

AIR CANADA



Premier trimestre de 2008
États financiers consolidés intermédiaires non vérifiés
et notes complémentaires

AIR CANADA 



AIR CANADA
ACGHS 

VACANCES
AIR CANADA 

AIR CANADA
CARGO 

Le 8 mai 2008

État consolidé des résultats

Non vérifiés (en millions de dollars canadiens, sauf les montants par action)	Trimestres terminés les 31 mars	
	2008	2007*
Produits d'exploitation		
Passages	2 311 \$	2 137 \$
Fret	124	141
Autres	292	232
	2 727	2 510
Charges d'exploitation		
Salaires et charges sociales	481	582
Carburant avions	715	585
Location avions	63	104
Redevances aéroportuaires et de navigation	241	243
Maintenance, matières et fournitures avions	203	249
Communications et technologies de l'information	73	71
Restauration et fournitures connexes	77	83
Amortissement et désuétude	note 6	171
Commissions	53	59
Contrat d'achat de capacité conclu avec Jazz	notes 7 et 11	235
Autres	427	443
	2 739	2 552
Perte d'exploitation avant élément ci-dessous	(12)	(42)
Provision pour les enquêtes sur les transports de fret	note 9	(125)
		-
Perte d'exploitation	(137)	(42)
Produits (charges) hors exploitation		
Intérêts créditeurs	18	27
Intérêts débiteurs	(81)	(93)
Intérêts capitalisés	17	36
Gain (perte) sur valeurs immobilisées	note 2	(36)
Gain (perte) sur instruments financiers comptabilisés à la juste valeur	note 5	(23)
Autres	(2)	(4)
	(107)	7
Perte avant les éléments suivants	(244)	(35)
Participation sans contrôle	(3)	(37)
Gain (perte) de change	(89)	33
Économie (charge) d'impôts sur les bénéfices		
Impôts exigibles	-	(6)
Impôts futurs	48	11
Perte de la période	(288) \$	(34) \$
Perte par action		
Résultat de base et dilué	(2,88) \$	(0,34) \$

*Les résultats consolidés d'Air Canada comprennent les résultats de Jazz jusqu'au 24 mai 2007 (note 1).
 Les notes ci-jointes font partie intégrante des états financiers consolidés.

Bilan consolidé

Non vérifiés (en millions de dollars canadiens)	31 mars 2008	31 décembre 2007
ACTIF		
Actif à court terme		
Trésorerie et équivalents de trésorerie	781 \$	527 \$
Placements à court terme	613	712
	1 394	1 239
Liquidités soumises à restrictions	55	124
Débiteurs	835	750
Stocks de carburant avions	72	98
Dérivés liés au carburant note 5	135	68
Charges payées d'avance et autres actifs à court terme	153	199
Impôts sur les bénéfices futurs	12	-
	2 656	2 478
Immobilisations corporelles note 2	7 737	7 919
Charges reportées	51	51
Actifs incorporels	954	952
Dépôts et autres actifs	463	437
	11 861 \$	11 837 \$
PASSIF		
Passif à court terme		
Créditeurs et charges à payer	1 149 \$	1 243 \$
Produits passages perçus d'avance	1 437	1 245
Obligation au titre des milles Aéroplan	55	55
Partie à moins d'un an de la dette à long terme et des obligations locatives	424	413
	3 065	2 956
Dette à long terme et obligations locatives	4 035	4 006
Impôts sur les bénéfices futurs	88	88
Passif au titre des prestations de retraite et avantages complémentaires	1 773	1 824
Autres passifs à long terme	480	336
	9 441	9 210
Participation sans contrôle	187	184
CAPITAUX PROPRES		
Capital social	274	274
Surplus d'apport	1 792	1 791
Bénéfices non répartis	34	322
Cumul des autres éléments du résultat étendu	133	56
	2 233	2 443
	11 861 \$	11 837 \$

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

État consolidé de la variation des capitaux propres

Non vérifiés (en millions de dollars canadiens)	Trimestres terminés les 31 mars	
	2008	2007
Capital social		
Actions ordinaires	274 \$	274 \$
Total du capital social	274	274
Surplus d'apport		
Solde au début de la période	1 791	1 693
Juste valeur des options sur actions attribuées aux employés de la Société, comptabilisée comme charge de rémunération	1	4
Total du surplus d'apport	1 792	1 697
Bénéfices non répartis (déficit)		
Solde au début de la période	322	(107)
Perte nette de la période	(288)	(34)
Bénéfices non répartis (déficit)	34	(141)
Cumul des autres éléments du résultat étendu		
Solde au début de la période	56	(26)
Autres éléments du résultat étendu	77	14
Total du cumul des autres éléments du résultat étendu	133	(12)
Total des bénéfices non répartis et du cumul des autres éléments du résultat étendu	167	(153)
Total des capitaux propres	2 233 \$	1 818 \$

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

État consolidé du résultat étendu

Non vérifiés (en millions de dollars canadiens)	Trimestres terminés les 31 mars	
	2008	2007*
Résultat étendu		
Perte de la période	(288) \$	(34) \$
Autres éléments du résultat étendu, après impôts :		
Gains nets sur des dérivés liés au carburant visés par l'application de la comptabilité de couverture (après déduction d'impôts de (46 \$), (3 \$) en 2007)	note 5 100	6
Reclassement au résultat des pertes (gains) réalisés nets sur des dérivés liés au carburant (après déduction d'impôts de 11 \$, néant en 2007)	note 5 (23)	8
	77	14
Total du résultat étendu	(211) \$	(20) \$

* Les résultats consolidés d'Air Canada comprennent les résultats de Jazz jusqu'au 24 mai 2007 (note 1).
 Les notes ci-jointes font partie intégrante des états financiers consolidés.

État consolidé des flux de trésorerie

Non vérifiés (en millions de dollars canadiens)	Trimestres terminés les 31 mars	
	2008	2007*
Flux de trésorerie liés aux activités		
Exploitation		
Perte de la période	(288) \$	(34) \$
Ajustements liés au rapprochement avec les flux de trésorerie nets		
provenant de l'exploitation		
Amortissement et désuétude	171	133
Perte (gain) à la cession d'actifs	36	(7)
Gain (perte) de change	65	(33)
Impôts sur les bénéfices futurs	(48)	(11)
Excédent de la capitalisation des régimes d'avantages sociaux sur la charge constatée	(51)	(69)
Diminution de l'obligation au titre des milles Aéroplan	(16)	(25)
Provision pour l'enquête sur les transports de fret note 9	125	-
Participation sans contrôle	3	37
Variation des éléments hors trésorerie du fonds de roulement	252	333
Autres	(19)	(44)
	230	280
Financement		
Emprunts liés au matériel volant et à des facilités	187	112
Distributions versées à la participation sans contrôle	-	(33)
Réduction de la dette à long terme et des contrats de location-acquisition	(322)	(78)
Autres	-	(36)
	(135)	(35)
Investissement		
Placements à court terme	99	(127)
Nouvelles immobilisations corporelles	(403)	(433)
Produit de la vente d'actifs	27	44
Produit d'opérations de cession-bail note 2	411	-
Gestion de trésorerie avec des apparentés	-	(13)
Autres	25	13
	159	(516)
Augmentation (diminution) de la trésorerie et des équivalents de trésorerie	254	(271)
Trésorerie et équivalents de trésorerie au début de la période	527	1 447
Trésorerie et équivalents de trésorerie à la fin de la période	781 \$	1 176 \$
Paiements en espèces d'intérêts	68 \$	56 \$
Paiements en espèces d'impôts sur les bénéfices	- \$	- \$

*Les résultats consolidés d'Air Canada comprennent les résultats de Jazz jusqu'au 24 mai 2007 (note 1).
 Les notes ci-jointes font partie intégrante des états financiers consolidés. Ne sont pas compris dans le poste Trésorerie et équivalents de trésorerie des placements à court terme de 613 \$ au 31 mars 2008 (925 \$ au 31 mars 2007).

**Notes complémentaires des états financiers consolidés intermédiaires (non vérifiés)
(en millions de dollars canadiens)****1. RÈGLES DE PRÉSENTATION ET NATURE DES ACTIVITÉS**

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

A) RÈGLES DE PRÉSENTATION

Les états financiers consolidés intermédiaires non vérifiés de la Société ont été dressés conformément aux méthodes comptables énoncées à la note 2 des états financiers consolidés annuels de 2007 de la Société, exception faite des modifications des méthodes comptables décrites ci-après à la rubrique B) Modifications de méthodes comptables.

Conformément aux principes comptables généralement reconnus du Canada (« PCGR »), ces états financiers intermédiaires ne comprennent pas toutes les informations requises dans les états financiers annuels et doivent être lus en parallèle avec les états financiers consolidés annuels de 2007 de la Société. La direction est d'avis que ces états financiers tiennent compte de tous les ajustements nécessaires à la présentation fidèle des résultats des périodes intermédiaires présentées.

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

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

Comptabilisation de Jazz

Air Canada est partie à un contrat d'achat de capacité (le « CAC de Jazz ») conclu avec Société en commandite Jazz Air (« Jazz »). La Société ne détient pas de parts sociales dans Jazz. Étant donné les modalités du CAC de Jazz, Jazz est considérée comme étant une entité à détenteurs de droits variables. La Société était considérée comme le principal bénéficiaire de Jazz jusqu'au 24 mai 2007. Par suite de la distribution, par ACE, de parts du Fonds de revenu Jazz Air le 24 mai 2007, la participation d'ACE dans le Fonds de revenu Jazz Air a été réduite, passant de 58,8 % à 49,0 %. Cette participation a, comme il a été présenté, été ramenée à 20,1 % le 22 octobre 2007 et à 9,5 % le 24 janvier 2008. Le Fonds de revenu Jazz Air détient la totalité des parts en circulation de Jazz. La distribution effectuée le 24 mai 2007 par ACE a donné lieu à une réévaluation de la question de savoir qui devait consolider Jazz, et il en est résulté que le Fonds de revenu Jazz Air est réputé être le principal bénéficiaire de Jazz selon la NOC-15, *Consolidation des entités à détenteurs de droits variables*. En conséquence, la Société ne consolide plus Jazz depuis le 24 mai 2007, date de la distribution. Depuis la date de la déconsolidation, la Société compte un seul secteur isolable. Voir la note 1 des états financiers consolidés annuels de 2007 de la Société.

B) MODIFICATIONS DES MÉTHODES COMPTABLES

Informations à fournir concernant le capital et Instruments financiers – informations à fournir et présentation

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

Le chapitre 1535 établit des normes à l'égard des informations à fournir sur le capital de l'entité et sur la façon dont il est géré. Ces normes visent à permettre aux utilisateurs des états financiers d'évaluer les objectifs, les politiques et les procédures de gestion du capital adoptés par l'entité. Voir la note 10 pour obtenir les informations à fournir par la Société en application du chapitre 1535.

Les chapitres 3862 et 3863 remplacent le chapitre 3861, « Instruments financiers – informations à fournir et présentation », et modifient et renforcent certaines obligations en matière d'informations à fournir qu'il prescrit tout en maintenant ses exigences quant à la présentation. Ces nouveaux chapitres viennent accroître l'importance de fournir de l'information sur la nature et l'ampleur des risques inhérents aux instruments financiers et sur la façon dont l'entité gère ces risques. Voir la note 5 pour obtenir les informations sur les instruments financiers de la Société. Lorsque les obligations concernant les informations à fournir prévues par une nouvelle norme n'avaient pas changé par rapport à celles prescrites par la norme remplacée et lorsque les informations n'étaient pas sensiblement différentes de celles présentées à la note 17 des états financiers consolidés annuels de 2007 de la Société, aucune information supplémentaire n'a été fournie.

Stocks

Le 1^{er} janvier 2008, la Société a adopté le chapitre 3031, « Stocks », de l'ICCA, qui remplace le chapitre 3030, « Stocks ». Le chapitre 3031 fournit des indications plus complètes au sujet de l'évaluation et contient de nouvelles obligations à l'égard de l'information à fournir afin d'accroître la transparence. La méthode comptable relative aux stocks de carburant avions adoptée par la Société est conforme aux exigences en matière d'évaluation comprises dans la nouvelle norme et, par conséquent, aucun ajustement n'a été constaté au moment de la transition. Cependant il faudra fournir davantage d'informations. Les informations supplémentaires qu'il convient de fournir sont indiquées ci-dessous.

Les principaux éléments de la nouvelle norme qui ont une incidence sur la Société sont les suivants :

- Évaluation des stocks au plus faible du coût et de la valeur nette de réalisation et directives concernant la détermination des coûts.
- Utilisation uniforme de la méthode du premier entré, premier sorti ou de la méthode du coût moyen pondéré pour évaluer le coût des autres stocks. La Société utilise la méthode du coût moyen pondéré.
- Reprise de dépréciations constatées antérieurement pour ramener les stocks à leur valeur nette de réalisation lorsque la valeur des stocks a augmenté à une période ultérieure.
- Fourniture d'informations sur les méthodes comptables adoptées, les valeurs comptables, le montant des stocks comptabilisés en charges, le montant de toute dépréciation des stocks et le montant de toute reprise de dépréciation comptabilisée en réduction du montant des stocks comptabilisé en charges.

Futures modifications de normes comptables

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

2. ACTIVITÉS DE FINANCEMENT ET D'INVESTISSEMENT
Boeing
Opérations de cession-bail

Au premier trimestre de 2008, la Société a pris livraison de quatre appareils 777 de Boeing. Un appareil a été financé en vertu d'une garantie d'emprunt consentie par l'Export-Import Bank of the United-States (« EXIM »), comme il est indiqué ci-dessous. Trois des appareils ont été financés par des opérations de cession-bail qui ont donné lieu à un produit de 411 \$. Le gain à la vente de 47 \$ connexe a été reporté et sera constaté dans le poste « Location avions » sur la durée des baux. Les contrats de location sont comptabilisés comme des contrats de location-exploitation et prévoient des baux de 12 ans et des versements mensuels. Les engagements au titre des contrats de location-exploitation pour ces appareils sont présentés à la note 16, « Engagements », des états financiers consolidés annuels de 2007 de la Société.

Emprunts

Le tableau qui suit présente l'emprunt libellé en yens japonais (JPY), garanti par le matériel volant livré, qu'Air Canada a souscrit au cours du trimestre terminé le 31 mars 2008 pour financer l'acquisition du matériel volant de Boeing :

	Nombre d'appareils	Taux d'intérêt	Échéance	Montant initial de l'emprunt en JPY	Montant initial de l'emprunt en dollars canadiens (\$ CA)
Premier trimestre de 2008					
777-200 de Boeing	1	1,03 %	2020	10 387	98 \$

Le tableau ci-dessous résume les principales obligations concernant le remboursement du capital (en \$ CA) liées au financement obtenu au trimestre terminé le 31 mars 2008 pour le matériel volant de Boeing, selon le taux de change en vigueur à cette date :

	Reste de 2008	2009	2010	2011	2012	Par la suite	Total
Financement des appareils de Boeing	6 \$	9 \$	9 \$	9 \$	9 \$	65 \$	107 \$

Embraer

Le tableau qui suit présente les emprunts, garantis par le matériel volant livré, qu'Air Canada a souscrits au cours du trimestre terminé le 31 mars 2008 pour financer l'acquisition du matériel volant d'Embraer :

	Nombre d'appareils	Taux d'intérêt	Échéance	Montant initial de l'emprunt en dollars américains (\$ US)	Montant initial de l'emprunt en dollars canadiens (\$ CA)
Premier trimestre de 2008					
190 d'Embraer	3	4,97 – 6,39 %	2020	68 \$	67 \$

Le tableau ci-dessous résume les principales obligations concernant le remboursement du capital (en \$ CA) liées au financement obtenu au trimestre terminé le 31 mars 2008 pour le matériel volant d'Embraer, selon le taux de change en vigueur à cette date :

	Reste de 2008	2009	2010	2011	2012	Par la suite	Total
Financement des appareils d'Embraer	2 \$	3 \$	3 \$	4 \$	4 \$	53 \$	69 \$

Cessions et provisions relatives aux immobilisations

Au premier trimestre de 2008 :

- La Société a comptabilisé une moins-value de 38 \$ (26 \$ après impôts) sur sa flotte de 767-200 de Boeing du fait de la modification de la date de mise hors service des appareils.
- La Société a vendu un A319 d'Airbus, d'une valeur comptable de 21 \$, pour un produit de 23 \$ qui a donné lieu à un gain à la vente de 2 \$ (1 \$ après impôts).

Au premier trimestre de 2007 :

- La Société a vendu un de ses biens immobiliers à vocation commerciale, d'une valeur comptable de 37 \$, pour un produit net de 42 \$. Le gain à la vente de 5 \$ (4 \$ après impôts) réalisé sur ce bien immobilier a été constaté dans le secteur Air Canada au premier trimestre de 2007.
- La Société a vendu 18 appareils retirés du service, d'une valeur comptable de néant, pour un produit de 2 \$. Le gain réalisé de 2 \$ (1 \$ après impôts) a été comptabilisé dans le secteur Air Canada au premier trimestre de 2007.

Financement avant livraison

Au premier trimestre de 2008, la Société a prélevé une tranche supplémentaire de 26 \$ et a remboursé un montant de 238 \$ au titre du financement avant livraison décrit à la note 8 des états financiers consolidés annuels de 2007 de la Société.

3. CHARGE DE RETRAITE ET D'AVANTAGES COMPLÉMENTAIRES

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

	Trimestres terminés les 31 mars	
	2008	2007*
Charge au titre des prestations de retraite	17 \$	38 \$
Charge au titre des avantages complémentaires	26	30
	43	68
Montant imputé aux apparentés	(9)	(10)
Charge nette de retraite et d'avantages complémentaires	34 \$	58 \$

* Les résultats consolidés d'Air Canada comprennent les résultats de Jazz jusqu'au 24 mai 2007 (note 1).

4. PROVISIONS LIÉES À LA MAIN-D'ŒUVRE

Le tableau ci-dessous indique les changements apportés aux provisions liées à la main-d'œuvre, comprises dans le passif à long terme lié aux employés (la partie à moins d'un an est incluse dans les « Crédeurs et charges à payer » :

	Trimestres terminés les 31 mars	
	2008	2007*
Solde au début de la période	66 \$	106 \$
Accroissement des intérêts	1	1
Charges constatées au titre des salaires et des charges sociales	-	2
Charges engagées	(9)	(14)
Solde à la fin de la période	58	95
Part à court terme	(26)	(48)
	32 \$	47 \$

* Les résultats consolidés d'Air Canada comprennent les résultats de Jazz jusqu'au 24 mai 2007 (note 1).

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

5. INSTRUMENTS FINANCIERS ET GESTION DES RISQUES

Comme il est mentionné à la note 1, le 1^{er} janvier 2008, la Société a adopté les chapitres 3862 et 3863 de l'ICCA. Ces nouvelles normes rehaussent les informations à fournir concernant les instruments financiers.

Récapitulatif des instruments financiers

	Valeurs comptables				31 décembre 2007
	31 mars 2008				
	Instruments financiers classés comme détenus à des fins de transaction	Instruments financiers classés comme détenus jusqu'à leur échéance	Prêts et créances	Passifs financiers évalués au coût après amortissement	
Actifs financiers					
Trésorerie et équivalents de trésorerie	781 \$	- \$	- \$	- \$	527 \$
Liquidités soumises à restrictions	55	-	-	-	124
Placements à court terme	613	-	-	-	712
Débiteurs	-	-	835	-	750
Dépôts et autres actifs					
Liquidités soumises à restrictions	75	-	-	-	84
Papier commercial adossé à des actifs	29	-	-	-	29
Dépôts liés à des appareils et autres dépôts	-	326	-	-	307
Instruments dérivés					
Dérivés liés au carburant	156	-	-	-	77
Swaps croisés	6	-	-	-	-
Swaps de taux d'intérêt	12	-	-	-	7
	1 727 \$	326 \$	835 \$	- \$	2 617 \$
Passifs financiers					
Créditeurs	- \$	- \$	- \$	1 127 \$	1 119 \$
Partie à moins d'un an de la dette à long terme et des obligations locatives	-	-	-	424	413
Dette à long terme et obligations locatives	-	-	-	4 035	4 006
Instruments dérivés					
Dérivés sur devises	22	-	-	-	124
Swaps de taux d'intérêt	-	-	-	-	2
	22 \$	- \$	- \$	5 586 \$	5 664 \$

Le classement des instruments financiers n'a subi aucun changement depuis le 31 décembre 2007.

Aux fins de la gestion de sa trésorerie, la Société peut à l'occasion liquider certains placements à court terme avant leur échéance initiale. Ces instruments financiers ne réunissent donc pas les critères nécessaires pour être classés dans les placements détenus jusqu'à leur échéance et ont été désignés comme étant détenus à des fins de transaction. Ils sont comptabilisés à la juste valeur, et les variations de la juste valeur sont classées dans les intérêts créditeurs.

Garanties liées à des opérations de crédit-bail

La Société détient des dépôts, dont la valeur comptable (soit 9 \$) est proche de la juste valeur, en garantie de certains appareils loués et sous-loués à des tiers. De ces dépôts, une tranche de 5 \$ a été affectée en garantie des obligations de la Société à l'endroit des loueurs des appareils. Les garanties détenues par la Société sont rendues au locataire ou au sous-locataire, selon le cas, à la fin du bail ou de la durée de la sous-location, à condition qu'il n'y ait eu aucun défaut de paiement pendant la durée du bail ou de la sous-location.

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

	Trimestres terminés les 31 mars	
	2008	2007
Partie inefficace des couvertures du prix du carburant	(38) \$	30 \$
Dérivés liés au carburant auxquels ne s'applique pas la comptabilité de couverture	6	2
Swaps de taux d'intérêt	3	2
Swaps croisés	6	-
Gain (perte) sur instruments financiers comptabilisés à la juste valeur	(23) \$	34 \$

Gestion des risques

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

Risque de taux d'intérêt

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

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

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

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

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

Risque de change

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

La majeure partie de l'encours de la dette de la Société est libellé en dollars américains. La dette libellée en dollars américains agit comme couverture économique du matériel volant visé, qui est habituellement acheté et vendu en dollars américains par Air Canada.

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

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

Les swaps croisés décrits à la rubrique sur la gestion du risque de taux d'intérêt, ci-dessus, agissent comme couverture économique du risque de change sur le financement de deux appareils 777 de Boeing, dont le capital était de 202 \$ (197 \$ US) au 31 mars 2008.

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

Risque de liquidité

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

La Société contrôle et gère le risque de liquidité en préparant des prévisions de trésorerie à cycle continu, en préservant sa marge de manœuvre relativement aux arrangements de financement et en dégageant sa facilité de crédit renouvelable de 400 \$. Voir l'analyse des échéances ci-dessous pour de plus amples renseignements.

Risque de marché

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

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

Analyse de sensibilité

Suit une analyse de sensibilité pour chaque type de risque de marché auquel la Société est exposée du fait des instruments financiers significatifs qu'elle a comptabilisés. L'analyse de sensibilité est fondée sur les changements des variables de risque pertinentes raisonnablement possibles au cours de la période de prévisions, c'est-à-dire un an. Ces hypothèses ne sont pas nécessairement représentatives des variations réelles de ces risques et ne sauraient être considérées comme fiables.

	Risque de taux d'intérêt ¹⁾	Risque de change		Autre risque de prix ²⁾	
	Bénéfice	Bénéfice		Bénéfice	Autres éléments du résultat étendu, montant net
	Variation de 1 %	Augmentation de 5 %	Diminution de 5 %	Variation de 10 %	
Trésorerie et équivalents de trésorerie	8 \$	- \$	- \$	- \$	- \$
Placements à court terme	6 \$	- \$	- \$	- \$	- \$
Dépôts liés à des appareils	- \$	(8) \$	8 \$	- \$	- \$
Dette à long terme et obligations locatives	16 \$	195 \$	(195) \$	- \$	- \$
Dérivés sur devises	- \$	(131) \$	87 \$	- \$	- \$
Dérivés liés au carburant	- \$	- \$	- \$	90 \$	19 \$
Swaps de taux d'intérêt	10 \$	(10) \$	10 \$	- \$	- \$

1) L'incidence favorable ou défavorable des variations de taux d'intérêt et de l'autre risque de prix sera sensiblement la même, compte tenu des niveaux actuels des prix et des hypothèses.

2) L'autre risque de prix a trait aux dérivés de la Société liés au carburant. L'analyse de sensibilité est fondée sur l'hypothèse que la comptabilité de couverture est efficace à 100 % pour la période et que les variations de la juste valeur des dérivés échéant à moins de un an sont portées au résultat tandis que celles correspondant aux dérivés à plus longue échéance sont comptabilisées dans les autres éléments du résultat étendu.

Risque lié au prix du carburant

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

- La juste valeur des dérivés liés au carburant désignés aux fins de la comptabilité de couverture qui sont en cours au 31 mars 2008 se chiffre à 147 \$, avec position favorable pour la Société.
- La variation de la juste valeur des dérivés s'établit à 112 \$ pour la période;
 - La partie efficace latente de la variation de la juste valeur des dérivés comptabilisée dans les autres éléments du résultat étendu s'établit à 134 \$ pour le premier trimestre de 2008, avant charge fiscale de 42 \$. La partie efficace réalisée de la variation de la juste valeur des dérivés comptabilisée dans les autres éléments du résultat étendu s'établit à 12 \$ pour le premier trimestre de 2008, avant charge fiscale de 4 \$. Les autres éléments du résultat étendu du trimestre terminé le 31 mars 2008 sont présentés, nets de cette charge d'impôts, dans l'état consolidé du résultat étendu d'Air Canada.
 - La partie inefficace de la variation de la juste valeur des dérivés comptabilisée dans les produits (charges) hors exploitation est de (38) \$ pour le premier trimestre de 2008. La partie inefficace correspond à l'écart entre la valeur intrinsèque et la juste valeur de marché des dérivés ainsi qu'à l'écart entre le dérivé de substitution d'Air Canada et le dérivé de la contrepartie. L'augmentation du montant comptabilisé dans les produits (charges) hors exploitation est attribuable au fait que la valeur intrinsèque des dérivés est supérieure à la juste valeur de marché en raison de l'augmentation du prix du carburant sur le marché par rapport aux prix d'exercice des dérivés d'Air Canada.

- La baisse du dollar au premier trimestre de 2008 s'est traduite par un gain de change de 4 \$ sur les contrats dérivés liés au carburant libellés en dollars américains. Ce gain a été comptabilisé dans le poste « Gain (perte) de change » de l'état consolidé des résultats.
- Au premier trimestre de 2008, la comptabilité de couverture a cessé d'être appliquée à certains contrats de couverture du prix du carburant, d'une juste valeur de 8 \$, qui ne remplissent plus les conditions d'application de la comptabilité de couverture. La juste valeur des contrats qui n'ont pas été liquidés sont à présent incluses dans les dérivés auxquels ne s'applique pas la comptabilité de couverture. La Société détient toujours ces instruments dérivés, car elle croit qu'ils constituent de bonnes couvertures économiques pour ce qui est de la gestion du risque lié au prix du carburant avions auquel elle est exposée. À l'échéance de ces contrats, le montant incorporé au cumul des autres éléments du résultat relativement à ces instruments dérivés sera pris en compte dans la charge de carburant.
- Au premier trimestre de 2008, les contrats de dérivés liés au carburant sont arrivés à échéance avec une juste valeur favorable de 32 \$ pour la Société. De ce montant, 8 \$ correspondent à des contrats ne remplissant plus les conditions d'application de la comptabilité de couverture.
- Au premier trimestre de 2008, la charge de carburant a diminué de 34 \$ avant impôts de 11 \$. Cette diminution, qui comprend un montant de 7 \$ lié aux contrats ayant cessé d'être désignés comme couvertures selon la comptabilité de couverture, a été retranchée du cumul des autres éléments du résultat étendu.
- Au premier trimestre de 2008, le cumul des autres éléments du résultat étendu a enregistré une augmentation nette de 112 \$, avant impôts de 35 \$. En date du 31 mars 2008, le solde du cumul des autres éléments du résultat étendu se chiffre à 196 \$, avant impôts. Le montant net estimatif des gains et des pertes présentés dans le cumul des autres éléments du résultat étendu qui devrait être reclassé au résultat net au cours des 12 mois à venir est de 172 \$ avant impôts.

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

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

Papier commercial adossé à des actifs (« PCAA »)

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

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

Analyse des échéances

Suit une analyse des échéances, fondée sur les flux de trésorerie contractuels avant actualisation, pour certains passifs financiers. L'analyse porte sur les volets « capital » et « intérêts » des obligations de paiement liées à la dette à long terme et repose sur les taux d'intérêts et les taux de change en vigueur le 31 mars 2008.

	Reste de 2008	2009	2010	2011	2012	Par la suite	Total
Obligations au titre de la dette à long terme	228 \$	293 \$	272 \$	278 \$	281 \$	2 155 \$	3 507 \$
Dette consolidée selon la NOC-15	122	105	153	340	93	193	1 006
Obligations locatives	204	152	147	142	184	588	1 417
Dérivés sur devises	22	-	-	-	-	-	22
	576 \$	550 \$	572 \$	760 \$	558 \$	2 936 \$	5 952 \$

6. INFORMATIONS SECTORIELLES

Depuis le 24 mai 2007, Air Canada compte un secteur isolable, comme il est indiqué à la note 1. Le rapprochement entre les montants globaux déclarés pour chaque secteur d'activité et pour chaque région et les montants applicables des états financiers consolidés s'établit comme suit :

	Trimestres terminés les 31 mars				2007* Total consolidé
	2008	Secteur	Jazz	Élimination	
	Air Canada	Air Canada			
Produits passages	2 311 \$	2 137 \$	- \$	- \$	2 137 \$
Produits fret	124	141	-	-	141
Autres produits	292	230	2	-	232
Produits externes	2 727	2 508	2	-	2 510
Produits intersectoriels	-	32	362	(394)	-
Total des produits	2 727	2 540	364	(394)	2 510
Salaires et charges sociales	481	499	83	-	582
Carburant avions	715	585	71	(71)	585
Location avions	63	79	35	(10)	104
Redevances aéroportuaires et de navigation	241	243	47	(47)	243
Maintenance, matières et fournitures avions	203	224	30	(5)	249
Communications et technologies de l'information	73	71	1	(1)	71
Restauration et fournitures connexes	77	80	4	(1)	83
Amortissement et désuétude	171	128	5	-	133
Commissions	53	59	-	-	59
Contrat d'achat de capacité conclu avec Jazz	235	230	-	(230)	-
Autres charges d'exploitation	427	420	52	(29)	443
Total des charges d'exploitation	2 739	2 618	328	(394)	2 552
Perte d'exploitation avant élément	(12)	(78)	36	-	(42)
Provision pour les enquêtes sur les transports de fret	(125)	-	-	-	-
Perte d'exploitation	(137)	(78)	36	-	(42)
Intérêts créditeurs	18	26	1	-	27
Intérêts débiteurs	(81)	(91)	(2)	-	(93)
Intérêts capitalisés	17	36	-	-	36
Gain (perte) sur valeurs immobilisées	(36)	7	-	-	7
Gain (perte) sur instruments financiers comptabilisés à la juste valeur	(23)	34	-	-	34
Autres produits (charges) hors exploitation	(2)	(4)	-	-	(4)
Participation sans contrôle	(3)	(2)	-	(35)	(37)
Gain (perte) de change	(89)	33	-	-	33
Économie d'impôts sur les bénéfices	48	5	-	-	5
	(151)	44	(1)	(35)	8
Bénéfice sectoriel (perte)	(288) \$	(34) \$	35 \$	(35) \$	(34) \$

* Les résultats consolidés d'Air Canada comprennent les résultats de Jazz jusqu'au 24 mai 2007 (note 1).

Le poste « Amortissement et désuétude » comprend un montant de 159 \$ (123 \$ en 2007) au titre de l'amortissement d'immobilisations corporelles pour le trimestre clos le 31 mars 2008. En 2007, ce montant était ventilé comme suit : Air Canada : 118 \$ et Jazz : 5 \$.

Informations d'ordre géographique

Produits passages	Trimestres terminés les 31 mars	
	2008	2007*
Lignes intérieures	922 \$	848 \$
Lignes transfrontalières	530	489
Lignes transatlantiques	370	358
Lignes transpacifiques	205	212
Autres	284	230
	2 311 \$	2 137 \$

* Les résultats consolidés d'Air Canada comprennent les résultats de Jazz jusqu'au 24 mai 2007 (note 1).

Produits fret	Trimestres terminés les 31 mars	
	2008	2007*
Lignes intérieures	23 \$	26 \$
Lignes transfrontalières	5	7
Lignes transatlantiques	58	57
Lignes transpacifiques	28	40
Autres	10	11
	124 \$	141 \$

* Les résultats consolidés d'Air Canada comprennent les résultats de Jazz jusqu'au 24 mai 2007 (note 1).

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

Voir aussi la note 7, « Opérations entre apparentés ».

7. OPÉRATIONS ENTRE APPARENTÉS

Au 31 mars 2008, ACE détient une participation de 75 % dans Air Canada. Air Canada est appelée à conclure diverses opérations entre apparentés avec ACE et avec d'autres entités liées à ACE, notamment Aéroplan SEC (« Aéroplan »), Jazz et Soutien & Services Techniques ACTS Aéro (« ACTS Aéro »). Au cours du trimestre, la participation d'ACE dans Jazz a été ramenée à 9,5 %. Voir la note 11, « Contrat d'achat de capacité » pour de plus amples informations sur les opérations conclues avec Jazz. ACTS Aéro exerce les activités qu'exerçait ACTS SEC (« ACTS ») avant la vente d'ACTS annoncée par ACE et finalisée le 16 octobre 2007. Voir la note 20 des états financiers consolidés annuels de 2007 de la Société pour de plus amples informations sur ACTS Aéro.

Les soldes d'opérations entre apparentés présentés ci-dessous concernent principalement la prestation de services, y compris la répartition des coûts liés aux employés et les activités de gestion de trésorerie centralisée. Les soldes d'opérations commerciales entre apparentés sont assortis de modalités prévoyant le paiement dans les 30 jours suivant la réception de la facture.

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

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

Suit le sommaire des produits et charges découlant d'opérations avec des apparentés :

	Trimestres terminés les 31 mars	
	2008	2007
Produits		
Produits passages tirés d'Aéroplan liés aux primes Aéroplan, après déduction de l'achat de milles Aéroplan	40 \$	33 \$
Produits de location d'immeubles provenant d'apparentés	9	10
Produits tirés de services de technologie de l'information fournis aux apparentés	6	6
Produits tirés de services généraux et autres	14	6
Produits fret provenant d'apparentés	-	1
	69 \$	56 \$
Charges		
Charges de maintenance liées aux services d'ACTS / ACTS Aéro	140 \$	188 \$
Autres charges	4	4
Recouvrement des salaires et charges sociales liés aux employés détachés auprès d'apparentés	(96)	(99)
	48 \$	93 \$

8. ENGAGEMENTS
Appareils 787 de Boeing

Boeing a avisé Air Canada que la livraison du premier appareil 787, prévue initialement en février 2010, était reportée à 2012, et que les livraisons supplémentaires, qui devaient au départ s'échelonner entre 2010 et 2014, étaient reportées d'environ deux ans à deux ans et demi. Les prévisions de dépenses en immobilisations d'Air Canada, y compris les acomptes avant livraison, ont été modifiées pour rendre compte de ce retard.

Obligations contractuelles

Le tableau ci-dessous présente les obligations contractuelles d'Air Canada au 31 mars 2008 pour le reste de 2008 ainsi que pour les quatre prochains exercices et après 2012.

	Reste de 2008	2009	2010	2011	2012	Par la suite	Total
Obligations liées aux contrats de location-exploitation	220 \$	290 \$	278 \$	214 \$	196 \$	624 \$	1 822 \$
Dépenses en immobilisations faisant l'objet d'engagements	291	29	53	84	457	3 779	4 693
	511 \$	319 \$	331 \$	298 \$	653 \$	4 403 \$	6 515 \$

9. ÉVENTUALITÉS

Enquêtes des autorités en matière de concurrence sur le transport de fret

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

Au cours du premier trimestre de 2008, la Société a constaté une provision d'un montant estimatif provisoire de 125 \$. Cette estimation 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. La provision n'est pas liée aux procédures de tous les territoires de compétence, mais seulement des endroits où elle dispose de suffisamment d'information pour en établir une. 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.

10. INFORMATIONS SUR LE CAPITAL

La Société considère le capital comme la somme de la dette à long terme, de la participation sans contrôle, des contrats de location-exploitation capitalisés et des capitaux propres. La Société a conclu des ententes de financement avant livraison pour certains avions et, comme les appareils n'ont pas encore été livrés, cette dette est exclue du calcul du capital. La Société inclut dans le capital les contrats de location-exploitation capitalisés, mesure couramment utilisée dans le secteur pour attribuer une valeur aux obligations en vertu de contrats de location-exploitation. La valeur correspond à la charge annualisée de location des appareils multipliée par 7,5 pour estimer la valeur actualisée des obligations locatives, coefficient couramment utilisé dans le secteur du transport aérien. La mesure utilisée ne reflète pas nécessairement la juste valeur ou la valeur actualisée nette liée aux paiements minimaux futurs au titre des obligations locatives, car elle ne repose pas sur les paiements contractuels résiduels et que le coefficient peut ne pas tenir compte des taux d'actualisation implicites dans les contrats de location ou des taux en vigueur pour des obligations analogues assorties de conditions et de risques semblables. Cette définition du capital, utilisée par la direction, pourrait ne pas être comparable à d'autres mesures présentées par d'autres sociétés ouvertes.

La Société surveille aussi son ratio dette nette ajustée-total de la dette nette et des capitaux propres. La dette nette ajustée correspond à la somme de la dette à long terme, de la participation sans contrôle et des contrats de location-exploitation capitalisés moins la trésorerie, les équivalents de trésorerie et les placements à court terme.

La Société gère son capital en fonction des principaux objectifs suivants :

- planifier les obligations de remboursement afin qu'elles cadrent avec la durée de vie prévue des principaux actifs générateurs de produits de la Société;
- veiller à ce que la Société ait accès au capital afin de financer son programme de renouvellement et de remise en état du parc aérien et veiller à ce que les niveaux de trésorerie soient suffisants pour pallier la détérioration de la situation économique, le cas échéant;
- maintenir un équilibre adéquat entre le capital provenant d'emprunts et le capital provenant d'investisseurs, selon l'évaluation donnée par le ratio dette nette ajustée-total de la dette nette et des capitaux propres;
- maintenir la qualité de crédit de la Société afin de lui faciliter l'accès aux marchés financiers à des taux d'intérêts concurrentiels.

Dans le but de maintenir ou d'ajuster la structure de son capital, la Société prend les mesures suivantes : elle modifie parfois le type de financement auquel elle a recours pour son matériel volant, notamment en optant pour l'achat au lieu de la location; elle reporte ou annule des dépenses liées au matériel volant en n'exerçant pas les options disponibles ou en vendant les options qu'elle détient sur des appareils; elle prélève de sa facilité de crédit renouvelable disponible les montants nécessaires pour répondre aux besoins en matière de liquidités et elle émet des titres de créances ou de capitaux propres, le tout selon les conditions du marché et les modalités des ententes sous-jacentes conclues avec des tiers.

Au 31 mars 2008 et au 31 décembre 2007, le capital total est le suivant :

	31 mars 2008	31 décembre 2007
Dette à long terme et obligations locatives	4 035 \$	4 006 \$
Partie à moins d'un an de la dette à long terme et des obligations locatives	424	413
Participation sans contrôle	4 459	4 419
Contrats de location-exploitation capitalisés	187	184
Moins : financement avant livraison compris dans la dette à long terme	1 995	2 115
	(324)	(521)
Dette ajustée et participation sans contrôle	6 317	6 197
Capitaux propres	2 233	2 443
Capital total	8 550 \$	8 640 \$
Dette ajustée et participation sans contrôle	6 317	6 197
Moins : trésorerie, équivalents de trésorerie et placements à court terme	(1 394)	(1 239)
Dette nette ajustée et participation sans contrôle	4 923 \$	4 958 \$
Ratio dette nette ajustée-dette nette ajustée et des capitaux propres	68,8 %	67,0 %

Le capital total et le ratio dette nette ajustée-total de la dette nette et des capitaux propres n'ont pas varié de façon significative au cours du trimestre. La diminution du ratio depuis le 31 décembre 2007 est attribuable en partie à la perte nette subie au premier trimestre de 2008.

11. CONTRAT D'ACHAT DE CAPACITÉ DE JAZZ

Air Canada et Jazz sont parties au contrat d'achat de capacité (CAC) de Jazz. Aux termes de ce contrat, Air Canada achète la quasi-totalité de la capacité du parc aérien de Jazz à des tarifs prédéterminés, et rembourse à Jazz, sans majoration, certains coûts refacturés visés par le CAC de Jazz, comprenant la charge de carburant, les redevances aéroportuaires et de navigation et autres. Les frais comportent un volet variable, qui est fonction de l'utilisation des appareils de Jazz, et un volet fixe. Ils sont présentés dans la catégorie concernée des charges d'exploitation, dans les résultats d'Air Canada. Voir la note 19, « Opérations entre apparentés », des états financiers consolidés annuels de 2007 de la Société pour de plus amples informations sur le CAC de Jazz. Les résultats consolidés d'Air Canada comprennent les résultats de Jazz jusqu'au 24 mai 2007 (note 1).

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

	Trimestres terminés les 31 mars	
	2008	2007
Frais au titre du CAC de Jazz	235 \$	230 \$
Coûts refacturés de Jazz pour le carburant	93	71
Coûts refacturés de Jazz au titre des redevances aéroportuaires	50	47
Autres coûts refacturés de Jazz	15	13
Total des frais au titre du CAC de Jazz et des coûts refacturés de Jazz	393 \$	361 \$