



Premier trimestre 2012

États financiers consolidés résumés intermédiaires non audités et notes complémentaires

Le 4 mai 2012

ÉTAT CONSOLIDÉ DE LA SITUATION FINANCIÈRE

Non audité (en millions de dollars canadiens)	31 mars 2012	31 décembre 2011
ACTIF		
Actif courant		
Trésorerie et équivalents de trésorerie	774 \$	848 \$
Placements à court terme	1 475	1 251
Total de la trésorerie, des équivalents de trésorerie et des placements à court terme	2 249	2 099
Liquidités soumises à restrictions	45	76
Créances clients	682	712
Stocks de carburant avions	87	92
Rechanges et fournitures	90	93
Charges payées d'avance et autres actifs courants	187	255
Total de l'actif courant	3 340	3 327
Immobilisations corporelles	5 064	5 088
Immobilisations incorporelles	326	312
Goodwill	311	311
Dépôts et autres actifs	515	595
Total de l'actif	9 556 \$	9 633 \$
PASSIF		
Passif courant		
Dettes fournisseurs et charges à payer	1 229 \$	1 175 \$
Produits passages perçus d'avance	1 757	1 554
Partie courante de la dette à long terme et des obligations au titre des contrats de location-financement	note 4	396
Total du passif courant	3 382	3 153
Dette à long terme et obligations au titre des contrats de location-financement	note 4	3 883
Passif au titre des régimes de retraite et autres avantages du personnel		5 459
Provisions liées à la maintenance		557
Autres passifs non courants		440
Total du passif	13 721 \$	13 639 \$
CAPITAUX PROPRES		
Capitaux propres attribuables aux actionnaires		
Capital social	840	840
Surplus d'apport	59	58
Déficit	(5 125)	(4 983)
Total des capitaux propres attribuables aux actionnaires	(4 226)	(4 085)
Participation ne donnant pas le contrôle	61	79
Total des capitaux propres	(4 165)	(4 006)
Total du passif et des capitaux propres	9 556 \$	9 633 \$

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

COMPTE CONSOLIDÉ DE RÉSULTAT

Non audité (en millions de dollars canadiens, sauf les données par action)	Trimestres clos les 31 mars	
	2012	2011
Produits des activités ordinaires		
Passages	2 524 \$	2 311 \$
Fret	122	116
Autres	316	326
Total des produits des activités ordinaires	2 962	2 753
Charges opérationnelles		
Carburant avions	889	742
Salaires et charges sociales	536	506
Redevances aéroportuaires et de navigation	242	234
Contrats d'achat de capacité	note 8 256	242
Dotations aux amortissements et aux pertes de valeur	180	185
Maintenance avions	182	166
Frais de vente et frais de distribution	166	166
Restauration et fournitures connexes	69	68
Communications et technologies de l'information	49	50
Locations avions	88	88
Autres	398	372
Total des charges opérationnelles	3 055	2 819
Résultat opérationnel	(93)	(66)
Produits (charges) non opérationnels		
Profits de change	87	104
Produits d'intérêts	9	9
Charges d'intérêts	(80)	(84)
Coût financier net du passif au titre des avantages du personnel	note 5 (7)	(4)
Profit (perte) sur instruments financiers comptabilisés à la juste valeur	note 7 (7)	27
Perte sur participations dans Aveos	note 3 (65)	-
Autres	1	(5)
	(62)	47
Perte avant impôts sur le résultat	(155)	(19)
Économie d'impôts sur le résultat	-	-
Perte nette de la période découlant des activités poursuivies	(155) \$	(19) \$
Perte nette de la période découlant des activités abandonnées – Aveos	note 3	(55)
Perte nette de la période		
Bénéfice net (perte) attribuable aux :		
Actionnaires d'Air Canada	(211)	(21)
Participations ne donnant pas le contrôle	1	2
	(210) \$	(19) \$
Perte nette par action attribuable aux actionnaires d'Air Canada		
Perte par action découlant des activités poursuivies – résultat de base et dilué	(0,56) \$	(0,07) \$
Perte par action découlant des activités abandonnées – résultat de base et dilué	(0,20) \$	- \$
	(0,76) \$	(0,07) \$

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

ÉTAT CONSOLIDÉ DU RÉSULTAT GLOBAL

Non audité (en millions de dollars canadiens)	Trimestres clos les 31 mars	
	2012	2011
Résultat global		
Perte nette de la période	(210)	(19) \$
Autres éléments du résultat global, déduction faite des impôts :		
Profit net sur le passif des régimes d'avantages du personnel	note 5 69	16
Total du résultat global	(141) \$	(3) \$
Résultat global attribuable aux :		
Actionnaires d'Air Canada	(142) \$	(5)
Participations ne donnant pas le contrôle	1	2
	(141) \$	(3) \$
Résultat global attribuable aux actionnaires d'Air Canada découlant des :		
Activités poursuivies	(87)	(5)
Activités abandonnées	(55)	–
	(142) \$	(5) \$

ÉTAT CONSOLIDÉ DES VARIATIONS DES CAPITAUX PROPRES

Non audité (en millions de dollars canadiens)	Capital social	Surplus d'apport	Déficit	Total du capital social	Participations ne donnant pas le contrôle	Total des capitaux propres
1 ^{er} janvier 2011	846 \$	54 \$	(2 334) \$	(1 434) \$	146 \$	(1 288) \$
Bénéfice net (perte)	–	–	(21)	(21)	2	(19)
Profit net sur le passif des régimes d'avantages du personnel	–	–	16	16	–	16
Total du résultat global	–	–	(5)	(5)	2	(3)
Rémunération fondée sur des actions	–	1	–	1	–	1
Actions achetées en fiducie pour la prime de reconnaissance envers les employés	(11)	–	–	(11)	–	(11)
Actions émises pour la prime de reconnaissance envers les employés	5	–	–	5	–	5
Distributions	–	–	–	–	(45)	(45)
31 mars 2011	840 \$	55 \$	(2 339) \$	(1 444) \$	103 \$	(1 341) \$
1 ^{er} janvier 2012	840 \$	58 \$	(4 983) \$	(4 085) \$	79 \$	(4 006) \$
Bénéfice net (perte)	–	–	(211)	(211)	1	(210)
Profit net sur le passif des régimes d'avantages du personnel	–	–	69	69	–	69
Total du résultat global	–	–	(142)	(142)	1	(141)
Rémunération fondée sur des actions	–	1	–	1	–	1
Distributions	–	–	–	–	(19)	(19)
31 mars 2012	840 \$	59 \$	(5 125) \$	(4 226) \$	61 \$	(4 165) \$

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

TABLEAU CONSOLIDÉ DES FLUX DE TRÉSORERIE

Non audité (en millions de dollars canadiens)	Trimestres clos les 31 mars	
	2012	2011
Flux de trésorerie liés aux activités suivantes :		
Activités opérationnelles		
Perte nette de la période	(210) \$	(19) \$
Ajustements au titre du rapprochement avec les flux de trésorerie nets liés aux activités opérationnelles		
Dotation aux amortissements et aux pertes de valeur	180	185
Profit de change	(89)	(118)
Excédent de la capitalisation des régimes d'avantages du personnel sur la charge de ces régimes	(35)	(21)
Dérivés liés au carburant et autres dérivés	note 7 (9)	(35)
Perte sur participations dans Aveos	note 3 65	-
Activités abandonnées – Aveos	note 3 55	-
Variation des provisions au titre de la maintenance	7	19
Variation des éléments hors trésorerie du fonds de roulement	326	260
Provision pour enquêtes sur le fret	note 6 (8)	(29)
Autres	(4)	10
Flux de trésorerie nets liés aux activités opérationnelles	278	252
Activités de financement		
Produits des emprunts	note 4 149	63
Réduction de la dette à long terme et des obligations au titre des contrats de location-financement	(125)	(267)
Distributions liées aux entités ad hoc de locations d'appareils	(16)	(31)
Flux de trésorerie nets liés aux activités de financement	8	(235)
Activités de financement		
Placements à court terme	(224)	90
Achats d'immobilisations corporelles et incorporelles	(149)	(62)
Produit de la vente d'immobilisations	2	1
Autres	11	(34)
Flux de trésorerie nets liés aux activités d'investissement	(360)	(5)
Augmentation (diminution) de la trésorerie et des équivalents de trésorerie	(74)	12
Trésorerie et équivalents de trésorerie au début de la période	848	1 090
Trésorerie et équivalents de trésorerie à la fin de la période	774 \$	1 102 \$
 Palements d'intérêts en trésorerie	95 \$	102 \$
Palements d'impôts sur le résultat en trésorerie	- \$	- \$

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

Notes complémentaires afférentes aux états financiers consolidés résumés intermédiaires (non audités)
(en millions de dollars canadiens, sauf les montants concernant les actions)

1. INFORMATIONS GÉNÉRALES ET BASE D'ÉTABLISSEMENT

Les états financiers consolidés résumés intermédiaires non audités ci-joints (les « états financiers ») sont ceux d'Air Canada. Air Canada est constituée en société par actions et domiciliée au Canada. Son siège social est situé au 7373, boulevard Côte-Vertu Ouest (Saint-Laurent), au Québec. Le terme « Société » s'entend, selon le contexte, d'Air Canada et d'une ou plusieurs de ses filiales, y compris Société en commandite Touram (« Vacances Air Canada »). Les présents états financiers tiennent compte aussi de certaines entités locatrices de matériel volant et de sociétés d'avitaillement, qui sont consolidées selon l'interprétation du SIC 12 (SIC-12), « Consolidation des entités ad hoc ».

La Société établit ses états financiers selon les principes comptables généralement reconnus du Canada (les « PCGR »), tels qu'ils sont définis dans la partie I du Manuel de l'Institut Canadien des Comptables Agréés (le « Manuel de l'ICCA »), lesquels intègrent les Normes internationales d'information financière (les « IFRS ») publiées par l'International Accounting Standards Board (l'« IASB »). Les présents états financiers ont été établis conformément aux IFRS applicables pour l'établissement d'états financiers intermédiaires, notamment IAS 34, Information financière intermédiaire. Conformément aux PCGR, les présents états financiers ne contiennent pas toutes les informations financières que doivent contenir les états financiers annuels et doivent être lus en parallèle avec les états financiers consolidés annuels de la Société pour l'exercice clos le 31 décembre 2011. Selon l'opinion de la direction, les états financiers rendent compte de tous les ajustements nécessaires pour donner une image fidèle des résultats de la période intermédiaire présentée. Certains chiffres comparatifs ont été retraités afin de les rendre conformes à la présentation des états financiers adoptée pour l'exercice considéré.

Le Conseil d'administration de la Société a approuvé les présents états financiers pour publication le 3 mai 2012.

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

2. MÉTHODES COMPTABLES

Les présents états financiers ont été établis en fonction des méthodes comptables présentées à la note 3 afférente aux états financiers consolidés annuels de l'exercice 2011, sauf pour ce qui suit. On se reportera à la note 3 afférente aux états financiers consolidés annuels pour de plus amples informations sur les normes comptables nouvelles et modifiées publiées, mais non encore en vigueur.

Méthode de comptabilisation des émissions de gaz carbonique

L'Union européenne a promulgué une loi instituant un système d'échange de quotas d'émission (le « système communautaire d'échange de quotas d'émission » ou « SCEQE ») qui s'applique à l'industrie aéronautique à compter de janvier 2012, y compris pour les vols reliant le Canada et les pays de l'Union européenne. Cette loi oblige les exploitants aériens à surveiller et à déclarer leur consommation de carburant et leurs émissions de gaz carbonique. La Société a commencé à prendre en compte les modalités du SCEQE en janvier 2012. Elle a adopté un modèle de comptabilisation en fonction du coût du règlement selon lequel les quotas d'émission accordés par l'Union européenne sont comptabilisés dans les immobilisations incorporelles et sont évalués à la juste valeur à la date de la comptabilisation initiale, et compensés par imputation d'un montant correspondant aux produits différés, au titre d'une subvention gouvernementale. Les quotas d'émission achetés sont comptabilisés au coût et également intégrés dans les immobilisations incorporelles. Les immobilisations incorporelles sont par la suite évaluées selon le modèle du coût prévu dans IAS 38, Immobilisations incorporelles, et décomptabilisées à la fin de chaque période de conformité relative aux émissions de gaz carbonique (la « période de conformité ») en défaillant le montant concerné de la provision au titre des obligations liées aux émissions de la Société. La méthode de comptabilisation des pertes de valeur des immobilisations de la Société s'applique aux immobilisations incorporelles. La subvention gouvernementale, évaluée en fonction de la juste valeur des quotas d'émission à la date de la comptabilisation initiale, est amortie en portant un montant en réduction des autres charges opérationnelles sur la période de conformité en fonction du volume d'émissions généré pendant la période par rapport au volume d'émissions prévu pour la période de conformité. Une provision au titre des quotas d'émission a été comptabilisée et une charge compensatoire a été imputée aux autres charges opérationnelles, les émissions de gaz carboniques étant établies à partir d'un modèle reposant sur la moyenne pondérée des coûts par unité d'émission que la Société s'attend à engager pour l'ensemble de la période de conformité. Les quotas d'émission, déduction faite de la provision au titre du respect des quotas d'émission, ont totalisé 17 \$ au 31 mars 2012 et ils ont été comptabilisés dans les immobilisations incorporelles. Le crédit différé au titre de la subvention gouvernementale s'est élevé à 17 \$ et il a été comptabilisé dans les dettes fournisseurs et charges à payer.

3. PARTICIPATIONS DANS AVEOS

Le 18 mars 2012, Aveos Performance aéronautique inc. (« Aveos ») a annoncé qu'elle cessait ses activités de maintenance des cellules à ses installations de Montréal, Winnipeg et Vancouver. Le 19 mars 2012, Aveos a déposé une demande de protection sous la Loi sur les arrangements avec les créanciers des compagnies (« LACC ») et le 20 mars 2012, elle a mis fin, par voie de lettre, à l'emploi de tous ses employés.

Air Canada a en conséquence ramené à néant la valeur comptable de sa participation dans Aveos Holding Company, société mère d'Aveos ainsi que la valeur comptable d'un billet à long terme à recevoir d'Aveos, et elle a comptabilisé une perte sur participations de 65 \$ au premier trimestre de 2012. Air Canada a également comptabilisé un passif de 55 \$, imputé aux activités abandonnées, relativement à l'engagement d'Air Canada découlant d'un programme d'indemnisation de départ. On se reportera aux paragraphes ci-dessous pour de plus amples informations à ce sujet.

Les montants liés aux activités opérationnelles à payer et à recevoir par Air Canada et par Aveos, y compris les factures faisant l'objet de litiges, pourraient être subordonnés à la suspension d'instance d'Aveos et sont présentés en montant net. Le règlement définitif de ces montants pourrait dépendre de l'issue de la procédure. Par conséquent, certains soldes comptabilisés reposent sur un certain nombre d'estimations et d'hypothèses et le dénouement des actions entre les parties ne peut être prédit. Une incertitude persiste concernant la résolution finale et, par conséquent, des provisions ou charges supplémentaires pourraient être nécessaires.

Activités abandonnées

Le 31 janvier 2011, le Conseil canadien des relations industrielles a rendu une ordonnance (l'« ordonnance ») dans laquelle il a établi que la vente de l'ancienne entreprise de maintenance et de réparation d'appareils, de moteurs et de composants d'Air Canada était visée par le Code canadien du travail au moment de sa réalisation et a déterminé qu'Aveos était un employeur distinct, lié par des conventions collectives séparées. La publication de cette ordonnance a signifié l'enclenchement du processus par lequel certains membres du personnel d'Air Canada sont devenus salariés d'Aveos avec prise d'effet le 14 juillet 2011.

Aux termes de l'ordonnance et d'un programme de départ volontaire connexe, Air Canada est tenue de verser un maximum de 1 500 indemnités de départ volontaire aux employés d'Aveos représentés par l'AIMTA et au service d'Aveos à la date de l'ordonnance (chaque indemnité de départ correspondant au maximum à 52 semaines de salaire), si les employés concernés font l'objet d'une mise à pied permanente ou d'un licenciement parce qu'Aveos cesserait d'être le fournisseur exclusif de services de grand entretien à Air Canada avant le 30 juin 2015. Jusqu'au 30 juin 2013, ces indemnités seraient également offertes si l'insolvabilité, la liquidation ou la faillite d'Aveos entraînaient à la fois la résiliation des contrats conclus par Air Canada et Aveos et le licenciement ou la mise à pied permanente d'employés représentés par l'AIMTA.

Du fait de la demande de protection d'Aveos en vertu de la LACC, un passif de 55 \$ correspondant au coût total que la Société pourrait devoir engager relativement à ces indemnités de départ a été comptabilisé dans les dettes fournisseurs et charges à payer et imputé aux activités abandonnées au premier trimestre de 2012. Cette mesure n'a eu aucun effet sur les flux de trésorerie liés aux activités abandonnées au premier trimestre de 2012.

Participations dans Aveos

En 2010, Aveos s'est entendue avec ses prêteurs et porteurs de titres de capitaux propres sur les modalités d'un plan de restructuration consensuel visant à restructurer le capital de la société. Dans le cadre de cette refonte du capital, Air Canada et Aveos ont conclu des ententes visant à régler certains contentieux et à modifier les conditions de certains arrangements contractuels de façon qu'Air Canada détienne à terme une participation minoritaire dans les capitaux propres d'Aveos et un billet à terme d'une valeur nominale de 22 \$. Par suite de ces ententes, la participation d'Air Canada dans Aveos, comptabilisée selon la méthode de la mise en équivalence, s'est établie à 49 \$, selon sa juste valeur estimative, dont 2 \$ au titre d'honoraires juridiques. Un billet à terme de 22 \$ a été comptabilisé à sa juste valeur estimative de 11 \$, selon la valeur actuelle des flux de trésorerie attendus, sur une base actualisée. Avant qu'Aveos demande la protection des tribunaux en vertu de la LACC, la valeur comptable du billet à terme était de 14 \$.

Du fait de la demande, par Aveos, de protection en vertu de la LACC, la participation et le billet à terme ont été ramenés à leur juste valeur estimative de néant au 31 mars 2012 et un montant total de 65 \$ a été comptabilisé dans les charges non opérationnelles.

Entente sur les régimes de retraite et avantages complémentaires

Comme il est décrit à la note 10 afférente aux états financiers consolidés annuels de 2011, Air Canada et Aveos sont parties à une Entente sur les régimes de retraite et avantages complémentaires visant le transfert de certains actifs et obligations au titre des régimes de retraite et des avantages complémentaires à Aveos. Le 14 juillet 2011 (la « date d'accréditation »), certains employés syndiqués d'Air Canada ont décidé de devenir des employés d'Aveos. Aux termes de l'entente sur les régimes de retraite et avantages complémentaires et sous réserve de toute approbation nécessaire du Bureau du surintendant des institutions financières (« BSIF »), les actifs et obligations au titre des régimes de retraite, des avantages complémentaires de retraite et des avantages postérieurs à l'emploi relatifs aux employés syndiqués détachés seront transférés à Aveos, s'il y a lieu.

Les modalités de l'Entente sur les régimes de retraite et avantages complémentaires relatives aux employés syndiqués détachés prévoient la détermination du passif de solvabilité et des actifs des régimes de retraite en date du 14 juillet 2011 à l'égard des employés syndiqués détachés à Aveos qui assurent les services de maintenance des cellules et en date du 16 octobre 2007 à l'égard des employés syndiqués détachés à Aveos occupant d'autres fonctions. Aux termes de l'Entente sur les régimes de retraite et avantages complémentaires, Air Canada indemnisera Aveos pour la valeur actuelle du passif comptable à l'égard des avantages complémentaires de retraite et des avantages postérieurs à l'emploi au 14 juillet 2011. Ces montants seront versés par Air Canada à Aveos tous les trimestres pendant une période n'excédant pas cinq ans après le détachement. Dans le cadre des ententes, une lettre de crédit, d'un montant de 20 \$, a été émise par Air Canada à Aveos au titre des prestations de retraite et d'invalidité et des passifs liés aux retraités dont Air Canada est responsable selon l'Entente sur les régimes de retraite et avantages complémentaires. Ce montant est comptabilisé dans les dépôts et autres actifs.

Jusqu'à la date d'accréditation, le coût des prestations de retraite au titre des services rendus au cours de l'exercice ainsi que le coût des services rendus au cours de l'exercice et les coûts financiers liés aux prestations complémentaires se rapportant aux employés détachés à Aveos ont été passés en charges par Air Canada et recouvrés en entier sous forme d'un montant facturé à Aveos. À partir de la date d'accréditation, les employés détachés accumulent des avantages du personnel dans les régimes à prestations déterminées d'Aveos. Les états financiers ne tiennent pas compte de la détermination, selon l'Entente sur les régimes de retraite et avantages complémentaires, des passifs de solvabilité ou du montant des actifs des régimes de retraite qui serait transféré à Aveos ni du montant de l'indemnisation qu'Air Canada pourrait devoir verser à Aveos, ces montants n'étant pas encore déterminés.

Compte tenu de l'incertitude liée au dépôt par Aveos d'une demande de protection en vertu de la LACC, l'incidence du dépôt de cette demande sur les montants définitifs des transferts et d'indemnisation entre Air Canada et Aveos n'a pas été déterminée.

4. DETTE À LONG TERME ET OBLIGATIONS AU TITRE DES CONTRATS DE LOCATION-FINANCEMENT

	Échéance finale	Taux d'intérêt moyen pondéré (%)	31 mars 2012	31 décembre 2011
Financement d'appareils a)				
Financement en dollars US à taux fixe	2012 – 2021	7,51	1 418 \$	1 515 \$
Financement en dollars US à taux variable	2015 – 2021	2,73	711	701
Financement en yens à taux variable	2020	0,33	176	199
Financement en dollars CA à taux variable	2012	-	-	2
Billets garantis de premier rang – en dollars US	2015 – 2016	9,94	799	813
Billets garantis de premier rang – en dollars CA	2015	10,13	300	300
Autre financement garanti – en dollars US b)	2013 – 2015	6,41	284	235
Autre financement garanti – en dollars CA b)	2012 – 2032	5,32	248	204
Dette à long terme			3 936	3 969
Obligations au titre des contrats de location-financement	2013 – 2033	10,05	406	426
Total de la dette et des obligations au titre des contrats de location-financement			4 342	4 395
Escompte non amorti			(12)	(12)
Tranche non amortie des coûts d'émission des titres de créance			(51)	(53)
Partie courante			(396)	(424)
Dette à long terme et obligations au titre de contrats de location-financement			3 883 \$	3 906 \$

Les modalités et conditions des instruments correspondent à celles décrites à la note 9 afférente aux états financiers consolidés annuels de la Société pour 2011, sauf en ce qui concerne les faits suivants, survenus au premier trimestre de 2012 :

- a) La Société a prélevé un montant net de 41 \$ (42 \$ US), déduction faite de frais de financement de 1 \$, des montants finaux disponibles aux termes d'une convention de crédit visant à refinancer la dette relative à quatre A319 d'Airbus, pour une période de cinq ans.
- b) La Société a prélevé un montant additionnel de 106 \$ d'une facilité d'emprunt renouvelable prévoyant un financement de 43 \$ CA et de 63 \$ US.

On se reportera à la note 6 pour les obligations de la Société au titre du remboursement du capital et du paiement des intérêts au 31 mars 2012.

5. PASSIF AU TITRE DES RÉGIMES DE RETRAITE ET AUTRES AVANTAGES DU PERSONNEL

Charges de retraite et autres avantages futurs du personnel

La Société a constaté la charge suivante au titre des régimes de retraite à prestations définies et des autres avantages futurs du personnel (montant net) :

	Trimestres clos les 31 mars	
	2012	2011
Compte consolidé de résultat		
Charges opérationnelles		
Salaires et charges sociales		
Prestations de retraite	55 \$	52 \$
Autres avantages du personnel	14	17
	69 \$	69 \$
Produits (charges) non opérationnels		
Coût financier net du passif au titre des avantages du personnel		
Prestations de retraite	7 \$	10 \$
Autres avantages du personnel	(14)	(14)
	(7) \$	(4) \$
Etat consolidé des autres éléments du résultat global		
Profit net (perte) sur passif au titre des avantages du personnel		
Prestations de retraite	87 \$	1 \$
Autres avantages du personnel	(18)	15
	69 \$	16 \$

6. ENGAGEMENTS ET ÉVENTUALITÉS

Boeing

Au premier trimestre de 2012, la Société a exercé ses droits d'achat envers trois appareils 777 de Boeing dont les livraisons sont prévues pour la fin de 2013 et le premier semestre de 2014. À la suite de l'exercice de ces droits d'achat, au 31 mars 2012, la Société avait en cours des engagements auprès de The Boeing Company (« Boeing ») visant l'acquisition de 37 appareils 787 de Boeing et de cinq appareils 777 de Boeing. On se reportera à la note 17 afférente aux états financiers consolidés annuels de 2011 pour de plus amples informations.

Engagements d'immobilisations

Au 31 mars 2012, le coût global estimatif des appareils de Boeing en commande ferme et des autres immobilisations faisant l'objet d'un engagement était d'environ 5 559 \$ (dont 3 051 \$ au titre d'engagements de financement, sous réserve du respect de certaines conditions). Les montants en dollars US ont été convertis au cours de clôture du change le 31 mars 2012, soit 0,9975 \$ CA. Le coût global estimatif des appareils repose sur les prix de livraison qui comprennent les augmentations estimatives et, s'il y a lieu, les intérêts reportés sur le paiement à la livraison calculés selon le TIOL à 90 jours aux États-Unis au 31 mars 2012. Les autres immobilisations faisant l'objet d'un engagement ont principalement trait à des bâtiments et à des projets d'améliorations locatives.

	Reste de 2012	2013	2014	2015	2016	Par la suite	Total
Engagements d'immobilisations	218 \$	467 \$	986 \$	566 \$	999 \$	2 323 \$	5 559 \$

Analyse des échéances

Les obligations de remboursement du capital et des intérêts au 31 mars 2012 sur la dette à long terme et les obligations au titre des contrats de location-financement sont les suivantes :

Principal	Reste de 2012	2013	2014	2015	2016	Par la suite	Total
Obligations au titre de la dette à long terme	258 \$	531 \$	262 \$	1 356 \$	452 \$	1 077 \$	3 936 \$
Obligations au titre des contrats de location-financement	42	60	56	51	25	172	406
	300 \$	591 \$	318 \$	1 407 \$	477 \$	1 249 \$	4 342 \$

Intérêts	Reste de 2012	2013	2014	2015	2016	Par la suite	Total
Obligations au titre de la dette à long terme	178 \$	231 \$	200 \$	141 \$	50 \$	104 \$	904 \$
Obligations au titre des contrats de location-financement	29	34	28	22	18	64	195
	207 \$	265 \$	228 \$	163 \$	68 \$	168 \$	1 099 \$

Provisions pour éventualités et litiges

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

Au premier trimestre de 2012, la Société a conclu une entente de règlement relativement à une action en recours collectif aux États-Unis. Cette entente ne prévoit aucune admission de responsabilité et doit encore être approuvée par les tribunaux. Dans le cadre de cette entente, la Société a versé un montant de 8 \$ au premier trimestre de 2012 en règlement de l'action en recours collectif aux États-Unis.

Autres provisions

Au premier trimestre de 2012, un passif de 18 \$ a été comptabilisé dans les salaires et charges sociales relativement aux paiements versés dans le cadre du programme de participation aux bénéfices du personnel. Ce passif est une estimation qui repose sur un certain nombre d'hypothèses et l'évaluation que fait la Société de l'obligation implicite liée à cette question. Des ajustements pourraient être apportés aux montants comptabilisés.

7. INSTRUMENTS FINANCIERS ET GESTION DES RISQUES

Récapitulatif du profit (de la perte) sur les instruments financiers comptabilisés à la juste valeur

	Trimestres clos les 31 mars	
	2012	2011
Dérivés liés au carburant	(8) \$	36 \$
Swaps de taux d'intérêt	-	(3)
Contrats à terme sur actions	-	(3)
Autres	1	(3)
Profit (perte) sur instruments financiers comptabilisés à la juste valeur	(7) \$	27 \$

Gestion du risque lié au prix du carburant

Au premier trimestre de 2012, la Société a comptabilisé une perte de 8 \$ dans la perte sur instruments financiers comptabilisés à la juste valeur au titre des dérivés liés au carburant (profit de 36 \$ en 2011). Au premier trimestre de 2012, la Société a acheté des contrats d'options d'achat de pétrole brut et de produits raffinés couvrant une partie du risque lié au carburant pour 2012. La prime rattachée à ces contrats s'élève à 15 \$.

Au 31 mars 2012, la Société avait couvert environ **33 %** de ses achats prévus de carburéacteur pour le reste de 2012 à un prix plafond moyen équivalent au West Texas Intermediate (« WTI ») de 116 \$ US le baril. Les contrats de la Société destinés à couvrir les achats prévus de carburéacteur pour 2012 comprennent des options d'achat et des écarts sur options d'achat. La juste valeur du portefeuille de dérivés liés au carburant au 31 mars 2012 s'établit à **18 \$**, avec position favorable à la Société (11 \$, avec position favorable à la Société au 31 décembre 2011) et elle est comptabilisée dans les charges payées d'avance et autres actifs courants.

Le tableau ci-dessous présente les volumes notionnels par baril ainsi que les moyennes pondérées des prix plancher et plafond du pétrole équivalent WTI pour chaque exercice actuellement couvert par type d'instruments dérivés au 31 mars 2012. Une augmentation du prix du carburant propulsant celui-ci au-dessus du prix plafond moyen se traduirait par un gain de couverture pour la Société, les écarts sur options d'achat étant assujettis à un prix plafond de protection moyen de 143 \$ US le baril.

Instruments dérivés	Terme	Volume (en barils)	Prix plancher moyen pondéré du pétrole WTI (en \$ US/baril)
Options d'achat	2012	6 076 341	116 \$
Écarts sur options d'achat	2012	120 000	116 \$

Clauses restrictives des ententes concernant les cartes de crédit

Tel qu'il est mentionné à la note 18 des états financiers consolidés annuels de 2011, la société a conclu diverses ententes visant le traitement des opérations par carte de crédit de ses clients. L'expiration des principales ententes de traitement des opérations par carte de crédit en Amérique du Nord d'Air Canada a été reportée jusqu'au 31 août 2012. En outre, Air Canada est dans la phase finale des négociations en vue de la conclusion d'une entente à plus long terme.

8. CONTRATS D'ACHAT DE CAPACITÉ

Air Canada a conclu des contrats d'achat de capacité avec Jazz Aviation S.E.C. et avec certains autres transporteurs régionaux. Le tableau qui suit présente les frais d'achat de capacité et les coûts refacturés aux termes de ces contrats pour les périodes considérées :

	Trimestres clos les 31 mars	
	2012	2011
Frais d'achat de capacité	256 \$	242 \$
Charge de carburant refacturée	105	92
Redevances aéroportuaires refacturées	50	47
Autres coûts refacturés	21	18
	432 \$	399 \$