dessous du prix plancher moyen se traduirait par une perte de couverture pour la Société.
- b) Étant donné la chute du prix du pétrole au dernier trimestre de 2008, la Société a acheté des options de vente sur le pétrole brut en 2008. Une baisse du prix du pétrole abaissant celui-ci en dessous du prix plancher moyen se traduirait par un gain de couverture pour la Société. Cet achat vise à protéger la Société de garanties supplémentaires découlant de nouvelles baisses de prix. La juste valeur de ces instruments dérivés augmente à mesure que les prix du pétrole brut baisse, réduisant en partie le risque pour l'ensemble du portefeuille et limitant les garanties nécessaires.

Suit l'incidence sur les états financiers des dérivés liés au carburant :

		Trimestres terminés les	
		31 mars	
		2009	2008
<b>État consolidé des résultats</b>			
Charges d'exploitation			
Carburant avions	Gain (perte) efficace réalisé Dérivés désignés en application de la comptabilité de couverture	(127) \$	34 \$
Produits (charges) hors exploitation			
Gain (perte) sur instruments financiers comptabilisés à la juste valeur	Gain (perte) inefficace Dérivés désignés en application de la comptabilité de couverture Gain (perte) à la juste valeur de marché Couvertures économiques	- \$ (9) \$	(38) \$ 6 \$
<b>État consolidé du résultat étendu</b>			
	Gain (perte) efficace Dérivés désignés en application de la comptabilité de couverture	(1) \$	146 \$
	Charge d'impôts sur le gain efficace	- \$	(46) \$
	Reclassement à la charge de carburant avions du gain (de la perte) réalisé net sur les dérivés liés au carburant désignés en application de la comptabilité de couverture	127 \$	(34) \$
	Impôt lié au reclassement	2 \$	11 \$

		31 mars	31 décembre
		2009	2008
<b>Bilan consolidé</b>			
Actif à court terme	Dépôts de garantie pour dérivés liés au carburant	181 \$	328 \$
Passif à court terme*	Juste valeur de marché des dérivés liés au carburant désignés en application de la comptabilité de couverture	1 \$	(405) \$
	Juste valeur de marché des couvertures économiques de dérivés liés au carburant	(213) \$	(15) \$
Capitaux propres (CAERE)	Perte nette sur dérivés liés au carburant désignés en application de la comptabilité de couverture	(478) \$	(606) \$

\* Le solde est comptabilisé à titre de passif à court terme dans le bilan consolidé en raison de la capacité des contreparties de résilier les dérivés à la juste valeur en tout temps avant leur échéance.

Le poste Dérivés liés au carburant et autres dérivés inscrit à l'état consolidé des flux de trésorerie tient compte des ajustements au titre des éléments hors trésorerie ayant une incidence sur la charge de carburant avions ainsi que des ajustements au titre des éléments de trésorerie n'ayant pas d'incidence sur le bénéfice net au cours de la période qui découlent des écarts temporels.

Au premier trimestre de 2009, des contrats de dérivés liés au carburant ont été dénoués par règlement en espèces, pour une juste valeur de 45 \$ avec position favorable aux contreparties (39 \$ au premier trimestre de 2008, avec position favorable à la Société). Sur ce montant de 45 \$, 1 \$ a trait à des dérivés désignés en application de la comptabilité de couverture et 44 \$ à des couvertures économiques (32 \$ et 7 \$, respectivement, au premier trimestre de 2008).

Au premier trimestre de 2009, la comptabilité de couverture a cessé d'être appliquée à certains contrats de couverture du carburant, qui ne remplissent plus les conditions d'application de 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 carburéacteur auquel elle est exposée. La valeur du solde du cumul des autres éléments du résultat étendu comptabilisé relativement à ces dérivés sera reclassée dans la charge de carburant à l'échéance des contrats.

Au premier trimestre de 2009, la Société a modifié son portefeuille de couvertures liées au carburant en résiliant son swap et en vendant des contrats d'option de vente pour un montant de 172 \$, avec une position favorable aux contreparties (néant au premier trimestre de 2008). La garantie détenue par les contreparties ayant couvert la majorité du montant du règlement, ces opérations ont donné lieu à des sorties de fonds supplémentaires négligeables. Certains de ces contrats étaient auparavant désignés en application de la comptabilité de couverture. Dans le cas des contrats de dérivés désignés en application de la comptabilité de couverture relativement à du carburant, la valeur du cumul des autres éléments du résultat étendu comptabilisée relativement à ces dérivés sera imputée à la charge de carburant de la période au cours de laquelle le dérivé aurait dû venir à échéance.

Les pertes existantes inscrites au cumul des autres éléments du résultat étendu qui devraient être reclassées au résultat net au cours des 12 prochains mois devraient se chiffrer à 350 \$, avant impôts.

## 6. INFORMATIONS SECTORIELLES

Le rapprochement entre les montants globaux déclarés pour les produits passages et les produits fret et les montants applicables de l'état consolidé des résultats s'établit comme suit :

Produits passages	Trimestres terminés les 31 mars	
	2009	2008
Lignes intérieures	817 \$	922 \$
Lignes transfrontalières Canada-États-Unis	439	530
Lignes transatlantiques	323	370
Lignes transpacifiques	180	205
Autres	252	284
	<b>2 011 \$</b>	<b>2 311 \$</b>

Produits fret	Trimestres terminés les 31 mars	
	2009	2008
Lignes intérieures	15 \$	23 \$
Lignes transfrontalières Canada-États-Unis	4	5
Lignes transatlantiques	32	58
Lignes transpacifiques	20	28
Autres	9	10
	<b>80 \$</b>	<b>124 \$</b>

Les produits passages et fret correspondent aux produits tirés des vols ayant leurs points de départ et de destination dans un pays ou une région spécifique. Les lignes transatlantiques concernent les vols traversant l'océan Atlantique et ayant leurs points de départ et de destination principalement en Europe. Les lignes transpacifiques concernent les vols traversant l'océan Pacifique et ayant leurs points de départ et de destination principalement en Asie. Les autres produits passages et fret concernent les vols ayant leurs points de départ et de destination principalement en Amérique du Sud, dans la région du Pacifique Sud et dans les Antilles. Les autres produits d'exploitation proviennent principalement de clients situés au Canada.



**7. CONTRAT D'ACHAT DE CAPACITÉ DE JAZZ**

Air Canada et Jazz Air SEC (« Jazz ») sont parties à un contrat d'achat de capacité (le « CAC de Jazz »). Aux termes de ce contrat, Air Canada achète la quasi-totalité de la capacité du parc aérien 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 de navigation et autres. Les frais comportent un volet variable, qui est fonction de l'utilisation des appareils de Jazz, et un volet fixe. Ils sont présentés dans la catégorie concernée des charges d'exploitation, dans les résultats d'Air Canada.

Les montants liés au CAC de Jazz et les coûts refacturés pour la période sont présentés dans le tableau ci-dessous :

	Trimestres terminés les	
	31 mars	
	2009	2008
Frais au titre du CAC de Jazz	246 \$	235 \$
Coûts refacturés en vertu du CAC de Jazz pour le carburant	57	93
Coûts refacturés en vertu du CAC de Jazz au titre des redevances aéroportuaires	47	50
Autres coûts refacturés en vertu du CAC de Jazz	15	15
	<b>365 \$</b>	<b>393 \$</b>