

AIR CANADA 

**Rapport de gestion
Premier trimestre de 2009**

AIR CANADA 



**AIR CANADA
ACGHS** 

**VACANCES
AIR CANADA** 

**AIR CANADA
CARGO** 

LE 8 MAI 2009

TABLE DES MATIÈRES

1. Points saillants	1
2. Introduction	2
3. Faits marquants du trimestre	4
4. Résultats d'exploitation – Comparaison des premiers trimestres de 2009 et de 2008.....	5
5. Parc aérien	16
6. Gestion financière et gestion du capital.....	17
6.1 Situation financière	17
6.2 Dette nette ajustée	18
6.3 Situation de trésorerie	19
6.4 Flux de trésorerie consolidés.....	22
6.5 Dépenses en immobilisations et contrats de financement connexes	23
6.6 Obligations contractuelles	23
6.7 Obligations de capitalisation des régimes de retraite	23
6.8 Capital social	24
7. Résultats financiers trimestriels	25
8. Instruments financiers et gestion du risque	26
9. Méthodes comptables	29
10. Arrangements hors bilan	30
11. Opérations entre apparentés.....	30
12. Estimations comptables critiques	30
13. Facteurs de risque.....	30
14. Contrôles et procédures	31
15. Mesures financières hors PCGR	32
16. Glossaire	33

1. Points saillants

Le tableau ci-dessous présente les points saillants de nature financière et statistique d'Air Canada pour les périodes indiquées ci-après. On se reportera à la rubrique 2 du présent rapport de gestion pour un complément d'information.

(en millions de dollars canadiens, sauf les montants par action)	Premiers trimestres		
	2009	2008	Variation (\$)
Données financières			
Produits d'exploitation	2 391	2 727	(336)
Perte d'exploitation avant provision spéciale ¹⁾	(188)	(12)	(176)
Perte d'exploitation	(188)	(137)	(51)
Charges hors exploitation	(109)	(107)	(2)
Perte avant participation sans contrôle, écart de change et impôts	(297)	(244)	(53)
Perte de la période	(400)	(288)	(112)
Marge d'exploitation avant provision spéciale (%) ¹⁾	(7,9) %	(0,4) %	(7,5) pts
Marge d'exploitation (%)	(7,9) %	(5,0) %	(2,9) pts
BAIILA avant provision spéciale ^{1) 2)}	57	222	(165)
BAIILA ²⁾	57	97	(40)
Marge de BAIILA avant provision spéciale (%) ^{1) 2)}	2,4 %	8,1 %	(5,7) pts
Marge de BAIILA (%) ²⁾	2,4 %	3,6 %	(1,2) pt
Trésorerie, équivalents de trésorerie et placements à court terme	1 087	1 394	(307)
Flux de trésorerie disponibles	61	(173)	234
Ratio emprunts/capitaux propres ajusté	93,3 %	68,8 %	24,5 pts
Perte de base et diluée par action	(4,00) \$	(2,88) \$	(1,12) \$
Statistiques d'exploitation			
			Variation (%)
Passagers-milles payants (en millions) (PMP)	10 984	12 331	(10,9)
Sièges-milles offerts (en millions) (SMO)	13 821	15 407	(10,3)
Coefficient d'occupation	79,5 %	80,0 %	(0,5) pt
Rendement unitaire par PMP (en cents)	18,2	18,7	(2,3)
Produits passages par SMO (en cents)	14,5	15,0	(3,0)
Produits d'exploitation par SMO (en cents)	17,3	17,7	(2,3)
Charges d'exploitation par SMO (CESMO) (en cents)	18,7	17,8	5,0
CESMO, exclusion faite de la charge de carburant (en cents)	14,4	13,1	9,4
Effectif moyen (en milliers d'équivalents temps plein) ³⁾	22,7	24,0	(5,4)
Avions en service à la clôture de la période ⁴⁾	334	341	(2,1)
Utilisation moyenne du parc aérien (en heures par jour) ⁵⁾	9,1	9,9	(8,2)
Longueur moyenne des étapes (en milles) ⁵⁾	841	876	(4,0)
Prix du litre de carburant (en cents) ⁶⁾	71,4	75,2	(5,1)
Consommation de carburant (en millions de litres)	827	947	(12,7)

1) Une provision liée aux enquêtes sur les allégations de tarification fret anticoncurrentielle de 125 M\$ a été inscrite au premier trimestre de 2008.

2) Voir la rubrique 15, Mesures financières hors PCGR, ci-après pour un rapprochement du BAIILA avant provision pour les enquêtes sur le fret au résultat d'exploitation et du BAIILA au résultat d'exploitation.

3) Rend compte des équivalents temps plein (ETP) à Air Canada, à l'exclusion des ETP à Jazz.

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

5) 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.

6) Compte tenu des frais de transport et déduction faite des résultats de couverture du carburant.

2. Introduction

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

Le rapport de gestion du premier trimestre de 2009 présente la situation d'Air Canada telle que perçue par sa direction, une analyse des résultats financiers d'Air Canada pour le premier trimestre de 2009 ainsi qu'une analyse de ses contrôles et procédures. Ce rapport doit être lu en parallèle avec les états financiers consolidés intermédiaires non vérifiés du premier trimestre de 2009 d'Air Canada ainsi qu'avec les états financiers consolidés vérifiés de l'exercice 2008, leurs notes complémentaires et le rapport de gestion s'y rapportant. Sauf indication contraire, l'information financière est conforme aux principes comptables généralement reconnus (« PCGR ») du Canada. Les états financiers consolidés non vérifiés d'Air Canada du premier trimestre de 2009 ont été dressés selon les méthodes comptables présentées à la note 2 afférente aux états financiers consolidés vérifiés de l'exercice 2008 de la Société, si ce n'est de l'adoption, au 1^{er} janvier 2009, des dispositions du nouveau chapitre 3064 du *Manuel de l'ICCA* (Institut Canadien des Comptables Agréés), *Écarts d'acquisition et actifs incorporels*, et des recommandations du Comité des problèmes nouveaux (« CPN ») liées à l'abrégé CPN-173, *Risque de crédit et juste valeur des actifs financiers et des passifs financiers*. On se reportera à cet égard à la rubrique 9 du présent rapport de gestion.

Certaines données comparatives ont été retraitées en vue de se conformer à la présentation des états financiers adoptée pour l'exercice écoulé.

Sauf indication du contexte, tous les montants sont exprimés en dollars canadiens. La rubrique 16, *Glossaire*, donne l'explication des principaux termes utilisés dans le présent document. À moins de mention contraire, le présent rapport de gestion est actuel au 7 mai 2009.

Le présent rapport de gestion comprend des énoncés prospectifs. Voir ci-après la *Mise en garde concernant les énoncés prospectifs* pour une analyse des risques, incertitudes et hypothèses liés à ces énoncés. Pour une description des risques auxquels est confrontée la Société, on se reportera à la rubrique 18, *Facteurs de risque*, du rapport de gestion de 2008 d'Air Canada daté du 13 février 2009, sur le site de SEDAR au www.sedar.com ou d'Air Canada au www.aircanada.com.

Le 8 mai 2009, la Société a publié dans un communiqué ses résultats du premier trimestre de 2009. Ce communiqué peut être consulté sur www.sedar.com ainsi qu'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 publiques d'Air Canada peuvent contenir des énoncés prospectifs écrits ou oraux au sens de la législation en valeurs mobilières applicable. Le présent rapport de gestion en renferme, tout comme les autres documents déposés auprès des organismes de réglementation et des autorités de réglementation des valeurs mobilières peuvent en renfermer. Ces énoncés prospectifs rendent compte d'analyses et d'autres informations basées sur des prévisions de résultats à venir et des estimations de montants qui ne peuvent pas être déterminés pour l'heure. Ces énoncés peuvent porter notamment sur des stratégies, des attentes, des opérations prévues ou des actions à venir. Ils se reconnaissent à l'emploi de termes comme *prévoir*, *projeter*, *pouvoir*, *planifier* et *estimer*, employés au futur et au conditionnel, et d'autres termes semblables, ainsi qu'à l'évocation de certaines hypothèses.

Comme, de par leur nature, les énoncés prospectifs partent d'hypothèses, dont celles décrites ci-après, ils sont soumis à de grands 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 l'état du secteur, du marché, du crédit et de la conjoncture en général, la capacité de réduire les coûts d'exploitation et d'obtenir du financement, les questions de retraite, les prix de l'énergie, les taux de change et d'intérêt, les relations du travail, la concurrence, les conflits armés, les attentats terroristes, les épidémies, les questions d'assurance et les coûts qui y sont associés, l'évolution de la demande en fonction du caractère saisonnier du secteur, les questions d'approvisionnement, l'évolution de la législation, de la réglementation ou de procédures judiciaires, les litiges actuels et éventuels avec des tiers ainsi que les facteurs dont il est fait mention dans le rapport de gestion de l'exercice 2008 d'Air Canada daté du 13 février 2009, notamment à la rubrique 18, *Facteurs de risque*. 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 pour l'élaboration et la formulation de ses énoncés prospectifs. Elle a présumé que l'économie nord-américaine restera faible au deuxième trimestre ainsi que pendant le reste de 2009. Air Canada a également présumé que le dollar canadien se négociera en moyenne à 1,23 \$ CA pour 1,00 \$ US au deuxième trimestre de 2009 et à 1,21 \$ CA pour 1,00 \$ US pour l'ensemble de 2009, et que le cours moyen du carburant s'établira à 0,64 \$ le litre pour le deuxième trimestre de 2009, et à 0,65 \$ le litre pour l'ensemble de l'exercice 2009 (dans les deux cas, compte non tenu des positions de couverture en place).

3. Faits marquants du trimestre

Les résultats d'exploitation d'Air Canada pour le premier trimestre de 2009 sont présentés à la rubrique 4 du présent rapport de gestion et résumés ci-après.

Air Canada a inscrit une perte de 400 M\$, ou 4,00 \$ par action après dilution, pour le premier trimestre de 2009, contre une perte de 288 M\$, ou 2,88 \$ par action après dilution, au premier trimestre de 2008. La perte du premier trimestre de 2009 tient compte d'une perte de change nette de 101 M\$. Cette perte de change est attribuable à la dépréciation du dollar canadien au 31 mars 2009 par rapport au 31 décembre 2008, et a été atténuée par un gain de 25 M\$ lié aux dérivés sur devises. La perte du premier trimestre de 2008 comprenait une provision de 125 M\$ à l'égard des enquêtes et de la procédure judiciaire relatives au fret ainsi qu'une perte de change de 89 M\$.

Au premier trimestre de 2009, Air Canada a enregistré une perte d'exploitation de 188 M\$, soit une détérioration de 176 M\$ par rapport à la perte d'exploitation (avant provision pour les enquêtes sur le fret) de 12 M\$ enregistrée au premier trimestre de 2008. Le BAIIALA se chiffre à 57 M\$ pour le premier trimestre de 2009, comparativement à un BAIIALA (avant provision pour les enquêtes sur le fret) de 222 M\$ à la même période de 2008, en baisse de 165 M\$.

Pour le premier trimestre de 2009, les produits d'exploitation de 2 391 M\$ s'inscrivent en baisse de 336 M\$, ou 12 %, par rapport aux produits d'exploitation de 2 727 M\$ du premier trimestre de 2008. Cette baisse est surtout attribuable au recul de 300 M\$, ou 13 %, des produits passages par rapport à la même période de 2008, lui-même attribuable à une baisse du trafic et du rendement unitaire. Le trafic a ainsi décliné de 10,9 % en regard d'une capacité qui a été rabattue de 10,3 %, faisant du coup baisser de 0,5 point le coefficient d'occupation. Le rendement unitaire a quant à lui baissé de 2,3 % par rapport au premier trimestre de 2008. Les PPSMO ont diminué de 3,0 % par rapport à la même période de 2008, en raison surtout de la baisse de rendement, mais aussi de la détérioration du coefficient d'occupation. La dépréciation du dollar canadien au premier trimestre de 2009, qui augmente la valeur en dollars canadiens de ventes réalisées à l'étranger, a eu pour effet de faire monter les produits libellés en devises, et donné lieu à une augmentation de 67 M\$ des produits passages du premier trimestre de 2009 par rapport au premier trimestre de 2008.

Au premier trimestre de 2009, les charges d'exploitation de 2 579 M\$ se sont repliées de 160 M\$, ou 6 %, par rapport aux charges d'exploitation de 2 739 M\$ inscrites au premier trimestre de 2008. Ce repli des charges d'exploitation a été accompli en dépit de charges supplémentaires de 170 M\$ liées à la dépréciation du dollar canadien par rapport au dollar US. La réduction de 122 M\$ de la charge de carburant par rapport à la période correspondante de 2008 est le principal facteur à avoir joué dans la diminution des charges d'exploitation. Tous les principaux postes de dépenses se sont repliés par rapport au premier trimestre de 2008, hormis les coûts de propriété, qui sont formés des frais de location d'avions et de l'amortissement, des frais payés à Jazz Air SEC (« Jazz ») au titre d'un contrat d'achat de capacité (« CAC de Jazz »), et des charges liées aux communications et aux technologies de l'information.

Au premier trimestre de 2009, les charges d'exploitation par siège-mille offert (« CESMO ») se sont accrues de 5,0 % par rapport au premier trimestre de 2008. Si l'on fait exclusion de la charge de carburant, les CESMO ont progressé de 9,4 % par rapport au premier trimestre de 2008. L'incidence négative de la dépréciation du dollar canadien par rapport au dollar US au premier trimestre de 2009 a joué pour beaucoup dans l'augmentation des CESMO par rapport au premier trimestre de 2008. La réduction de 10,3 % de la capacité par rapport au premier trimestre de 2008 a également été un facteur de croissance des CESMO en glissement annuel, vu que la structure de coûts d'Air Canada comporte des coûts fixes qui ne varient pas en fonction de l'évolution de la capacité à court terme. En outre, même si la Société abaisse progressivement certains frais variables, elle ne peut le faire au même rythme qu'elle réduit sa capacité. Un autre facteur à avoir joué dans la hausse des CESMO par rapport au premier trimestre de 2008 est l'augmentation des coûts de propriété unitaires, qui a traduit les investissements qu'Air Canada a réalisés dans l'acquisition de nouveaux appareils.

Air Canada devra affronter d'importantes difficultés en 2009, notamment sur les plan des liquidités dont elle aura besoin et en raison de la baisse de la demande de transport aérien. Outre les risques associés à une contraction de la conjoncture, Air Canada devra suivre de près certains risques auxquels elle est exposée, dont les risques liés au prix du carburant et aux taux de change, à ses obligations de capitalisation des régimes de retraite, aux clauses restrictives dont sont assorties ses ententes liées aux cartes de crédit, ainsi qu'aux obligations financières qui pourraient lui être faites à l'issue des enquêtes et de la procédure judiciaire relatives aux allégations de pratiques tarifaires anticoncurrentielles en matière de fret. Ces risques pourraient se répercuter sur les affaires d'Air Canada, sur les résultats de son exploitation et sur sa situation financière, notamment sur ses liquidités. Pour une analyse du risque d'illiquidité que court Air Canada, on se reportera à la rubrique 9.3 du rapport de gestion de 2008 d'Air Canada daté du 13 février 2009 ainsi qu'à la rubrique 6.3 du présent rapport de gestion.

4. Résultats d'exploitation – Comparaison des premiers trimestres de 2009 et de 2008

Le tableau et l'analyse ci-après comparent les résultats d'Air Canada pour les premiers trimestres 2009 et 2008.

(en millions de dollars canadiens, sauf les montants par action)	Premiers trimestres		Variation	
	2009	2008	\$	%
Produits d'exploitation				
Passages	2 011 \$	2 311 \$	(300) \$	(13)
Fret	80	124	(44)	(35)
Autres	300	292	8	3
	2 391	2 727	(336)	(12)
Charges d'exploitation				
Carburant avions	593	715	(122)	(17)
Salaires et charges sociales	458	481	(23)	(5)
Redevances aéroportuaires et de navigation	230	241	(11)	(5)
CAC de Jazz	246	235	11	5
Amortissement	159	171	(12)	(7)
Maintenance avions	189	203	(14)	(7)
Restauration et fournitures connexes	67	77	(10)	(13)
Communications et technologies de l'information	79	73	6	8
Locations avions	86	63	23	37
Commissions	49	53	(4)	(8)
Autres	423	427	(4)	(1)
	2 579	2 739	(160)	(6)
Perte d'exploitation avant l'élément suivant	(188)	(12)	(176)	
Provision pour les enquêtes sur le fret	-	(125)	125	
Perte d'exploitation	(188)	(137)	(51)	
Produits (charges) hors exploitation				
Intérêts créditeurs	6	18	(12)	
Intérêts débiteurs	(105)	(81)	(24)	
Intérêts capitalisés	1	17	(16)	
Perte sur immobilisations	-	(36)	36	
Perte sur instruments financiers comptabilisés à la juste valeur	(10)	(23)	13	
Autres	(1)	(2)	1	
	(109)	(107)	(2)	
Perte avant les éléments suivants	(297)	(244)	(53)	
Participation sans contrôle	(4)	(3)	(1)	
Perte de change	(101)	(89)	(12)	
Économie d'impôts	2	48	(46)	
Perte de la période	(400) \$	(288) \$	(112) \$	
BAIILA avant provision pour les enquêtes sur le fret¹⁾	57 \$	222 \$	(165) \$	
BAIILA¹⁾	57 \$	97 \$	(40) \$	
Perte par action – De base et diluée	(4,00) \$	(2,88) \$	(1,12) \$	

1) Voir la rubrique 15, Mesures financières hors PCGR, pour un rapprochement du BAIILA avant provision pour les enquêtes sur le fret et du BAIILA au résultat d'exploitation.

Baisse de 13,0 % des produits passages réseau par rapport au premier trimestre de 2008

Comparativement au premier trimestre de 2008, les produits passages ont diminué de 300 M\$, ou 13,0 %, pour se fixer à 2 011 M\$ au premier trimestre de 2009, par suite d'une baisse du trafic et, dans une moindre mesure, d'un recul du rendement unitaire. La faiblesse de l'activité économique, le profond repli des voyages d'affaires à haut rapport qui a résulté principalement des coupures opérées par les entreprises dans leurs budgets de déplacement, ainsi que la forte concurrence qui s'est exercée sur le plan des prix ont été les principaux facteurs à intervenir dans la baisse des produits passages à l'échelle du réseau. Au premier trimestre de 2009, Air Canada a réduit de 10,3 % sa capacité globale par rapport au premier trimestre de 2008. En ce qui concerne les lignes nord-américaines, la capacité a été rabattue de 9,9 % par rapport au premier trimestre de 2008, tandis qu'à l'international, elle a été réduite de 10,7 % par rapport à la période correspondante de 2008. Parmi les facteurs à avoir contribué à la variation des produits passages réseau du premier trimestre par rapport à un an plus tôt, figurent les suivants :

- Au premier trimestre de 2009, la baisse de 10,9 % du trafic a été supérieure à la réduction de 10,3 % de la capacité, donnant lieu à un repli de 0,5 point du coefficient d'occupation par rapport au premier trimestre de 2008. Une baisse du coefficient d'occupation a été observée sur tous les segments de marché, à l'exception des lignes transpacifiques.
- Au premier trimestre de 2009, le rendement unitaire réseau a diminué de 2,3 % par rapport au premier trimestre de 2008, rendant compte en cela de replis du rendement sur tous les segments, hormis les lignes transatlantiques et transpacifiques. À l'échelle du réseau, la baisse du rendement rend compte de la plus faible activité économique, de la réduction des voyages d'affaires à haut rapport, et de la plus grande concurrence sur les prix. Pour soutenir le trafic dans les cabines à haut rapport, des actions ont été menées en vue de proposer des tarifs plus avantageux en service *Affaires* et *Super Affaires*.
- La dépréciation du dollar canadien au premier trimestre de 2009, en faisant augmenter en dollars canadiens la valeur des ventes réalisées à l'étranger, a eu des retombées positives sur les produits libellés en devises, faisant monter de 67 M\$ les produits passages du premier trimestre 2009 par rapport au premier trimestre de 2008.
- Au premier trimestre de 2009, les PPSMO ont diminué de 3,0 % par rapport au premier trimestre de 2008, en raison surtout du repli du rendement unitaire, mais aussi de la baisse du coefficient d'occupation. La baisse des PPSMO s'est opérée sur tous les segments, hormis les lignes transpacifiques.

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

1^{er} trimestre 2009 par rapport au 1^{er} trimestre 2008	Produits passages Variation (%)	Capacité (SMO) Variation (%)	Trafic (PMP) Variation (%)	Coefficient d'occupation Variation (pts)	Rendement unitaire Variation (%)	PPSMO Variation (%)
Lignes intérieures	(11,4)	(7,3)	(8,3)	(1,0)	(3,3)	(4,4)
Lignes transfrontalières	(17,2)	(13,7)	(14,4)	(0,7)	(3,4)	(4,1)
Lignes transatlantiques	(12,7)	(9,7)	(12,9)	(2,7)	0,1	(3,4)
Lignes transpacifiques	(12,3)	(26,0)	(20,5)	6,2	10,2	18,5
Autres lignes	(11,2)	4,2	1,4	(2,2)	(12,4)	(14,8)
Réseau	(13,0)	(10,3)	(10,9)	(0,5)	(2,3)	(3,0)

La réduction de 10,3 % de la capacité réseau (en sièges-milles offerts) au premier trimestre de 2009 par rapport au premier trimestre de 2008 cadre avec la réduction de 9,5 % à 10,5 % que la Société avait projetée dans son communiqué du 13 février 2009.

Diminution de 11,4 % des produits passages intérieurs par rapport au premier trimestre de 2008

Les produits passages tirés des lignes intérieures se chiffrent à 817 M\$ pour le premier trimestre de 2009, en baisse de 105 M\$, ou 11,4 %, par rapport au premier trimestre de 2008, par suite d'une réduction du trafic et, dans une moindre mesure, du repli du rendement unitaire. La plus faible activité économique, l'importante réduction des voyages d'affaires à haut rapport découlant principalement de la compression des budgets de déplacements des sociétés, et la plus grande concurrence qui s'est exercée sur le plan des prix ont été les principaux facteurs de la diminution des produits passages intérieurs. Au premier trimestre de 2009, Air Canada a réduit de 7,3 % la capacité de ses lignes intra-Canada par rapport au premier trimestre de 2008, opérant des coupures dans tous les services. Parmi les facteurs à avoir contribué à la variation des produits passages intérieurs du premier trimestre par rapport à un an plus tôt, figurent les suivants :

- Au premier trimestre de 2009, le repli de 8,3 % du trafic a été supérieur à la réduction de 7,3 % de la capacité, donnant lieu à une baisse de 1,0 point du coefficient d'occupation par rapport au premier trimestre de 2008. Les coefficients d'occupation se sont repliés sur toutes les lignes intérieures, à l'exception des Maritimes.
- Au premier trimestre de 2009, le rendement a régressé de 3,3 % sur les lignes intérieures par rapport au premier trimestre de 2008, traduisant en cela le ralentissement de l'activité économique, une plus faible proportion de voyages d'affaires à haut rapport ainsi que l'abaissement des tarifs, surtout sur les lignes transcontinentales intra-Canada.
- La dépréciation du dollar canadien au premier trimestre de 2009 a fait monter de 14 M\$ les produits libellés en devises du premier trimestre 2009.
- Au premier trimestre de 2009, les PPSMO ont diminué de 4,4 % par rapport au premier trimestre de 2008 par suite de la baisse du rendement unitaire et, dans une moindre mesure, du repli du coefficient d'occupation.

Baisse de 17,2 % des produits passages transfrontaliers par rapport au premier trimestre de 2008

Les produits passages tirés des lignes transfrontalières avec les États-Unis se chiffrent à 439 M\$ pour le premier trimestre de 2009, en baisse de 91 M\$, ou 17,2 %, par rapport au premier trimestre de 2008, par suite d'une diminution du trafic et, dans une moindre mesure, d'un repli du rendement unitaire. Ont joué dans cette baisse la faiblesse de l'activité économique, l'importante diminution des voyages d'affaires à haut rapport et la plus grande concurrence qui s'est exercée sur les prix, notamment sur les lignes de Chicago et de New York. Au premier trimestre de 2009, la capacité des lignes transfrontalières avec les États-Unis a été réduite de 13,7 % par rapport au premier trimestre de 2008, reflétant en cela la baisse de l'offre de sièges sur la plupart des lignes, mais tout particulièrement sur la côte ouest américaine. Parmi les facteurs à avoir contribué à la variation des produits passages transfrontaliers du premier trimestre par rapport à un an plus tôt, figurent les suivants :

- Au premier trimestre de 2009, la baisse de 14,4 % du trafic a été supérieure à la réduction de 13,7 % de la capacité, faisant baisser de 0,7 point le coefficient d'occupation par rapport au premier trimestre de 2008. La contraction de l'économie et la réduction de la demande des voyageurs d'affaires se sont répercutées défavorablement sur le trafic transfrontalier avec les États-Unis.
- Au premier trimestre de 2009, le rendement s'est replié de 3,4 % par rapport au premier trimestre de 2008, du fait du ralentissement de l'activité économique, de la plus faible proportion de voyages d'affaires à haut rapport et des réductions supplémentaires des tarifs. Même si la plupart des compagnies aériennes ont réduit globalement leur capacité sur les États-Unis, la concurrence s'est intensifiée sur les lignes de Chicago et de New York, ce qui a contribué au repli du rendement.
- Outre les réductions de capacité évoquées plus haut, l'offre de sièges a aussi été réduite sur Hawaii par suite du lancement d'un service sans escale entre Vancouver et Sydney (Australie), qui jusqu'alors faisait escale à Hawaii. Les produits tirés de la ligne Vancouver – Sydney sont incorporés aux autres produits passages.
- La dépréciation du dollar canadien au premier trimestre de 2009 a eu des retombées positives de 23 M\$ sur les produits libellés en devises du premier trimestre 2009.
- Au premier trimestre de 2009, les PPSMO ont diminué de 4,1 % par rapport au premier trimestre de 2008 par suite du repli du rendement et, dans une moindre mesure, de la baisse du coefficient d'occupation.

Diminution de 12,7 % des produits passages transatlantiques par rapport au premier trimestre de 2008

Les produits passages transatlantiques se chiffrent à 323 M\$ pour le premier trimestre de 2009, en baisse de 47 M\$, ou 12,7 %, par rapport au premier trimestre de 2008, par suite d'une baisse de trafic. La faiblesse de l'activité économique, la baisse sensible des voyages d'affaires à haut rapport et la plus grande concurrence qui s'est exercée sur le plan des prix ont joué dans la diminution des produits passages transatlantiques. Au premier trimestre de 2009, la capacité a été réduite de 9,7 % par rapport au premier trimestre de 2008, traduisant en cela la diminution de l'offre de sièges sur toutes les lignes transatlantiques, hormis les liaisons entre l'Est du Canada et l'Allemagne. Parmi les facteurs à avoir contribué à la variation des produits passages transatlantiques du premier trimestre par rapport à un an plus tôt, figurent les suivants :

- Au premier trimestre de 2009, le trafic s'est replié de 12,9 % en regard d'une capacité qui a été rabattue de 9,7 %, faisant baisser de 2,7 points le coefficient d'occupation par rapport au premier trimestre de 2008.
- Au premier trimestre de 2009, le rendement unitaire s'est amélioré de 0,1 % par rapport au premier trimestre de 2008, par suite surtout de la majoration des suppléments carburant. Au premier trimestre de 2009, les suppléments carburant ont été réduits par rapport aux sommets qu'ils avaient atteints en 2008. À compter du deuxième trimestre de 2009, les suppléments carburant seront inférieurs à ceux de la période correspondante de 2008. Même si le rendement s'est globalement amélioré en classe économique par suite d'une ventilation de tarifs plus favorable, ce gain a été annulé par un repli du rendement en cabines à haut rapport, par suite des pressions qui se sont exercées sur les tarifs en vue de soutenir ce trafic hautement rentable. Même si, en glissement annuel, le rendement a progressé sur la plupart des lignes transatlantiques, le rendement des lignes sur le Royaume-Uni, qui comptent généralement une plus grande proportion de voyageurs d'affaires, a souffert de la baisse de la demande et fait que, pour soutenir ce trafic, un plus grand nombre de sièges en cabine *Super Affaires* ont été offerts à prix réduit.
- La dépréciation du dollar canadien au premier trimestre de 2009 a fait monter de 10 M\$ les produits libellés en devises au premier trimestre de 2009.
- Au premier trimestre de 2009, les PPSMO ont diminué de 3,4 % par rapport au premier trimestre de 2008 par suite du repli du coefficient d'occupation.

Diminution de 12,3 % des produits passages transpacifiques par rapport au premier trimestre de 2008

Les produits passages tirés des lignes transpacifiques se chiffrent à 180 M\$ pour le premier trimestre de 2009, en baisse de 25 M\$, ou 12,3 %, par rapport au premier trimestre de 2008, par suite d'une diminution du trafic elle-même occasionnée par une réduction de la capacité. Cette baisse a été atténuée par une amélioration du rendement unitaire. Au premier trimestre de 2009, la capacité a été réduite de 26,0 % par rapport au premier trimestre de 2008, un moins grand nombre de sièges ayant été offerts sur toutes les lignes transpacifiques. Parmi les facteurs à avoir contribué à la variation des produits passages transpacifiques du premier trimestre par rapport à un an plus tôt, figurent les suivants :

- Au premier trimestre de 2009, le rendement a progressé de 10,2 % par rapport au premier trimestre de 2008, du fait de la croissance sur toutes les lignes transpacifiques, hormis la Corée. La hausse du tarif moyen en cabine économique, qui a fait suite à une amélioration de la ventilation des tarifs, et l'augmentation des suppléments carburant par rapport à la période correspondante de 2008 ont plus que contrebalancé la baisse de rendement en cabine de haut rapport. La dévaluation de la monnaie coréenne s'est aussi répercutée à la baisse sur le rendement des lignes transpacifiques.
- Au premier trimestre de 2009, le trafic a diminué de 20,5 % en regard d'une capacité qui a été réduite de 26,0 %, donnant lieu à un gain de 6,2 points du coefficient d'occupation par rapport au premier trimestre de 2008. Le coefficient d'occupation a progressé sur toutes les lignes du segment.
- La dépréciation du dollar canadien au premier trimestre de 2009, en faisant augmenter en dollars canadiens la valeur des ventes réalisées à l'étranger, a eu des retombées positives sur les produits libellés en devises, faisant monter de 12 M\$ les produits passages transpacifiques du premier trimestre de 2009 par rapport au premier trimestre de 2008.
- Au premier trimestre de 2009, les PPSMO se sont accrus de 18,5 % par rapport au premier trimestre de 2008, par suite à la fois de la croissance du rendement unitaire et de l'amélioration du coefficient d'occupation.

Diminution de 11,2 % des autres produits passages par rapport au premier trimestre de 2008

Les produits passages tirés des autres lignes (Pacifique-Sud, Antilles, Mexique et Amérique du Sud) se chiffrent à 252 M\$ pour le premier trimestre de 2009, en repli de 32 M\$, ou 11,2 %, par rapport au premier trimestre de 2008 par suite d'une baisse du rendement unitaire. Au premier trimestre de 2009, la capacité y a été accrue de 4,2 % par rapport au premier trimestre de 2008, l'offre de sièges ayant été augmentée sur toutes les lignes du segment, hormis les Antilles et le Pacifique-Sud. Parmi les facteurs à avoir contribué à la variation des autres produits passages du premier trimestre par rapport à un an plus tôt, figurent les suivants :

- Au premier trimestre de 2009, le trafic a augmenté de 1,4 % en regard d'une capacité qui a été augmentée de 4,2 %, faisant baisser de 2,2 points le coefficient d'occupation comparativement au premier trimestre de 2008. L'augmentation de la capacité sur le segment sud-américain ainsi que sur les destinations soleil traditionnelles n'a pas été suivie par une croissance de même ampleur du trafic sur ces lignes. L'augmentation de la capacité sur le Brésil (entraînée par le remplacement d'un 767 par un 777 de Boeing, à plus grande capacité d'emport de passagers) et le service saisonnier sans escale jusqu'à Buenos Aires n'ont pas produit le surcroît de trafic attendu, tandis que la vive concurrence qui s'exerce sur le Chili et le Pérou s'est répercutée encore davantage sur ces marchés.
- Au premier trimestre de 2009, le rendement unitaire s'est replié de 12,4 % par rapport au premier trimestre de 2008. La plus faible activité économique, la réduction des voyages d'affaires à haut rapport, l'abaissement des suppléments carburant et la concurrence des prix ont joué dans le repli du rendement par rapport au premier trimestre de 2008, particulièrement en cabine de haut rapport. L'intensification de la concurrence et la hausse de capacité sur les lignes sud-américaines et les destinations soleil traditionnelles se sont aussi répercutées à la baisse sur le rendement global.
- La dépréciation du dollar canadien au premier trimestre de 2009, en faisant augmenter en dollars canadiens la valeur des ventes réalisées à l'étranger, a eu des retombées positives sur les produits libellés en devises, faisant monter de 8 M\$ les autres produits passages du premier trimestre de 2009 par rapport au premier trimestre de 2008.
- Au premier trimestre de 2009, les PPSMO ont diminué de 14,8 % par rapport au premier trimestre de 2008 par suite surtout du repli du rendement unitaire, mais aussi de la baisse du coefficient d'occupation.

Diminution de 35 % des produits fret par rapport au premier trimestre de 2008

Pour le premier trimestre de 2009, les produits fret se sont chiffrés à 80 M\$, soit 44 M\$ ou 35 % de moins qu'au premier trimestre de 2008, en regard d'une réduction de 23 % de la capacité d'emport de fret. La réduction du chiffre d'affaires est surtout attribuable au ralentissement économique actuel qui s'est répercuté à la baisse sur la demande de transport de fret aérien sur la plupart des marchés, à l'abandon du service tout-cargo en juin 2008 ainsi qu'à la baisse des suppléments carburant au premier trimestre de 2009 par rapport au premier trimestre de 2008.

Les produits tirés des transports tout-cargo se sont repliés de 16 M\$ vu que plus aucun avion-cargo MD-11 n'était exploité au premier trimestre de 2009, comparativement à un MD-11 sur l'Europe au cours de la période correspondante de 2008.

Les produits tirés du transport de fret aérien classique ont diminué de 28 M\$, soit 26 %, reflétant en cela une baisse du trafic sur tous les marchés. À l'échelle du réseau, le rendement fret par tonne-mille payante a diminué de 7 % par suite de la forte réduction des suppléments carburant et de l'intensification de la concurrence sur le plan des tarifs, qui n'a été qu'atténuée par les gains liés au change.

Parmi les facteurs à avoir contribué à la variation des produits fret du premier trimestre par rapport à un an plus tôt, figurent les suivants :

- Le trafic par appareils classiques non cargos a diminué de 20 % par rapport au premier trimestre de 2008, en raison surtout du ralentissement économique. Sur le marché intérieur, le trafic de fret aérien s'est vu réduit par la résiliation du contrat de Postes Canada à la mi-septembre 2008, ainsi que par la diminution de la capacité sur les lignes transatlantiques et transpacifiques.
- Le trafic réseau, compte tenu des opérations tout-cargo de 2008, s'est replié de 31 % par rapport au premier trimestre de 2008.
- Au premier trimestre de 2009, la dépréciation du dollar canadien (par rapport à des devises plus fortes) a eu des retombées positives de l'ordre de 7 M\$ sur la valeur des produits libellés en devises.

Hausse de 3 % des autres produits par rapport au premier trimestre de 2008

Les autres produits de 300 M\$ au premier trimestre de 2009 sont de 8 M\$ ou 3 % supérieurs à ceux du premier trimestre de 2008. Une augmentation de 14 M\$ des produits tirés de la sous-location d'avions, dont 5 M\$ sont attribuables aux retombées favorables du change sur les produits de sous-location libellés en dollars US, a été partiellement contrebalancée par d'autres facteurs qui se sont soldés par une diminution nette de 6 M\$.

Hausse de 9,4 % des CESMO (charge de carburant non comprise) par rapport au premier trimestre de 2008

Les charges d'exploitation se chiffrent à 2 579 M\$ pour le premier trimestre de 2009, en repli de 160 M\$, ou 6 %, par rapport au premier trimestre de 2008. Cette réduction a été accomplie en dépit de charges supplémentaires de 170 M\$ liées à la dépréciation du dollar canadien par rapport au dollar US.

Pour le premier trimestre de 2009, le coût unitaire, mesuré en CESMO, s'est accru de 5,0 % par rapport au premier trimestre de 2008. Si l'on fait exclusion de la charge de carburant, les CESMO ont progressé de 9,4 % en glissement annuel.

Les facteurs ayant contribué à la variation des CESMO du premier trimestre par rapport à un an plus tôt sont :

- La dépréciation du dollar canadien par rapport au dollar US comparativement au premier trimestre de 2008, qui a accru les charges d'exploitation de 170 M\$ au premier trimestre de 2009.
- La hausse des coûts de propriété, qui a reflété les investissements qu'Air Canada a réalisés dans l'acquisition de nouveaux appareils.
- La réduction de capacité, qui a joué dans la croissance des CESMO en glissement annuel, vu que les coûts fixes d'Air Canada ne varient pas suivant la capacité à court terme. C'est ainsi que la diminution de 8,2 % de l'utilisation des appareils au premier trimestre de 2009 s'est trouvée à répercuter les coûts de propriété des avions sur un moins grand nombre de SMO. En outre, même si la Société abaisse progressivement certains frais variables, elle ne peut le faire au même rythme qu'elle réduit sa capacité.
- Une réduction de 4,0 % de la longueur moyenne des étapes, qui est aussi intervenue dans l'augmentation des CESMO par rapport au premier trimestre de 2008.

L'augmentation de 9,4 % des CESMO pour le premier trimestre de 2009, charge de carburant non comprise, s'est révélée inférieure aux projections à cet égard publiées dans le communiqué de la Société du 13 février 2009, où il avait été annoncé une hausse de l'ordre de 13,5 % à 14,5 % des CESMO par rapport à la période correspondante de 2008. Cette différence est attribuable au fait que certaines charges d'exploitation constatées au premier trimestre de 2009 ont été inférieures aux prévisions. Il s'agit en l'occurrence des charges de retraite et charges complémentaires, des frais de maintenance avions, des frais de location d'avions, des frais acquittés au titre du CAC de Jazz, des commissions ainsi que des charges liées à la portion terrestre des forfaits de Vacances Air Canada.

Le tableau ci-après compare les charges d'exploitation par siège-mille offert par Air Canada pour le premier trimestre de 2009 à celles de la période correspondante de 2008.

(en cents par siège-mille offert)	Premiers trimestres		Variation	
	2009	2008	\$	%
Salaires et charges sociales	2,73	2,49	0,24	9,6
Bénéfices	0,58	0,63	(0,05)	(7,9)
Coûts de propriété (LAA) ¹⁾	1,77	1,51	0,26	17,2
Redevances aéroportuaires	1,66	1,57	0,09	5,7
CAC de Jazz	1,78	1,52	0,26	17,1
Maintenance avions	1,36	1,31	0,05	3,8
Restauration et fournitures connexes	0,49	0,50	(0,01)	(2,0)
Communications et technologies de l'information	0,57	0,47	0,10	21,3
Commissions	0,36	0,34	0,02	5,9
Autres	3,07	2,79	0,28	10,0
Charges d'exploitation, exclusion faite de la charge de carburant²⁾	14,37	13,13	1,24	9,4
Carburant avions	4,29	4,64	(0,35)	(7,5)
Total des charges d'exploitation	18,66	17,77	0,89	5,0

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

2) Voir la rubrique 15, Mesures financières hors PCGR, pour un complément d'information.

Baisse de 17 % de la charge de carburant par rapport au premier trimestre de 2008

La facture de kérosène s'est chiffrée à 593 M\$ au premier trimestre de 2009, en recul de 122 M\$, ou 17 %, par rapport au premier trimestre de 2008. Parmi les facteurs à avoir contribué à la variation de la charge de carburant du premier trimestre par rapport à un an plus tôt, figurent les suivants :

- La baisse du prix de base du kérosène, responsable d'une diminution de 270 M\$.
- Une diminution des volumes consommés, attribuable notamment à l'abandon des vols tout-cargo, responsable d'une baisse de 94 M\$.

Ces diminutions ont été en partie annulées par les éléments suivants :

- Des pertes de couverture sur le carburant de 127 M\$ au premier trimestre de 2009, comparativement à des gains de couverture de 34 M\$ au premier trimestre de 2008, soit une variation défavorable de 161 M\$ par rapport au premier trimestre de 2008.
- Les retombées négatives de la dépréciation du dollar canadien par rapport au dollar américain, qui ont fait monter de 81 M\$ la charge de carburant du premier trimestre de 2009.

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

(en millions de dollars canadiens, sauf indication contraire)	Premiers trimestres		Variation	
	2009	2008	\$	%
Charge de carburant selon les PCGR ¹⁾	591 \$	712 \$	(121) \$	(17)
Retrancher : Pertes (gains) de couverture sur le carburant au titre de la comptabilité de couverture, incorporées à la charge de carburant	127	(34)	161	(474)
Ajouter : Pertes (gains) réalisés sur des dérivés liés au carburant réglés au cours de la période (désignés ou non au titre de la comptabilité de couverture)	44	(40)	84	(212)
Coût économique du carburant – hors PCGR ²⁾	508 \$	706 \$	(198) \$	(28)
Consommation de carburant (en milliers de litres)	827 290	946 807	119 516	(13)
Coût du litre de carburant (en dollars) – selon les PCGR	71,4	75,2	(3,7)	(5)
Coût du litre de carburant (en dollars) – exclusion faite des couvertures sur le carburant	56,1	78,7	(22,6)	(29)
Coût économique du litre de carburant (en dollars) – hors PCGR ²⁾	61,5	74,6	(13,1)	(18)

- 1) Ne comprend pas le carburant de transporteurs tiers exerçant leurs activités au titre de contrats d'achat de capacité autres que le CAC de Jazz.
- 2) Le coût économique du carburant correspond à la meilleure estimation d'Air Canada du coût décaissé pour le carburant, déduction faite de l'incidence des couvertures sur le carburant réglées pendant la période. Il comprend le montant net réel des règlements au comptant des contrats de couverture venus à échéance pendant la période tant pour les couvertures du carburant désignées au titre de la comptabilité de couverture que pour les couvertures économiques. Il ne comprend pas les contrats de couverture résiliés par anticipation au premier trimestre de 2009, de 172 M\$, étant donné que ces contrats portent sur la consommation de carburant de 2009 et de 2010.

Salaires et charges sociales de 458 M\$ au premier trimestre de 2009, en baisse de 23 M\$, ou 5 %, par rapport au premier trimestre de 2008

Les charges salariales totalisent 377 M\$ pour le premier trimestre de 2009, en recul de 7 M\$ ou 2 % par rapport au premier trimestre de 2008. Parmi les facteurs à avoir contribué à la variation des charges salariales du premier trimestre par rapport à un an plus tôt, figurent les suivants :

- Une baisse moyenne de 1 300 équivalents temps plein (« ETP »), ou 5,4 % de l'effectif, en raison surtout de la réduction de 10,3 % de la capacité en SMO.
- Une provision de 8 M\$ liée aux régimes de participation aux bénéficiaires au premier trimestre de 2009, contre une provision de 12 M\$ au premier trimestre de 2008, soit 4 M\$ de moins. La charge de 2009 est liée au programme *Une réussite partagée*, qui attribue des primes en argent aux salariés chaque mois que des cibles de rendement opérationnel sont atteintes.
- Une réduction de 3 M\$ des charges liées aux heures supplémentaires effectuées par les services d'escale par rapport à la période correspondante de 2008, attribuable principalement aux intempéries moindres en 2009.

Ces diminutions ont été largement annulées par :

- Une augmentation d'environ 2,7 % du salaire moyen par rapport au premier trimestre de 2008.
- Une provision de 11 M\$ liée aux programmes de compression des effectifs au premier trimestre de 2009, comparativement à un montant de néant au premier trimestre de 2008.

Les charges sociales se chiffrent à 81 M\$ pour le premier trimestre de 2009, en baisse de 16 M\$, ou 16 %, par rapport au premier trimestre de 2008, par suite surtout de la réduction des charges de retraite et charges complémentaires de retraite dans la foulée de la révision des hypothèses actuarielles. Selon les PCGR, les hypothèses actuarielles utilisées pour établir la charge de retraite à comptabiliser diffèrent de celles qui servent au calcul du déficit de solvabilité et, à ce titre, la variation de la charge de retraite n'a aucun lien avec les besoins prévus pour 2009 au titre de la capitalisation des régimes de retraite. On se reportera à la rubrique 9.6 du rapport de gestion d'Air Canada pour l'exercice 2008 daté du 13 février 2009 et à la rubrique 1.1 du présent rapport de gestion pour une analyse des obligations d'Air Canada au titre de la capitalisation des régimes de retraite.

Baisse de 5 % des redevances aéroportuaires et redevances de navigation par rapport au premier trimestre de 2008

Les redevances aéroportuaires et redevances de navigation se chiffrent à 230 M\$, en régression de 11 M\$, soit 5 %, par rapport au premier trimestre de 2008, par suite surtout de la réduction des fréquences. Parmi les facteurs à avoir contribué à la variation des redevances du premier trimestre par rapport à un an plus tôt, figurent les suivants :

- Une réduction globale de 7 % des fréquences par rapport au premier trimestre de 2008 qui, conjuguée à la révision des horaires et affectations de types d'appareils à certaines destinations, a donné lieu à une baisse nette des redevances aéroportuaires.
- La dépréciation du dollar canadien par rapport au dollar US comparativement au premier trimestre de 2008, qui a en partie annulé ces réductions et fait monter de 2 M\$ les redevances aéroportuaires.

Augmentation de 5 % des frais payés à Jazz au titre du CAC par rapport au premier trimestre de 2008

Les frais payés à Jazz au titre du CAC de Jazz se sont chiffrés à 246 M\$ au premier trimestre de 2009, contre 235 M\$ au premier trimestre de 2008, en hausse de 11 M\$ ou 5 %. Cette hausse en glissement annuel tient surtout à l'effet défavorable du change, qui a fait augmenter de 16 M\$ les frais au titre du CAC de Jazz libellés en dollars US, ainsi qu'à l'augmentation de 8 M\$ des tarifs prévue au CAC de Jazz par rapport à la période correspondante de 2008. Ces augmentations ont été en partie annulées par la réduction du nombre de vols, responsable d'une diminution de 13 M\$ des coûts d'achat de capacité comparativement au premier trimestre de 2008. La capacité en SMO de Jazz a été réduite de 10 % au premier trimestre de 2009 par rapport au premier trimestre de 2008.

Augmentation de 5 % des coûts de propriété par rapport au premier trimestre de 2008

Les coûts de propriété, formés des locations d'avions et de l'amortissement, se montent à 245 M\$ pour le premier trimestre de 2009, en progression de 11 M\$, ou 5 %, par rapport au premier trimestre de 2008. Parmi les facteurs à avoir contribué à la variation des coûts de propriété du premier trimestre par rapport à un an plus tôt, figurent les suivants :

- L'ajout de nouveaux appareils de type 777 de Boeing au parc en service d'Air Canada, qui a compté pour une hausse de 20 M\$. Au 31 mars 2009, le parc d'Air Canada comptait 17 appareils 777 de Boeing en service, contre 12 appareils 777 de Boeing au 31 mars 2008.
- L'effet de la dépréciation du dollar canadien vis-à-vis du dollar US, qui a fait monter de 13 M\$ les loyers d'avions.

Ces augmentations ont été atténuées par les éléments suivants :

- Une baisse de la charge d'amortissement liée à la variation de la valeur résiduelle des avions, entraînée par la dépréciation du dollar canadien vis-à-vis du dollar US, qui a donné lieu à une diminution de 11 M\$.
- Une diminution de 5 M\$ des loyers d'avions, par suite de la réduction du service d'avions-cargos, vu qu'aucun appareil MD-11 n'a été exploité au premier trimestre de 2009, contre un MD-11 au premier trimestre de 2008. Le service tout-cargo avait été abandonné en juin 2008.

- Des charges de 4 M\$ liées à la restitution d'un 767-300 de Boeing et de deux A319 d'Airbus à leur locateur au premier trimestre de 2008. Aucune charge de la sorte n'a été constatée au premier trimestre de 2009.
- D'autres facteurs, qui se sont soldés par une diminution nette de 2 M\$.

Diminution de 7 % des frais de maintenance avions par rapport au premier trimestre de 2008

Au premier trimestre de 2009, les frais de maintenance avions se sont établis à 189 M\$, en recul de 14 M\$, ou 7 %, par rapport au premier trimestre de 2008. Parmi les facteurs à avoir contribué à la variation des frais de maintenance avions du premier trimestre par rapport à un an plus tôt, figurent les suivants :

- Une baisse nette de 20 M\$ attribuable à un plus faible niveau d'activités d'entretien moteurs liées aux appareils A320 et A340 d'Airbus, en partie contrebalancé par la recrudescence des activités d'entretien moteur sur les 777 de Boeing.
- Une diminution de 15 M\$ des charges liées à la préparation des appareils devant être restitués aux locateurs ou sous-loués à des tiers.
- Une diminution de 4 M\$ liée au rapatriement à l'interne de la gestion de la chaîne d'approvisionnement. Les retombées positives associées à la reprise de la gestion de la chaîne d'approvisionnement par la division de maintenance avions ont été en partie contrebalancées par l'augmentation de l'effectif de quelque 200 ETP, qui s'est répercutée sur les charges salariales.
- Une diminution de 3 M\$, attribuable à un moins grand nombre d'heures de vol en glissement annuel.

Ces diminutions ont été atténuées par les éléments suivants :

- L'incidence de la dépréciation du dollar canadien vis-à-vis du dollar US, qui a fait monter de 20 M\$ les frais de maintenance avions par rapport au premier trimestre de 2008.
- Une augmentation de 8 M\$ des frais de maintenance des cellules, attribuable aux variations dans le calendrier de maintenance.

Diminution de 13 % des frais de restauration et de fournitures connexes par rapport au premier trimestre de 2008

Au premier trimestre de 2009, la charge de 67 M\$ liée à la restauration et aux fournitures connexes s'est repliée de 10 M\$, ou 13 %, par rapport au premier trimestre de 2008 en regard d'une baisse de 10,9 % du trafic passagers.

Hausse de 8 % de la charge liée aux communications et technologies de l'information par rapport au premier trimestre de 2008

Au premier trimestre de 2009, les communications et technologies de l'information ont entraîné des charges de 79 M\$, en hausse de 6 M\$, ou 8 %, par rapport au premier trimestre de 2008. Ces charges tiennent compte de la dépréciation du dollar canadien par rapport au dollar US, qui a compté pour 5 M\$ de cette augmentation.

Diminution de 8 % des commissions par rapport au premier trimestre de 2008

Au premier trimestre de 2009, les commissions de 49 M\$ se sont repliées de 4 M\$ ou 8 % par rapport au premier trimestre de 2008 en regard d'une diminution de 13 % des produits passages.

Diminution de 4 M\$ des autres charges d'exploitation par rapport au premier trimestre de 2008

Les autres charges d'exploitation se chiffrent à 423 M\$ pour le premier trimestre de 2009, soit 4 M\$ de moins qu'au premier trimestre de 2008. Parmi les facteurs à avoir contribué à la variation des autres charges du premier trimestre par rapport à un an plus tôt, figurent les suivants :

- Une augmentation de 17 M\$ des frais liés à la portion terrestre des forfaits de Vacances Air Canada, qui vient surtout d'une hausse du trafic passagers par rapport au premier trimestre de 2008 et de l'incidence de la dépréciation du dollar canadien vis-à-vis du dollar US sur la portion terrestre des frais de Vacances Air Canada.
- La variation des « autres dépenses » découle de diverses initiatives et, tient compte de la réduction de capacité.

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

(en millions de dollars canadiens)	Premiers trimestres		Variation	
	2009	2008	\$	%
Autres charges				
Portion terrestre des forfaits de Vacances Air Canada	127 \$	110 \$	17 \$	15
Services d'escale	47	45	2	4
Cartes de crédit	45	49	(4)	(8)
Location et entretien d'immeubles	33	35	(2)	(6)
Frais d'équipages (restauration, transport et hébergement)	28	28	-	-
Frais et services divers	25	26	(1)	(5)
Autres dépenses	118	134	(16)	(12)
	423 \$	427 \$	(4) \$	(1)

Charges hors exploitation de 109 M\$ au premier trimestre de 2009

Les charges hors exploitation se chiffrent à 109 M\$ pour le premier trimestre de 2009, contre des charges hors exploitation de 107 M\$ au premier trimestre de 2008. Parmi les facteurs à avoir contribué à la variation des charges du premier trimestre par rapport à un an plus tôt, figurent les suivants :

- La perte liée aux ajustements de juste valeur des instruments dérivés se chiffre à 10 M\$ pour le premier trimestre de 2009, contre une perte de 23 M\$ au trimestre correspondant de 2008. La perte hors trésorerie évaluée à la valeur de marché sur les instruments financiers constatée au premier trimestre de 2009 est principalement liée à la juste valeur des dérivés liés au carburant. On se reportera à la rubrique 12 du rapport de gestion de 2008 d'Air Canada daté du 13 février 2009 et à la rubrique 8 du présent rapport de gestion pour un complément d'information sur les instruments dérivés d'Air Canada.
- La hausse de 52 M\$ des intérêts débiteurs nets par rapport au premier trimestre de 2008, attribuable aux éléments suivants :
 - La diminution de 16 M\$ des intérêts capitalisés, attribuable à la réduction du nombre d'appareils restants à être livrés.
 - La baisse de 12 M\$ des intérêts créditeurs, par suite à la fois d'un repli des soldes de trésorerie et d'une baisse des taux de rendement.
 - La hausse de 24 M\$ des intérêts débiteurs, en partie attribuable aux nouvelles opérations de financement réalisées depuis le premier trimestre de 2008 et à l'effet défavorable du change sur les intérêts débiteurs. En outre, la Société a inscrit une charge de 17 M\$ liée à l'opération de cession-bail réalisée au premier trimestre de 2009. Ces augmentations ont été en partie contrebalancées par une baisse des intérêts débiteurs sur les acomptes avant livraison liés aux appareils 777 de Boeing comparativement à la même période de 2008.
- Au premier trimestre de 2008, Air Canada avait inscrit une charge de dépréciation de 38 M\$ liée au retrait de sa flotte de dix appareils 767-200 de Boeing de son parc d'appareils en service.

Perte de change de 101 M\$ au premier trimestre de 2009

Pour le premier trimestre de 2009, la perte de change se chiffre à 101 M\$, contre une perte de 89 M\$ au premier trimestre de 2008. La perte du premier trimestre de 2009 est attribuable à la dépréciation du dollar canadien au 31 mars 2009 par rapport au 31 décembre 2008, en partie contrebalancée par un gain de 25 M\$ sur les dérivés liés aux devises. Pour 1 \$ US, le taux de change à midi, le 31 mars 2009, était de 1,2602 \$ CA, tandis qu'il était de 1,2246 \$ CA le 31 décembre 2008, à midi.

Économie d'impôts de 2 M\$ au premier trimestre de 2009

Air Canada a enregistré une économie d'impôts de 2 M\$ au premier trimestre de 2009. L'avantage découlant des actifs d'impôts futurs attribuable à la perte du trimestre écoulé a été contrebalancé par une provision pour moins-value. Une économie d'impôts de 48 M\$ avait été enregistrée au premier trimestre de 2008, représentant un taux d'imposition effectif de 14 %. Le taux d'imposition effectif avait profité de la portion capital de certaines pertes de change constatées au premier trimestre de 2008 qui avaient été imposées à 50 % du taux d'imposition des bénéficiaires. De plus, aucune économie d'impôts n'a été constatée à l'égard des enquêtes sur le fret.

5. Parc aérien

Le tableau qui suit présente les modifications réelles et projetées au parc d'Air Canada (exclusion faite des appareils exploités par Jazz) :

	Réel					Projeté							
	31 décembre 2008	Nouvelles livraisons	Sous-locations à des tiers	Restitutions d'avions loués	Remisages	31 mars 2009	Nouvelles livraisons	Sous-locations à des tiers	Restitutions d'avions loués	Remisages	31 décembre 2009	Modifications au parc projetées pour 2010	31 décembre 2010
Plan relatif au parc													
B777-300	10	1	-	-	-	11	1	-	-	-	12	-	12
B777-200	6	-	-	-	-	6	-	-	-	-	6	-	6
B767-300	30	-	-	-	-	30	-	-	-	-	30	-	30
A330-300	8	-	-	-	-	8	-	-	-	-	8	-	8
A321	10	-	-	-	-	10	-	-	-	-	10	-	10
A320	41	-	-	-	-	41	-	-	-	-	41	-	41
A319	35	-	-	-	-	35	-	-	-	-	35	-	35
E-190	45	-	-	-	-	45	-	-	-	-	45	-	45
E-175	15	-	-	-	-	15	-	-	-	-	15	-	15
Total	200	1	-	-	-	201	1	-	-	-	202	-	202
Âge moyen (en années)	8,8					9,0					9,5		10,5

Programme de réaménagement des cabines

C'est en 2006 qu'Air Canada a lancé le programme de réaménagement intérieur de ses appareils existants (767-300 de Boeing et A330-300, A321, A320 et A319 d'Airbus) en vue d'offrir à sa clientèle un produit de calibre mondial. Air Canada a terminé le réaménagement des cabines de la totalité de ses appareils en service, hormis un A330 d'Airbus et trois 767-300ER de Boeing. Les nouveaux appareils d'Embraer et 777 de Boeing sont livrés déjà équipés des nouveaux sièges et systèmes de divertissement de bord.

6. Gestion financière et gestion du capital
6.1 Situation financière

Le tableau ci-après présente le bilan condensé d'Air Canada aux 31 mars 2009 et 31 décembre 2008.

(en millions de dollars canadiens)	31 mars 2009	31 décembre 2008
Actif		
Trésorerie, équivalents de trésorerie et placements à court terme	1 087 \$	1 005 \$
Autres actifs à court terme	1 261	1 398
Actif à court terme	2 348	2 403
Immobilisations corporelles	7 394	7 469
Actifs incorporels	993	997
Dépôts et autres actifs	507	495
	11 242 \$	11 364 \$
Passif		
Passif à court terme	3 913 \$	3 856 \$
Dette à long terme et obligations locatives	4 889	4 691
Passif au titre des prestations de retraite et d'avantages complémentaires	1 296	1 407
Autres passifs à long terme	462	458
	10 560	10 412
Participation sans contrôle	192	190
Capitaux propres	490	762
	11 242 \$	11 364 \$

Les mouvements des actifs et passifs à court terme sont décrits plus loin à la rubrique *Fonds de roulement*.

Les immobilisations corporelles se chiffraient à 7 394 M\$ au 31 mars 2009, en recul de 75 M\$ par rapport au 31 décembre 2008. Cette réduction résulte surtout de la charge d'amortissement de 145 M\$ inscrite au premier trimestre de 2009, contrebalancée par de nouvelles immobilisations corporelles.

La dette à long terme et les obligations locatives, y compris la partie échéant à moins d'un an, s'établissaient à 5 506 M\$ au 31 mars 2009, en hausse de 152 M\$ par rapport au 31 décembre 2008. Cette hausse s'explique principalement par la dépréciation du dollar canadien et l'incidence qu'elle a eue sur la dette et les obligations locatives d'Air Canada libellées en dollars US, de l'ordre de 121 M\$. Au premier trimestre de 2009, l'effet des emprunts supplémentaires de 267 M\$ a été plus qu'annulé par les remboursements de 423 M\$ sur la dette à long terme et les obligations locatives. L'opération de cession-bail réalisée au premier trimestre de 2009 a été comptabilisée au titre des contrats de location-acquisition, faisant monter la dette à long terme de 158 M\$.

La baisse de 111 M\$ du passif au titre des prestations de retraite et d'avantages complémentaires par rapport au 31 décembre 2008 est surtout attribuable à une capitalisation de 103 M\$ supérieure à la charge de retraite. On se reportera à la rubrique 9.6 du rapport de gestion de 2008 d'Air Canada daté du 13 février 2009 ainsi qu'à la rubrique 6.7 du présent rapport de gestion pour une analyse des obligations de capitalisation des régimes de retraite d'Air Canada.

6.2 Dette nette ajustée

Le tableau ci-après présente les soldes de dette nette ainsi que le ratio de la dette nette à la dette nette majorée des capitaux propres d'Air Canada au 31 mars 2009 et au 31 décembre 2008.

(en millions de dollars canadiens)	31 mars 2009	31 décembre 2008	Variation (\$)
Total de la dette à long terme et des obligations locatives	4 889 \$	4 691 \$	198 \$
Partie échéant à moins d'un an de la dette à long terme et des obligations locatives	617	663	(46)
Total de la dette à long terme et des obligations locatives, y compris la partie échéant à moins d'un an	5 506	5 354	152
Participation sans contrôle	192	190	2
Moins trésorerie, équivalents de trésorerie et placements à court terme	(1 087)	(1 005)	(82)
Dette nette et participation sans contrôle	4 611	4 539	72
Contrats de location-exploitation immobilisés ¹⁾	2 265	2 093	172
Dette nette et participation sans contrôle, montant ajusté	6 876	6 632	244
Moins le financement d'acomptes avant livraison compris dans la dette à long terme	-	(81)	81
Dette nette et participation sans contrôle, montant ajusté, exclusion faite du financement d'acomptes avant livraison	6 876 \$	6 551 \$	325 \$
Capitaux propres	490 \$	762 \$	(272) \$
Ratio ajusté de la dette nette à la dette nette majorée des capitaux propres, exclusion faite du financement d'acomptes avant livraison	93,3 %	89,6 %	3,7 pts

1) La dette nette ajustée est une mesure hors PCGR utilisée par la Société qui ne saurait se comparer aux mesures présentées par d'autres sociétés ouvertes. La Société inclut les contrats de location-exploitation immobilisés, car c'est là un moyen courant dans le secteur d'attribuer une valeur aux obligations au titre de contrats de location-exploitation. La pratique courante dans le secteur consiste à multiplier les frais annualisés de location avions par 7,5. Cette définition du capital est propre à la Société et pourrait ne pas se comparer à des mesures analogues présentées par d'autres sociétés ouvertes. Les loyers d'avions se sont élevés à 302 M\$ pour la période de 12 mois terminée le 31 mars 2009 et à 279 M\$ pour l'exercice terminé le 31 décembre 2008. Les frais de location avions tiennent compte des loyers tirés de la sous-location d'appareils à des tiers. Les produits de sous-location associés à ces locations avions sont incorporés dans les « autres » produits de l'état consolidé des résultats d'Air Canada.

Au 31 mars 2009, 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, a augmenté de 325 M\$ par rapport au 31 décembre 2008. Cette hausse du montant ajusté de la dette nette est en partie attribuable à la dépréciation du dollar canadien et à ses répercussions sur la dette et les obligations locatives d'Air Canada libellées en devises, qui se chiffrent à 121 M\$. L'augmentation de la dette à long terme et des obligations locatives résulte également des opérations de financement conclues au premier trimestre de 2009 ainsi que d'une hausse des contrats de location-exploitation immobilisés. Cette hausse découle des effets défavorables du change sur les loyers d'avions, vu que les contrats de location des appareils sont surtout libellés en dollars US, ainsi que des opérations de cession-bail d'appareils 777 de Boeing réalisées en 2008 et au premier trimestre de 2009.

Le ratio ajusté de la dette nette à la dette nette majorée des capitaux propres d'Air Canada a augmenté, passant de 89,6 % au 31 décembre 2008 à 93,3 % au 31 mars 2009. Cette détérioration de 3,7 points par rapport au 31 décembre 2008 s'explique par une augmentation de la dette nette et par une baisse des capitaux propres pour le premier trimestre de 2009.

6.3 Situation de trésorerie

Les difficultés auxquelles la Société a eu à faire face en 2008 et qui subsistent en 2009 sont décrites à la rubrique 9.3 du rapport de gestion de 2008 d'Air Canada daté du 13 février 2009. Au nombre de celles-ci, figurent la baisse de la demande de voyages par avion, les paiements d'intérêts 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 rubrique 6.3 du présent rapport de gestion doit être lue en parallèle avec la rubrique 9.3 du rapport de gestion de 2008 d'Air Canada, étant donné que cette rubrique actualise l'information alors présentée.

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. La stratégie de gestion du risque d'illiquidité de la Société a donc 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 30 avril 2009, Air Canada disposait d'environ 1 005 M\$ en trésorerie, équivalents de trésorerie et placements à court terme.

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 \$;
- 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 \$.

Au 30 avril 2009, la Société disposait d'une facilité de crédit renouvelable garantie auprès de la Banque Canadienne Impériale de Commerce (« CIBC »), décrite à la rubrique 9.3 du rapport de gestion de 2008 d'Air Canada daté du 13 février 2009, dont l'encours s'établissait à 43 M\$ (encours de 47 M\$ 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.

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 sont 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 par suite de variations des prix du marché, notamment les taux de change, les taux d'intérêt et les prix des matières premières. La direction est en mesure d'atténuer 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 rubrique 8 du présent rapport de gestion pour une analyse du risque lié au prix du carburant au 31 mars 2009 et aux informations fournies à la rubrique 9.3 du rapport de gestion de 2008 d'Air Canada daté du 13 février 2009 en ce qui a trait aux risques de marché.

Obligations de capitalisation des régimes de retraite

On se reportera à la rubrique 9.6 du rapport de gestion de 2008 d'Air Canada daté du 13 février 2009 et à la rubrique 6.7 du présent rapport de gestion pour une analyse des obligations d'Air Canada au titre de la capitalisation de ses régimes de retraite.

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 rubrique 18 du rapport de gestion de 2008 d'Air Canada daté du 13 février 2009. 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.

Fonds de roulement

Une gestion active du fonds de roulement est essentielle pour assurer la trésorerie nécessaire à la poursuite des objectifs de croissance de la liquidité. Le tableau ci-après fournit un complément d'information sur le fonds de roulement d'Air Canada au 31 mars 2009 par rapport au 31 décembre 2008.

(en millions de dollars canadiens)	31 mars 2009	31 décembre 2008	Variation du fonds de roulement
Trésorerie et placements à court terme	1 087 \$	1 005 \$	82 \$
Débiteurs	714	702	12
Dépôts de garantie pour dérivés liés au carburant	181	328	(147)
Autres actifs à court terme	366	368	(2)
Créditeurs et charges à payer	(1 577)	(1 440)	(137)
Dérivés liés au carburant figurant dans le passif à court terme	(212)	(420)	208
Produits passages perçus d'avance	(1 507)	(1 333)	(174)
Partie échéant à moins d'un an de la dette à long terme et des obligations locatives	(617)	(663)	46
	(1 565) \$	(1 453) \$	(112) \$

Le fonds de roulement négatif de 1 565 M\$ s'est détérioré de 112 M\$ par rapport au 31 décembre 2008. La variation du fonds de roulement est attribuable aux facteurs suivants :

- cotisations patronales aux régimes de retraite effectuées pendant le trimestre, qui se sont chiffrées à 112 M\$;
- remboursements de la dette à long terme de 309 M\$, dont 83 M\$ sont liés au remboursement final du financement avant livraison d'un appareil 777 de Boeing;
- incidence des dépenses en immobilisations de 107 M\$ au cours du trimestre;
- produit net de 267 M\$ tiré d'opérations de financement lesquelles portaient entre autres sur la livraison d'un appareil 777 de Boeing, sur des pièces de rechange et sur des réacteurs de rechange;

- produit net de 44 M\$ tiré d'une opération de cession-bail visant un appareil 777 de Boeing, représentant un produit de cession-bail de 172 M\$, dont on a déduit le remboursement de la dette liée à l'appareil de 128 M\$, y compris des frais de remboursement anticipé de 14 M\$.

Dépôts de garantie pour dérivés liés au carburant

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. La chute dramatique des prix du carburant observée au quatrième trimestre de 2008 a fait considérablement baisser la juste valeur du portefeuille de couvertures sur le carburant de la Société. Lorsque la juste valeur en faveur des contreparties de certains dérivés liés au carburant dépasse les seuils de crédit établis avec elles, la Société doit alors déposer une garantie auprès de ces contreparties. Au 30 avril 2009, la Société avait déposé au total 172 M\$ en garanties auprès des contreparties (181 M\$ au 31 mars 2009 et 328 M\$ au 31 décembre 2008). Les obligations liées aux garanties ont ajouté aux pressions qui s'exercent sur la situation de trésorerie à court terme. Si les prix du carburant se maintiennent aux niveaux actuels tout au long de 2009, les prix plus bas permettront à la Société de réaliser d'importantes économies de trésorerie.

On se reportera à la rubrique 12 du rapport de gestion de 2008 d'Air Canada daté du 13 février 2009 et à la rubrique 8 du présent rapport de gestion pour une analyse du risque lié au prix du carburant.

6.4 Flux de trésorerie consolidés

Le tableau ci-après renseigne sur les flux de trésorerie de la Société pour les périodes indiquées :

(en millions de dollars canadiens)	Premiers trimestres		Variation (\$)
	2009	2008	
Rentrées de fonds nettes liées aux activités d'exploitation	(121) \$	(6) \$	(115) \$
Variation du fonds de roulement hors trésorerie	289	236	53
Flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation	168	230	(62)
Nouvelles immobilisations corporelles	(107)	(403)	296
Flux de trésorerie disponibles¹⁾	61	(173)	234
Produit d'opérations de cession-bail	172	411	(239)
Placements à court terme	19	99	(80)
Autres	5	52	(47)
Flux de trésorerie liés aux activités d'investissement (exclusion faite des nouvelles immobilisations corporelles)	196	562	(366)
Emprunts	267	187	80
Réduction de la dette à long terme et des obligations locatives	(423)	(322)	(101)
Flux de trésorerie liés aux activités de financement	(156)	(135)	(21)
Augmentation nette de la trésorerie et des équivalents de trésorerie	101	254	(153)
Diminution nette des placements à court terme	(19)	(99)	80
Augmentation nette de la trésorerie, des équivalents de trésorerie et des placements à court terme	82 \$	155 \$	(73) \$

1) Les flux de trésorerie disponibles sont une mesure hors PCGR utilisée par la Société qui ne saurait se comparer 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 2009 se sont améliorés de 234 M\$ par rapport au premier trimestre de 2008. Cette amélioration est liée à une réduction des dépenses en immobilisations, attribuable au moins grand nombre de livraisons d'avions au premier trimestre de 2009 comparativement au premier trimestre de 2008. La baisse des flux de trésorerie d'exploitation par rapport à la période correspondante de 2008 s'explique essentiellement par l'incidence de la hausse des cotisations au titre

du coût des services passés dans les régimes de retraite de la Société et par le règlement de contrats de dérivés liés au carburant en faveur de contreparties de 217 M\$, contrebalancé par un rendement net des dépôts de garantie pour dérivés liés au carburant de 147 \$.

6.5 Dépenses en immobilisations et contrats de financement connexes

L'information sur les dépenses en immobilisations et contrats de financement connexes projetés ou faisant l'objet d'engagements figure à la rubrique 9.7 du rapport de gestion de 2008 d'Air Canada daté du 13 février 2009. Il n'y a eu depuis aucun changement notable à ces éléments.

6.6 Obligations contractuelles

L'information sur les obligations contractuelles de la Société figure à la rubrique 9.5 du rapport de gestion de 2008 d'Air Canada daté du 13 février 2009. Aucun changement notable n'y a été depuis apporté.

6.7 Obligations de capitalisation des régimes de retraite

L'information sur les obligations de capitalisation des régimes de retraite de la Société figure à la rubrique 9.6 du rapport de gestion de 2008 d'Air Canada daté du 13 février 2009.

Au 31 décembre 2008, la Société a indiqué que le déficit de solvabilité des régimes de retraite agréés au 1^{er} janvier 2009, qui sert à déterminer les besoins en capitalisation, s'élevait à environ 3 200 M\$. Au premier trimestre de 2009, cette estimation a été ramenée à 2 850 M\$ 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 applicable 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 dix 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 du 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 dix 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 tenu 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 versements sur dix ans, la Société estime que ses obligations de capitalisation des régimes de retraite totaliseraient quelque 570 M\$ en 2009, soit une augmentation de 114 M\$ 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 permettait pas à la Société 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 M\$ 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 dans ce dossier et est en communication avec des représentants du gouvernement. 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^{er} 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.

6.8 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	
	Au 30 avril 2009	Au 31 décembre 2008
Actions émises et en circulation		
Actions à droit de vote variable de catégorie A	13 382 299	15 475 659
Actions à droit de vote de catégorie B	86 617 701	84 524 341
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	1 701 447	1 701 447
Unités d'actions liées au rendement	1 680 159	1 671 068
Total des actions pouvant être émises	3 381 606	3 372 515
Total des actions en circulation et pouvant être émises	103 381 606	103 372 515

7. Résultats financiers trimestriels

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

en millions de dollars, sauf les montants par action)	T2 2007	T3 2007	T4 2007	T1 2008	T2 2008	T3 2008	T4 2008	T1 2009
Produits d'exploitation	2 639 \$	2 954 \$	2 513 \$	2 727 \$	2 782 \$	3 075 \$	2 498 \$	2 391 \$
Carburéacteur	(636)	(716)	(615)	(715)	(848)	(1 064)	(792)	(593)
Coûts de propriété (LAA) ¹⁾	(211)	(210)	(202)	(234)	(242)	(243)	(254)	(245)
Autres charges d'exploitation	(1 704)	(1 677)	(1 624)	(1 790)	(1 685)	(1 656)	(1 598)	(1 741)
Charges d'exploitation	(2 551)	(2 603)	(2 441)	(2 739)	(2 775)	(2 963)	(2 644)	(2 579)
Bénéfice (perte) d'exploitation avant l'élément suivant	88	351	72	(12)	7	112	(146)	(188)
Provision pour les enquêtes sur le fret ²⁾	-	-	-	(125)	-	-	-	-
Bénéfice (perte) d'exploitation	88	351	72	(137)	7	112	(146)	(188)
Total des produits (charges) hors exploitation, participation sans contrôle, écart de change et impôts	67	(78)	(37)	(151)	115	(244)	(581)	(212)
Bénéfice net (perte)	155 \$	273 \$	35 \$	(288) \$	122 \$	(132) \$	(727) \$	(400) \$
Passagers-milles payants (en millions)	12 580	14 789	11 446	12 331	12 884	14 458	10 845	10 984
Sièges-milles offerts (en millions)	15 220	18 144	14 715	15 407	15 581	17 515	13 571	13 821
Coefficient d'occupation (%)	82,7	81,5	77,8	80,0	82,7	82,5	79,9	79,5
PPSMO (en cents)	15,3	14,6	14,7	15,0	15,7	15,7	16,0	14,5
CESMO (en cents)	16,8	14,3	16,6	17,8	17,8	16,9	19,5	18,7
CESMO, exclusion faite de la charge de carburant (en cents)	12,6	10,4	12,4	13,1	12,4	10,8	13,6	14,4
Prix du litre de carburant (en cents) ³⁾	67,2	64,7	67,5	75,2	89,2	101,0	95,8	71,4
BIIIALA avant provision pour les enquêtes sur le fret⁴⁾	299 \$	561 \$	274 \$	222 \$	249 \$	355 \$	108 \$	57 \$
BIIIALA⁴⁾	299 \$	561 \$	274 \$	97 \$	249 \$	355 \$	108 \$	57 \$
Résultat de base et dilué par action	1,55 \$	2,73 \$	0,35 \$	(2,88) \$	1,22 \$	(1,32) \$	(7,27) \$	(4,00) \$

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

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

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

4) Voir la rubrique 15, Mesures financières hors PCGR, plus loin pour un complément d'information.

8. Instruments financiers et gestion du risque
Récapitulatif des pertes sur instruments financiers comptabilisés à la juste valeur

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

(en millions de dollars)	Premiers trimestres	
	2009	2008
Partie inefficace des couvertures du prix du carburant	- \$	(38) \$
Dérivés liés au carburant non désignés pour la comptabilité de couverture	(9)	6
Swaps de devises	-	6
Autres	(1)	3
Perte sur instruments financiers comptabilisés à la juste valeur	(10) \$	(23) \$

Risque lié au prix du carburant

Au 31 mars 2009, Air Canada avait couvert environ 31 % de ses achats prévus de carburant pour le reste de 2009 à un prix plafond moyen équivalent du 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. La Société avait aussi couvert environ 13 % de ses achats prévus de carburant 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 de 101 \$ US le baril.

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

En cours au 31 mars 2009				
Instruments dérivés	Échéance	Volume (en barils)	Prix plancher moyen Équivalent WTI (en \$ US/baril)	Prix plafond moyen Équivalent WTI (en \$ US/baril)
Options d'achat ¹⁾	2009	2 830 000	s.o.	116
	2010	400 000	s.o.	134
Swaps ¹⁾	2009	855 000	99	99
	2010	1 070 000	99	99
Tunnels ¹⁾	2009	1 600 000	73	84
	2010	1 560 000	102	112
Options de vente ²⁾	2009	600 000	40	s.o.

- 1) Air Canada s'attend à faire des gains de couverture sur le carburant si les cours du pétrole grimpent au-delà du prix plafond moyen et à subir des pertes de couverture sur le carburant si les cours du pétrole tombent sous le prix plancher moyen.
- 2) La dégringolade des cours du pétrole au dernier trimestre de 2008 a incité la Société à acheter des options de vente sur le pétrole brut à la fin de 2008. La Société s'attend à faire des gains de couverture sur le carburant si les cours du pétrole tombent sous le prix plancher moyen. Cet achat vise à protéger Air Canada de garanties supplémentaires découlant de nouvelles baisses de prix. La juste valeur de ces instruments dérivés augmente à mesure que baisse le prix du brut, réduisant en partie le risque pour l'ensemble du portefeuille et limitant les garanties nécessaires.

Au cours du premier trimestre de 2009, des contrats de dérivés liés au carburant de 45 M\$ ont été dénoués au comptant à la juste valeur, avec une position favorable aux contreparties (39 M\$ avec position favorable à la Société au premier trimestre de 2008). Des 45 M\$, 1 M\$ étaient liés à des dérivés désignés aux fins de la comptabilité de couverture et 44 M\$, à des couvertures économiques (32 M\$ et 7 M\$, 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, en vue de se protéger davantage contre la dégringolade des cours du pétrole, la Société a résilié ses contrats de dérivés sur le carburant pour une juste valeur marchande de 172 M\$ (146 M\$ US), avec une position favorable aux contreparties. 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.

Lors de pareilles liquidations de contrats de dérivés avec des justes valeurs défavorables, la Société peut demander aux contreparties qu'elles lui remboursent l'excédent sur les garanties. Les pertes de couverture sur le carburant constatées au titre de la charge de carburant se chiffrent à 127 M\$ pour le premier trimestre de 2009 (gains de couverture sur le carburant de 34 M\$ au premier trimestre de 2008) par suite surtout de la réaffectation des pertes de couverture cumulées à la charge de carburant, au titre des autres éléments du résultat étendu de périodes antérieures, au moment de la consommation du carburant couvert.

Le montant net estimatif des pertes existantes déclarées dans le cumul des autres éléments du résultat étendu qui est censé être reclassé dans le résultat net des 12 mois subséquents est de 350 M\$ (avant impôts).

Au 30 avril 2009, Air Canada avait couvert environ 30 % de ses achats prévus de carburéacteur pour le reste de 2009 à un prix plafond moyen équivalent WTI de 104 \$ US le baril, dont 48 % sont visés par un prix plancher moyen équivalent WTI de 82 \$ US le baril. Air Canada avait aussi couvert environ 13 % de ses achats prévus de carburéacteur pour 2010 au moyen de contrats portant sur le brut à un prix plafond moyen de 110 \$ US le baril, dont 87 % sont visés par un prix plancher moyen de 101 \$ US le baril.

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

(en millions de dollars canadiens)		Premiers trimestres	
		2009	2008
État consolidé des résultats			
<u>Charges d'exploitation</u>			
Carburant avions	Gain (perte) efficace réalisé – dérivés désignés en application de la comptabilité de couverture	(127) \$	34 \$
<u>Produits (charges) hors exploitation</u>			
Gain (perte) sur instruments financiers comptabilisés à la juste valeur	Gain (perte) inefficace – dérivés désignés en application de la comptabilité de couverture	-	(38) \$
	Gain (perte) de juste valeur marchande – couvertures économiques	9 \$	6 \$
État consolidé du résultat étendu			
	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 2009	31 décembre 2008
Bilan consolidé			
<u>Actif à court terme</u>	Dépôts de garantie pour dérivés liés au carburant	181 \$	328 \$
<u>Passif à court terme*</u>	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) \$
<u>Capitaux propres (CAERE)</u>	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 d'Air Canada 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 d'Air Canada 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.

9. Méthodes comptables

Changements de méthodes comptables

Écart d'acquisition et actifs incorporels

Le 1^{er} janvier 2009, la Société a adopté le nouveau chapitre 3064, *Écart d'acquisition et actifs incorporels*, de l'Institut Canadien des Comptables Agréés (ICCA). 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 des actifs incorporels générés dans le cadre d'un regroupement d'entreprises. 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^{er} 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.

Changements liés aux futures normes comptables

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 à compter du 1^{er} janvier 2011. 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 ouvert à compter du 1^{er} janvier 2011.

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^{er} 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^{er} janvier 2011.

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

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

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

Le plan vise à déterminer l'incidence que les IFRS auront sur les méthodes comptables et décisions de mise en œuvre, sur l'infrastructure, sur les activités commerciales et sur les activités de contrôle. Un sommaire des principaux éléments du plan de transition figure à la rubrique 16, *Changements de méthodes comptables*, du rapport de gestion de 2008 d'Air Canada daté du 13 février 2009. Le plan de conversion aux IFRS se déroule comme prévu et aucun changement notable n'y a été depuis apporté.

10. Arrangements hors bilan

L'information sur les arrangements hors bilan de la Société figure à la rubrique 13 du rapport de gestion de 2008 d'Air Canada daté du 13 février 2009. Aucun changement notable n'y a été depuis apporté.

11. Opérations entre apparentés

Au 31 mars 2009, ACE détenait une participation de 75 % dans Air Canada. Air Canada est appelée à conclure diverses opérations entre apparentés avec Aveos Performance aéronautique inc. (« Aveos ») et Gestion ACE Aviation Inc. (« ACE »).

Les ententes entre Air Canada et Aveos et entre Air Canada et ACE sont résumées à la rubrique 14 du rapport de gestion de 2008 d'Air Canada daté du 13 février 2009. Aucun changement notable n'y a été depuis apporté.

12. Estimations comptables critiques

L'information sur les estimations comptables critiques d'Air Canada figure à la rubrique 15 du rapport de gestion de 2008 d'Air Canada daté du 13 février 2009. Aucun changement notable n'y a été depuis apporté.

13. Facteurs de risque

La description détaillée des facteurs de risque associés à la Société figurent à la rubrique *Facteurs de risque* du rapport de gestion de 2008 d'Air Canada daté du 13 février 2009. À l'exception de ce qui est mentionné dans le présent document, aucun changement notable n'y a été depuis apporté.

14. Contrôles et procédures

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

La Société s'est dotée des contrôles et procédures de présentation de l'information financière visant à fournir une assurance raisonnable que toute l'information pertinente est dûment présentée au Comité sur la politique d'information financière pour que des décisions appropriées et rapides puissent être prises relativement à l'information à rendre publique.

Les contrôles internes à l'égard de l'information financière ont été établis par la direction, avec le concours du président et chef de la direction (le « chef de la direction ») et du vice-président général et chef des Affaires financières (le « chef des Affaires financières ») de la Société en vue de fournir une assurance raisonnable quant à la fiabilité de l'information financière et à la préparation des états financiers de la Société à des fins de publication conformément aux PCGR.

Dans les documents déposés par la Société pour l'exercice 2008, le chef de la direction et le chef des Affaires financières de la Société ont attesté, en application du *Règlement 52-109*, de l'adéquation de l'information financière communiquée, de la conception et de l'efficacité des contrôles et procédures de communication de l'information financière de la Société, et de la conception et de l'efficacité des contrôles internes à l'égard de l'information financière.

Dans les documents déposés par la Société pour le premier trimestre de 2009, le chef de la direction et le chef des Affaires financières de la Société ont attesté, en application du *Règlement 52-109*, de l'adéquation de l'information financière communiquée, de la conception des contrôles et procédures de communication de l'information financière de la Société, et de la conception des contrôles internes à l'égard de l'information financière.

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

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

La direction, de concert avec le chef de la direction et le chef des Affaires financières de la Société, ont conclu, au 31 mars 2009, que les procédures et contrôles de communication de la Société permettaient effectivement de fournir une assurance raisonnable que :

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

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

La direction, avec le concours du chef de la direction et du chef des Affaires financières de la Société, a conclu, en date du 31 mars 2009, que les contrôles internes à l'égard de l'information financière avaient été conçus de manière à fournir une assurance raisonnable quant à la fiabilité de l'information financière et à la préparation des états financiers de la Société à des fins de publication conformément aux PCGR.

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

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

Il n'y a eu aucun changement de contrôles internes à l'égard de l'information financière de la Société au cours du premier trimestre de 2009 qui aurait eu une incidence importante ou dont on aurait pu raisonnablement croire qu'il aurait eu une incidence importante sur les contrôles internes à l'égard de l'information financière.

15. Mesures financières hors PCGR

BAIIALA

Le BAIIALA est une unité ne relevant pas des PCGR couramment utilisée dans le secteur du transport aérien pour mesurer le bénéfice avant intérêts, impôts, amortissement et locations avions. Cette unité de mesure donne un aperçu des résultats d'exploitation avant les coûts de location d'avions et l'amortissement, coûts qui varient sensiblement d'une compagnie aérienne à l'autre en raison de la façon dont chacune finance son matériel volant et ses autres actifs. Air Canada présente le BAIIALA avant et après la provision pour les enquêtes sur le fret pour ne pas risquer de fausser l'analyse des tendances à la base de ses rendements commerciaux. Comme le BAIIALA 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 se comparer à des mesures similaires présentées par d'autres sociétés ouvertes.

Le BAIIALA avant provision pour les enquêtes sur le fret et le BAIIALA d'Air Canada sont rapprochés du résultat d'exploitation comme suit :

(en millions de dollars canadiens)	Premiers trimestres		Variation (\$)
	2009	2008	
Perte d'exploitation avant provision pour les enquêtes sur le fret selon les PCGR	(188) \$	(12) \$	(176) \$
Rajouter :			
Locations avions	86	63	23
Amortissement	159	171	(12)
BAIIALA avant provision pour les enquêtes sur le fret	57 \$	222 \$	(165) \$
Rajouter :			
Provision pour les enquêtes sur le fret	-	(125)	125
BAIIALA	57 \$	97 \$	(40) \$

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

Air Canada se sert des « charges d'exploitation, exclusion faite de la charge de carburant » pour mesurer le rendement courant de son exploitation sans égard aux effets de la facture de carburant. Air Canada présente ses résultats en faisant exclusion 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 se comparer à des mesures similaires présentées par d'autres sociétés ouvertes.

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

(en millions de dollars canadiens)	Premiers trimestres		Variation (\$)
	2009	2008	
Charges d'exploitation selon les PCGR	2 579 \$	2 739 \$	(160) \$
Retrancher :			
Carburant avions	(593)	(715)	122
Charges d'exploitation, exclusion faite de la charge de carburant	1 986 \$	2 024 \$	(38) \$

16. Glossaire

BIIIALA – Unité couramment utilisée dans le secteur du transport aérien pour mesurer le bénéfice avant les intérêts, les impôts, l'amortissement et les locations avions, ne relevant pas des PCGR. Cette unité de mesure donne un aperçu des résultats d'exploitation avant les coûts de location avions et l'amortissement, lesquels coûts varient sensiblement d'une compagnie aérienne à l'autre en raison de la façon dont chacune finance son matériel volant et ses autres actifs. Voir la rubrique 15 du présent rapport de gestion pour un complément d'information.

CESMO – Charges d'exploitation par siège-mille offert.

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

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

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

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

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