



**Deuxième trimestre de 2008
Rapport de gestion**

Le 8 août 2008

Table des matières

1.	Avant-propos	1
2.	Mise en garde concernant les énoncés prospectifs	2
3.	Participations dans le secteur de l'aviation commerciale	3
4.	Faits marquants	4
5.	Méthodes comptables	5
6.	Résultats d'exploitation – deuxième trimestre de 2008	8
6.1.	Air Canada.....	11
6.2.	Éléments non sectoriels et éliminations (« ENSE »).....	12
7.	Résultats d'exploitation – premier semestre de 2008	13
7.1.	Air Canada.....	16
7.2.	Éléments non sectoriels et éliminations (« ENSE »).....	17
8.	Gestion financière et gestion du capital	18
8.1.	Analyse de la situation financière.....	18
8.2.	Facilité de crédit renouvelable d'Air Canada.....	19
8.3.	Flux de trésorerie consolidés	19
8.4.	Obligations contractuelles	21
8.5.	Obligations de capitalisation des régimes de retraite d'Air Canada.....	21
8.6.	Dépenses en immobilisations et contrats de financement connexes d'Air Canada	22
8.7.	Parc d'Air Canada	23
8.8.	Gestion du capital	23
8.9.	Capital social	25
9.	Opérations entre apparentés	26
10.	Instruments financiers et gestion du risque	27
11.	Facteurs de risque	31
12.	Données financières trimestrielles	32
13.	Arrangements hors bilan	33
14.	Contrôles et procédures	33
15.	Mesures financières hors PCGR	33
16.	Glossaire	35

1. Avant-propos

Gestion ACE Aviation Inc. (« ACE »), qui a été constituée en société le 29 juin 2004, est une société de portefeuille chapeautant plusieurs sociétés du secteur du transport aérien. Au premier semestre de 2008, ACE comptait deux secteurs isolables : Air Canada et les éléments non sectoriels et éliminations (« ENSE »). En 2007, outre Air Canada et les ENSE, ACE comptait les secteurs isolables suivants : Aéroplan Société en commandite (« Aéroplan ») jusqu'au 14 mars 2007, Jazz Air SEC (« Jazz ») jusqu'au 24 mai 2007 et ACTS SEC (« ACTS ») jusqu'au 16 octobre 2007.

Les actions à droit de vote variable de catégorie A et les actions à droit de vote de catégorie B d'ACE sont inscrites à la cote de la Bourse de Toronto (« TSX ») respectivement sous les symboles ACE.A et ACE.B.

Le présent Rapport de gestion du deuxième trimestre de 2008 doit être lu en parallèle avec les états financiers consolidés intermédiaires non vérifiés et les notes complémentaires du deuxième trimestre de 2008 d'ACE ainsi qu'avec les états financiers consolidés vérifiés de l'exercice 2007 d'ACE et les notes et rapport de gestion s'y rapportant. Aux fins du présent Rapport de gestion, « Société » renvoie, selon le contexte, à ACE et à ses participations du secteur de l'aviation commerciale collectivement, à ACE et à une ou à plusieurs de ses participations du secteur de l'aviation commerciale, à une ou à plusieurs de ses participations du secteur de l'aviation commerciale, ou à ACE à proprement parler. Sauf indication contraire du contexte, tous les montants en numéraire sont exprimés en dollars canadiens. Pour une explication des principaux termes utilisés dans le présent Rapport de gestion, il convient de se reporter à la rubrique 16, *Glossaire*. À moins d'indication contraire, le présent Rapport de gestion est à jour au 8 août 2008.

Certaines données comparatives ont été reclassées pour se conformer au mode de présentation des états financiers adopté pour la période écoulée.

Le Comité de vérification, des finances et du risque d'ACE a examiné les états financiers consolidés intermédiaires non vérifiés du deuxième trimestre de 2008 ainsi que les notes et le rapport de gestion s'y rapportant, et le Conseil d'administration d'ACE a approuvé ces documents avant leur publication. Pour un complément d'information sur les documents financiers publics d'ACE, dont sa notice annuelle, il convient de se reporter au site de SEDAR au www.sedar.com, d'EDGAR au www.sec.gov/edgar.shtml ou d'ACE au www.aceaviation.com.

2. Mise en garde concernant les énoncés prospectifs

Dans ses communications orales ou écrites, ACE fait souvent des déclarations à caractère prospectif qui sont reprises dans le présent Rapport de gestion ou qui peuvent être intégrées à des documents déposés auprès d'autorités de réglementation en matière de valeurs mobilières tant au Canada qu'aux États-Unis. Ces énoncés prospectifs se reconnaissent à l'emploi de termes ou d'expressions comme « il devrait », « il se pourrait que », « il est prévu que », « on estime que », « on s'attend à ce que », « on projette que » et autres qui soulignent les éventualités possibles et font renvoi aux hypothèses retenues. Ces énoncés peuvent porter sur des observations concernant entre autres les stratégies, les attentes, les activités planifiées ou les actions à venir.

Comme, de par leur nature, les énoncés prospectifs partent d'hypothèses, ils sont soumis à d'importants risques et incertitudes. Toute prévision ou projection n'est donc pas entièrement assurée en raison, notamment, de la survenance possible d'événements externes ou de l'incertitude qui caractérise le secteur. Les résultats qui y sont présentés peuvent différer sensiblement des résultats réels en raison de divers facteurs, dont les prix de l'énergie, les conditions du secteur, du marché et de l'économie en général, des conflits armés, des attentats terroristes, l'évolution de la demande en fonction du caractère saisonnier du secteur, la capacité de réduire les coûts d'exploitation et les effectifs, les relations du travail, les négociations collectives ou les conflits de travail, les questions de retraite, les taux de change et d'intérêt, l'évolution de la législation, des développements ou procédures réglementaires défavorables ainsi que les litiges en cours avec des tiers, ainsi que les facteurs précisés dans le Rapport de gestion, notamment ceux dont il est question à la rubrique *Facteurs de risque* du Rapport de gestion de l'exercice 2007 d'ACE daté du 7 février 2008 et à la rubrique 11 du présent Rapport de gestion. Les énoncés prospectifs du présent Rapport de gestion représentent les attentes d'ACE en date de son établissement, et ils peuvent changer par la suite. Toutefois, ACE 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 en vertu de la réglementation en valeurs mobilières applicable.

3. Participations dans le secteur de l'aviation commerciale

Suit la liste des participations qu'ACE détient dans le secteur de l'aviation commerciale en date du 8 août 2008.

	Société du secteur de l'aviation commerciale	Participation
Air Canada (TSX : AC.A, AC.B)	<p>Air Canada est le plus important transporteur aérien au Canada à assurer des services intérieurs et internationaux et le plus grand fournisseur de services passagers réguliers sur le marché canadien, sur le marché transfrontalier et sur le marché international, au départ et à destination du Canada. Les filiales en propriété exclusive d'Air Canada sont :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Société en commandite AC Cargo (« Air Canada Cargo »), de concert avec Air Canada, est le plus grand fournisseur de services de transport de fret aérien au Canada. • Société en commandite ACGHS (« Services au sol Air Canada ») assure des services d'escale dans les aéroports. • Société en commandite Touram (« Vacances Air Canada ») est un grand voyageur canadien qui offre des forfaits vacances. 	75,0 %
ACTS Aéro	ACTS Aéro est une entreprise de services complets de maintenance, de réparation et de révision (« MRR ») proposant ses services dans le monde entier (voir rubrique 4).	27,8 %

4. Faits marquants

Les faits ci-après ont marqué la période allant du 1^{er} janvier au 7 août 2008.

Offre de rachat substantielle - Janvier 2008

Le 10 janvier 2008, ACE a reçu et accepté, aux fins de rachat et d'annulation, un total de 40 023 427 actions à droit de vote variable de catégorie A et de 9 894 166 actions à droit de vote de catégorie B au prix de 30,00 \$ l'action, pour un prix de rachat total d'environ 1 498 M\$, conformément aux modalités d'une offre de rachat substantielle. Aucune action privilégiée convertible d'ACE n'a été déposée aux termes de l'offre comme si elle avait été convertie.

Jazz

Le 24 janvier 2008, ACE a vendu 13 000 000 de parts du Fonds de revenu Jazz Air dans le cadre d'une vente dispensée à certains fonds et comptes gérés par West Face Capital Inc. et à Sunrise Partners Limited Partnership au prix de 7,45 \$ la part, pour un produit net total d'environ 97 M\$ pour ACE.

Le 2 juin 2008, ACE a réalisé la vente sur le marché d'un total de 11 726 920 parts du Fonds de revenu Jazz Air pour un produit net total de 85 M\$ pour ACE. ACE ne détient plus de participation dans le Fonds de revenu Jazz Air depuis cette date.

Aéroplan

Le 21 avril 2008, ACE a vendu 20 400 000 parts du Fonds de revenu Aéroplan au prix de 17,50 \$ la part, pour un produit net total de 343 M\$ pour ACE.

Le 2 juin 2008, ACE a réalisé la vente sur le marché d'un total de 19 892 088 parts du Fonds de revenu Aéroplan pour un produit net total de 349 M\$ pour ACE. ACE ne détient plus de participation dans le Fonds de revenu Aéroplan depuis cette date.

ACTS Aéro

Le 14 janvier 2008, ACE a reçu un produit en espèces de 40 M\$ représentant la totalité des fonds entiercés à la clôture de la monétisation d'ACTS le 16 octobre 2007.

En juin 2008, une entité liée au Grupo TACA a exercé son option de vente et vendu à ACE sa participation de 5 % dans ACTS Aéro pour 19 M\$ (18 M\$ US), faisant passer la participation d'ACE dans ACTS Aéro de 22,8 % à 27,8 %.

Offre de rachat substantielle - Juin 2008

Le 18 juin 2008, ACE a reçu et accepté, aux fins de rachat et d'annulation, un total de 12 537 084 actions à droit de vote variable de catégorie A et de 10 190 187 actions à droit de vote de catégorie B au prix de 22,00 \$ l'action, pour un prix de rachat total de 500 M\$, conformément aux modalités d'une offre de rachat substantielle. Aucune action privilégiée convertible d'ACE n'a été déposée aux termes de l'offre comme si elle avait été convertie.

5. Méthodes comptables

ACE dresse ses états financiers consolidés conformément aux principes comptables généralement reconnus (« PCGR ») du Canada.

Les principes et méthodes comptables ayant présidé à l'établissement des états financiers consolidés intermédiaires non vérifiés d'ACE pour le deuxième trimestre de 2008 sont décrits à la note 2 afférente aux états financiers consolidés vérifiés d'ACE pour l'exercice 2007.

Les résultats d'ACE rendent compte de la consolidation des activités d'Aéroplan jusqu'au 14 mars 2007, de celles de Jazz jusqu'au 24 mai 2007 et de celles d'ACTS jusqu'au 16 octobre 2007. Après ces dates, les participations d'ACE dans Aéroplan (jusqu'au 9 mai 2008), dans ACTS Aéro et dans Jazz (jusqu'au 7 février 2008) sont comptabilisées à la valeur de consolidation. À compter du 9 mai 2008 pour Aéroplan et du 7 février 2008 pour Jazz et jusqu'au 1^{er} juin 2008, la participation d'ACE dans ces entités est classée dans chaque cas comme un placement « disponible à la vente ». À compter du 2 juin 2008, ACE ne détient plus de participation dans Aéroplan ni dans Jazz. En raison des changements précités, les résultats d'exploitation de 2008 ne sont pas directement comparables aux résultats d'exploitation de 2007.

Pour dresser les états financiers consolidés d'ACE conformément aux PCGR du Canada, la direction doit établir des estimations et poser des hypothèses qui influent sur l'actif et le passif déclarés, sur la présentation du passif éventuel et sur les montants déclarés des produits et des charges pour la période visée par les états financiers consolidés. ACE révisé ces estimations et hypothèses à intervalles réguliers, en fonction des antécédents et d'autres facteurs pertinents. Les montants réels pourraient différer sensiblement de ces estimations et hypothèses. Pour un complément d'information sur les estimations fondamentales ayant présidé à l'établissement des états financiers consolidés d'ACE, il y a lieu de se reporter à la rubrique *Estimations comptables critiques* du Rapport de gestion de l'exercice 2007 d'ACE daté du 7 février 2008. Il n'y a pas eu de changement notable aux estimations comptables critiques d'ACE par rapport à celles qui y étaient alors exposées.

Comptabilisation d'Aéroplan

À la suite de la distribution spéciale par ACE de parts du Fonds de revenu Aéroplan et de la conversion de ses parts restantes d'Aéroplan SEC en parts du Fonds de revenu Aéroplan le 14 mars 2007, pour la période du 14 mars 2007 au 9 mai 2008, ACE ne consolidait plus les résultats d'exploitation, le bilan et les flux de trésorerie d'Aéroplan, et elle comptabilisait sa participation dans Aéroplan à la valeur de consolidation. Par suite de la réduction de sa participation en deçà de 20 % et de la résiliation de la convention des porteurs de titres entre ACE et le Fonds de revenu Aéroplan le 9 mai 2008, pour la période allant du 9 mai au 1^{er} juin 2008, ACE ne comptabilisait plus Aéroplan à la valeur de consolidation, et sa participation dans Aéroplan était classée comme un placement « disponible à la vente » dans les instruments financiers. Les variations latentes de la juste valeur pour la période ont été constatées au titre des « autres éléments du résultat étendu » et les distributions de la part du Fonds de revenu Aéroplan, au titre des « bénéfices tirés des participations et autres revenus de placement », du poste « produits (charges) hors exploitation » dans l'état consolidé des résultats d'ACE. Le 2 juin 2008, ACE a vendu ses parts restantes du Fonds de revenu Aéroplan. ACE ne détient plus depuis de participation dans Aéroplan.

Depuis qu'elle y a ramené à moins de 20 % sa participation et qu'elle a résilié la convention des porteurs de titres avec le Fonds de revenu Aéroplan le 9 mai 2008, ACE n'exerce plus d'influence notable sur Aéroplan.

Comptabilisation de Jazz

À la suite de la distribution spéciale de parts de Fonds de revenu Jazz Air le 24 mai 2007, ACE ne consolidait plus les résultats d'exploitation, le bilan et les flux de trésorerie de Jazz après cette date, et elle a comptabilisé sa participation dans Jazz pour la période du 24 mai 2007 au 7 février 2008 à la valeur de consolidation. À la suite de la vente par ACE de parts du Fonds de revenu Jazz Air le 24 janvier 2008 et de la résiliation de la convention des porteurs de titres entre ACE et le Fonds de revenu Jazz Air le 7 février 2008, pour la période du 7 février 2008 au 1^{er} juin 2008, ACE ne comptabilisait plus Jazz à la valeur de consolidation, et la participation qu'ACE détient dans Jazz était classée à titre de placement « disponible à la vente » dans les instruments financiers. Les variations latentes de la juste valeur pour la période ont été inscrites au titre des « autres éléments du résultat étendu » et les distributions du Fonds de revenu Jazz Air, au titre des « bénéfices tirés des

participations et autres revenus de placement » du poste « produits (charges) hors exploitation » dans l'état consolidé des résultats d'ACE. Le 2 juin 2008, ACE a vendu ses parts restantes du Fonds de revenu Jazz Air. ACE ne détient plus depuis de participation dans Jazz.

Comptabilisation d'ACTS

À la suite de la monétisation d'ACTS du 16 octobre 2007, ACE ne consolide plus les résultats d'exploitation, le bilan et les flux de trésorerie d'ACTS à compter de cette date, et elle comptabilise sa participation dans ACTS à la valeur de consolidation.

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.

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 plus loin la rubrique 10 pour un complément d'information sur les instruments financiers de la Société.

D'autres renseignements sur ces nouvelles normes comptables se trouvent plus loin aux rubriques 8.8 et 10.

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, un complément d'information est inclus à cet égard dans les états financiers consolidés intermédiaires non vérifiés à compter du premier trimestre de 2008.

Futures modifications de normes comptables

En février 2008, l'ICCA a publié le chapitre 3064, « Écarts d'acquisition et actifs incorporels », qui établit des normes de comptabilisation, d'évaluation, de présentation et d'information applicables aux écarts d'acquisition et aux actifs incorporels des entreprises. Le chapitre ne s'applique cependant pas à la comptabilisation initiale des écarts d'acquisition et 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.

En février 2008, 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 semblable 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 est à élaborer un plan visant à faire passer ses états financiers consolidés sous le régime des IFRS. Entre autres, le plan vise à mesurer les incidences des IFRS en ce qui concerne :

- les conventions comptables et les décisions de mise en œuvre;
- les systèmes informatiques et autres technologies de l'information;
- le contrôle interne à l'égard de l'information financière;
- les contrôles et procédures de présentation de l'information;
- l'expertise en matière d'information financière;
- les activités commerciales.

La Société a institué une équipe IFRS interfonctionnelle et assure actuellement la formation des principaux employés concernés.

La Société est aussi en train d'évaluer les différences entre ses méthodes comptables actuelles et les IFRS, ainsi que les diverses solutions de rechange dont elle disposera au moment de leur adoption. Cette évaluation porte notamment sur la conversion des systèmes informatiques et de technologies de l'information, le contrôle interne à l'égard de l'information financière, les contrôles et procédures de présentation de l'information et les activités commerciales. Il est fort probable que des différences ressortiront de cette comparaison et que les modifications qu'elles entraîneront pourront être considérables pour les états financiers consolidés de la Société.

6. Résultats d'exploitation – deuxième trimestre de 2008

Le tableau ci-dessous présente les résultats de la Société, les résultats de ses secteurs isolables et certaines mesures hors PCGR pour le deuxième trimestre de 2008. Les informations sectorielles ont été établies de la même façon que les informations financières produites en interne aux fins de la prise de décisions.

(en millions de dollars canadiens)	2 ^e trimestre de 2008		
	Air Canada	ENSE	Total ACE
Produits d'exploitation			
Produits passages	2 454 \$	- \$	2 454 \$
Produits fret	139	-	139
Autres produits	189	1	190
	2 782	1	2 783
Charges d'exploitation			
Salaires et charges sociales	480	7	487
Carburant avions	848	-	848
Locations avions	69	-	69
Redevances aéroportuaires et de navigation	255	-	255
Maintenance, matières et fournitures avions	172	-	172
Communications et technologies de l'information	72	-	72
Restauration et fournitures connexes	81	-	81
Amortissement et désuétude	173	(2)	171
Commissions	47	-	47
CAC de Jazz	233	-	233
Autres charges d'exploitation	345	5	350
	2 775	10	2 785
Bénéfice (perte) d'exploitation	7	(9)	(2)
Produits (charges) hors exploitation			
Intérêts créditeurs	15	8	23
Intérêts débiteurs	(78)	(9)	(87)
Intérêts capitalisés	8	-	8
Gain à la cession d'actifs	7	908	915
Gain sur instruments financiers inscrits à la juste valeur	176	-	176
Bénéfices tirés des participations et autres revenus de placement ^{1) 2)}	-	5	5
Autres produits hors exploitation	-	-	-
	128	912	1 040
Bénéfice avant les éléments suivants	135	903	1 038
Participation sans contrôle	(3)	(29)	(32)
Gain de change	48	-	48
Charge d'impôts	(58)	(166)	(224)
Bénéfice de la période	122	708	830
BAIIALA/BAIIA ³⁾	249 \$	(11) \$	238 \$

1) Rend compte de la participation d'ACE dans Aéroplan (du 1^{er} avril au 9 mai 2008) et dans ACTS Aéro (pour le deuxième trimestre de 2008) comptabilisée à la valeur de consolidation.

2) Rend compte des distributions du Fonds de revenu Aéroplan du 10 mai 2008 à juin 2008 et du Fonds de revenu Jazz Air du 1^{er} avril 2008 à juin 2008.

3) Voir la rubrique 15, Mesures financières hors PCGR, pour un rapprochement du BAIIALA au résultat d'exploitation.

Le tableau ci-dessous présente les résultats de la Société, les résultats de ses secteurs isolables et certaines mesures hors PCGR pour le deuxième trimestre de 2007.

(en millions de dollars canadiens)	2 ^e trimestre de 2007				
	Air Canada	Jazz ¹⁾	ACTS	ENSE	Total ACE
Produits d'exploitation					
Produits passages	2 336 \$	- \$	- \$	- \$	2 336 \$
Produits fret	135	-	-	-	135
Autres produits	128	1	56	3	188
Produits externes	2 599	1	56	3	2 659
Produits intersectoriels	40	248	202	(490)	-
	2 639	249	258	(487)	2 659
Charges d'exploitation					
Salaires et charges sociales	475	56	90	5	626
Carburant avions	636	54	-	(53)	637
Locations avions	75	22	-	(6)	91
Redevances aéroportuaires et de navigation	257	33	-	(34)	256
Maintenance, matières et fournitures avions	205	20	79	(183)	121
Communications et technologies de l'information	67	1	4	(3)	69
Restauration et fournitures connexes	78	2	-	1	81
Amortissement et désuétude	136	4	11	(2)	149
Commissions	51	-	-	-	51
CAC de Jazz	232	-	-	(156)	76
Charge exceptionnelle liée à la restructuration de la main-d'œuvre	-	-	6	-	6
Autres charges d'exploitation	339	31	59	(29)	400
	2 551	223	249	(460)	2 563
Bénéfice (perte) d'exploitation	88	26	9	(27)	96
Produits (charges) hors exploitation					
Intérêts créditeurs	23	1	-	4	28
Intérêts débiteurs	(86)	(1)	(5)	(4)	(96)
Intérêts capitalisés	28	-	-	-	28
Gain à la cession d'actifs	14	-	-	4	18
Perte sur instruments financiers constatés à la juste valeur	(6)	-	-	-	(6)
Bénéfices tirés des participations et autres revenus de placement ²⁾	-	-	-	24	24
Autres produits (charges) hors exploitation	(6)	1	-	4	(1)
	(33)	1	(5)	32	(5)
Bénéfice avant les éléments suivants	55	27	4	5	91
Participation sans contrôle	(4)	-	-	(52)	(56)
Gain (perte) de change	160	-	(1)	(1)	158
Charge d'impôts	(56)	-	-	(19)	(75)
Bénéfice (perte) de la période	155 \$	27 \$	3 \$	(67) \$	118 \$
BAIIALA/BAIIA ³⁾	299 \$	52 \$	20 \$	(35) \$	336 \$

1) Rend compte de la consolidation des résultats de Jazz du 1^{er} avril au 23 mai 2007.

2) Rend compte de la participation d'ACE dans Aéroplan (pour le 2^e trimestre de 2007) et dans Jazz (du 24 mai 2007 au 30 juin 2007) comptabilisée à la valeur de consolidation.

3) Voir la rubrique 15, Mesures financières hors PCGR, pour un rapprochement du BAIIALA/BAIIA au résultat d'exploitation.

Les résultats d'exploitation d'ACE pour le deuxième trimestre de 2008 ne sont pas directement comparables aux résultats d'exploitation du deuxième trimestre de 2007. On se reportera à la rubrique 5, plus haut, pour un complément d'information sur les modifications apportées à la comptabilisation d'Aéroplan, de Jazz et d'ACTS Aéro.

ACE a déclaré une perte d'exploitation de 2 M\$ pour le deuxième trimestre de 2008, contre un bénéfice d'exploitation de 96 M\$ au deuxième trimestre de 2007. Air Canada a, pour sa part, déclaré un bénéfice d'exploitation de 7 M\$ au deuxième trimestre de 2008, contre un bénéfice d'exploitation de 88 M\$ au deuxième trimestre de 2007, soit un recul de 81 M\$ par rapport au deuxième trimestre de 2007. La hausse de 143 M\$ ou 5 % des produits d'exploitation d'Air Canada a été plus qu'annulée par une charge de carburant qui a bondi de 212 M\$, ou 33 %, par rapport au deuxième trimestre de 2007. Les résultats consolidés d'ACE pour le deuxième trimestre de 2007 tenaient compte des bénéfices d'exploitation de Jazz et d'ACTS, de 26 M\$ et de 9 M\$, respectivement.

Un BAIIALA de 238 M\$ a été enregistré au deuxième trimestre de 2008, contre un BAIIALA de 336 M\$ à la période correspondante de 2007. Au deuxième trimestre de 2008, Air Canada a enregistré un BAIIALA de 249 M\$, contre un BAIIALA de 299 M\$ à la période correspondante de 2007, soit un repli de 50 M\$ par rapport au deuxième trimestre de 2007. Au deuxième trimestre de 2007, Jazz et ACTS avaient inscrit des BAIIALA de 52 M\$ et de 20 M\$, respectivement.

ACE a constaté des produits d'exploitation de 2 783 M\$ et des charges d'exploitation de 2 785 M\$ pour le deuxième trimestre de 2008. À la période correspondante de 2007, ACE avait enregistré des produits d'exploitation de 2 659 M\$ et des charges d'exploitation de 2 563 M\$. Par suite de la déconsolidation de Jazz et d'ACTS, les produits et charges d'exploitation d'ACE du deuxième trimestre de 2008 ne sont pas directement comparables aux produits et charges d'exploitation du deuxième trimestre de 2007.

Les produits hors exploitation totalisent 1 040 M\$ pour le deuxième trimestre de 2008, comparativement à des charges hors exploitation de 5 M\$ au deuxième trimestre de 2007. Sont compris dans les résultats du deuxième trimestre de 2008 les gains réalisés par ACE de 830 M\$ à la vente de parts du Fonds de revenu Aéroplan et de 78 M\$ à la vente de parts du Fonds de revenu Jazz Air.

Les gains sur instruments financiers inscrits à la juste valeur se chiffrent à 176 M\$ pour le deuxième trimestre de 2008, comparativement à des pertes sur instruments financiers de 6 M\$ au deuxième trimestre de 2007. Voir la rubrique 10, ci-après, pour un complément d'information sur les instruments financiers.

Des bénéfices tirés des participations et autres revenus de placement de 5 M\$ ont été inscrits au deuxième trimestre de 2008, contre 24 M\$ au deuxième trimestre de 2007. Cette baisse à l'égard d'Aéroplan et de Jazz est principalement attribuable à la réduction de la participation que détenait ACE dans ces deux entités. Au deuxième trimestre de 2007, les résultats d'exploitation d'ACTS ont intégré le périmètre de consolidation d'ACE. Voir la rubrique 5, plus haut, pour un complément d'information sur les nouvelles méthodes de comptabilisation de ces entités.

Une participation sans contrôle de 32 M\$ a été constatée pour le deuxième trimestre de 2008, contre une participation sans contrôle de 56 M\$ pour le deuxième trimestre de 2007, soit une baisse de 24 M\$ par rapport au deuxième trimestre de 2007. Cette réduction est surtout attribuable à la détérioration des résultats d'exploitation d'Air Canada et à un changement de méthode de comptabilisation pour Jazz.

Le gain net sur les éléments monétaires libellés en devises totalise 48 M\$ pour le deuxième trimestre de 2008, contre un gain de 158 M\$ au deuxième trimestre de 2007. Le gain du deuxième trimestre de 2008 s'explique surtout par l'appréciation du dollar canadien entre le 31 mars et le 30 juin 2008. À midi, le 30 juin 2008, le taux de change était de 1,0186 \$ CA pour 1 \$ US, alors qu'il était de 1,0279 \$ CA pour 1 \$ US le 31 mars 2008 à midi.

ACE a inscrit une charge d'impôts de 224 M\$ au deuxième trimestre de 2008 sur un bénéfice avant impôts de 1 054 M\$, lié principalement aux gains réalisés à la cession des parts d'Aéroplan et de Jazz. ACE avait inscrit une charge d'impôts de 75 M\$ à la période correspondante de 2007 sur un bénéfice avant impôts de 193 M\$.

Le deuxième trimestre de 2008 se solde par un bénéfice net de 830 M\$, ou 10,76 \$ par action après dilution, contre un bénéfice net de 118 M\$, ou 0,98 \$ par action après dilution, au deuxième trimestre de 2007. Le bénéfice net du deuxième trimestre de 2008 tient compte des importants gains réalisés à la vente des parts restantes du Fonds de revenu Aéroplan et du Fonds de revenu Jazz Air.

6.1. Air Canada

Pour le deuxième trimestre de 2008, Air Canada déclare un bénéfice d'exploitation de 7 M\$, contre un bénéfice d'exploitation de 88 M\$ au deuxième trimestre de 2007, soit une diminution de 81 M\$. La hausse des produits d'exploitation de 143 M\$, ou 5 %, a été plus qu'annulée par une augmentation de 212 M\$, ou 33 %, de la charge de carburant.

Pour le deuxième trimestre de 2008, le BAIIALA se chiffre à 249 M\$, contre 299 M\$ à la période correspondante de 2007, en baisse de 50 M\$.

Les produits passages se montent à 2 454 M\$, en hausse de 118 M\$, ou 5,1 %, par rapport au deuxième trimestre de 2007, par suite de la croissance tant du trafic que du rendement unitaire à l'échelle du réseau. Le rendement du réseau s'est amélioré de 2,5 %, ce qui traduit les majorations tarifaires et la hausse des suppléments carburant en vue d'atténuer la hausse des prix du carburant. A également joué dans la croissance du rendement une plus grande proportion de voyages d'affaires, dont le rendement unitaire est plus élevé, par suite de l'attrait suscité par le nouveau *Service Super Affaires* d'Air Canada. Les PPSMO se sont accrus de 2,6 % dans la foulée de la croissance des rendements unitaires. Le trafic a augmenté de 2,4 % en regard d'une augmentation de 2,4 % de la capacité, d'où un coefficient d'occupation qui n'a pas bougé par rapport au deuxième trimestre de 2007. Tous les segments de marché ont vu leur trafic s'améliorer, hormis les lignes transfrontalières. Le trafic transfrontalier s'est replié de 7,7 % dans la foulée d'une réduction de 5,8 % de la capacité. Dans l'ensemble, le marché transfrontalier s'est ressenti du ralentissement économique aux États-Unis. L'appréciation du dollar canadien au deuxième trimestre de 2008, qui s'est répercutée à la baisse sur les produits tirés des ventes réalisées à l'étranger, a fait baisser de 61 M\$ les produits passages du deuxième trimestre de 2008.

Les charges d'exploitation se montent à 2 775 M\$ au deuxième trimestre de 2008, en hausse de 224 M\$, ou 9 %, par rapport au deuxième trimestre de 2007, traduisant en cela la flambée des cours du carburant. Exclusion faite de la charge de carburant, qui a bondi de 212 M\$ au deuxième trimestre de 2008, les charges d'exploitation n'ont progressé que de 12 M\$, si on les compare à celles de la période correspondante de 2007, en regard d'une capacité qui, elle, a été relevée de 2,4 %.

Compte tenu de la charge de carburant, les charges d'exploitation par siège-mille offert (« CESMO ») ont augmenté de 6,3 % par rapport au deuxième trimestre de 2007. Exclusion faite de cette charge de carburant, les CESMO se sont repliées de 1,7 % par rapport au deuxième trimestre de 2007. Le transporteur met tout en œuvre pour comprimer les coûts de son exploitation sur lesquels il peut agir et il poursuit ses efforts en vue d'atténuer les répercussions de la hausse considérable de sa facture de carburant. Des réductions de coûts unitaires ont pu être opérées dans toutes les grandes catégories de charges, à l'exception du carburant, des coûts de propriété et des frais afférents aux communications et aux technologies de l'information. La plus grande vigueur du dollar canadien par rapport au dollar américain ainsi que les économies réalisées sur les coûts unitaires du fait de l'introduction des 777 de Boeing ou apportées par divers programmes de compression des coûts ont été les principaux facteurs à avoir joué dans la baisse des coûts unitaires, à l'exclusion de la charge de carburant, par rapport au deuxième trimestre de 2007. La hausse des coûts de propriété unitaires rend compte des investissements qu'Air Canada a réalisés dans l'acquisition de nouveaux appareils et le réaménagement des cabines de ses appareils existants.

Les produits hors exploitation se chiffrent à 128 M\$ pour le deuxième trimestre de 2008, contre des charges hors exploitation de 33 M\$ au deuxième trimestre de 2007. Les gains liés à l'ajustement de la juste valeur de certains instruments dérivés se chiffrent à 176 M\$ pour le deuxième trimestre de 2008, comparativement à des pertes de 6 M\$ pour le trimestre comparable de 2007. Voir la rubrique 10 pour un complément d'information sur les instruments dérivés d'Air Canada. Le montant net des intérêts débiteurs s'est accru de 20 M\$ par rapport au deuxième trimestre de 2007. Le repli des intérêts capitalisés sur les appareils neufs et une diminution des intérêts créditeurs attribuable à des soldes de trésorerie moins élevés ont plus que compensé le repli de 8 M\$ des intérêts débiteurs. Air Canada a constaté un gain de 7 M\$ au deuxième trimestre de 2008

relativement à la vente de stocks liés au matériel volant. Au deuxième trimestre de 2007, Air Canada avait constaté un gain de 14 M\$ tiré du produit d'une assurance sur un appareil CRJ-100 lui appartenant et loué à Jazz, qui avait été endommagé au-delà de toute réparation possible.

Le gain net sur les éléments monétaires libellés en devises se chiffre à 48 M\$ pour le deuxième trimestre de 2008, contre un gain de 160 M\$ au deuxième trimestre de 2007. Le gain du deuxième trimestre de 2008 est principalement attribuable à l'appréciation du dollar canadien au 30 juin 2008 par rapport au 31 mars précédent. Pour un 1 \$ US, le taux de change à midi, le 30 juin 2008, était de 1,0186 \$ CA, tandis qu'il était de 1,0279 \$ CA le 31 mars 2008 à midi.

Air Canada a inscrit une charge d'impôts de 58 M\$ au deuxième trimestre de 2008, représentant un taux d'imposition effectif de 32 %, contre une charge d'impôts de 56 M\$ à un taux d'imposition effectif de 27 % à la période comparable de 2007. Le taux d'imposition effectif de 2007 avait profité du capital de certains gains de change qui ne sont imposés qu'à 50 % du taux applicable, et qui étaient plus élevés au deuxième trimestre de 2007 qu'à la période correspondante de 2008.

Un bénéfice sectoriel de 122 M\$ a été inscrit relativement au deuxième trimestre de 2008, contre un bénéfice sectoriel de 155 M\$ au deuxième trimestre de 2007.

6.2. Éléments non sectoriels et éliminations (« ENSE »)

Les ENSE comprennent les activités non sectorielles et les activités de financement et d'investissement d'ACE. Par suite du changement de mode de comptabilisation de la participation d'ACE dans Aéroplan à compter du 14 mars 2007, certains ajustements de consolidation liés à Aéroplan ne sont plus constatés au titre des ENSE. Comme cela est dit précédemment, le mode de comptabilisation de la participation d'ACE dans ACTS Aéro a été modifié en octobre 2007, passant de la consolidation à la comptabilisation de la participation à la valeur de consolidation au sein du secteur des ENSE. Jusqu'à la déconsolidation d'ACTS Aéro, le secteur ENSE comprenait également certains ajustements de consolidation liés aux différences entre le moment où les produits tirés des services de maintenance fournis par ACTS sont constatés (à l'achèvement des contrats de services d'entretien moteurs ou de maintenance des composants) et le moment où Air Canada et Jazz les passent en charges (c'est-à-dire une fois que les travaux sont terminés). En outre, des ajustements de consolidation avaient été apportés relativement au moment où sont constatés les produits et les charges liés aux contrats facturés à l'heure de vol. Depuis le changement de mode de comptabilisation de la participation d'ACE dans ACTS, ces ajustements de consolidation ne sont plus nécessaires.

Les ENSE ont inscrit une perte d'exploitation de 9 M\$ pour le deuxième trimestre de 2008, contre une perte d'exploitation de 27 M\$ au deuxième trimestre de 2007. Un BAIIALA négatif de 11 M\$ a été inscrit relativement au deuxième trimestre de 2008, contre un BAIIALA négatif de 35 M\$ au deuxième trimestre de 2007.

Des bénéfices tirés des participations et autres revenus de placement de 5 M\$ ont été constatés au deuxième trimestre de 2008, contre 24 M\$ au deuxième trimestre de 2007, soit une baisse de 19 M\$.

La participation sans contrôle au deuxième trimestre de 2008 s'établit à 29 M\$, contre une participation sans contrôle de 52 M\$ au deuxième trimestre de 2007, soit un repli de 23 M\$ par rapport au deuxième trimestre de 2007.

Au deuxième trimestre de 2008, ACE a réalisé un gain de 413 M\$ (340 M\$ après impôts) à la vente de 20 400 000 parts du Fonds de revenu Aéroplan en avril 2008, un gain de 417 M\$ (344 M\$ après impôts) à la vente de 19 892 088 parts du Fonds de revenu Aéroplan en juin 2008 et un gain de 78 M\$ (62 M\$ après impôts) à la vente de 11 726 920 parts du Fonds de revenu Jazz Air en juin 2008. En date du 2 juin 2008, ACE ne détenait plus de participation ni dans Aéroplan ni dans Jazz.

7. Résultats d'exploitation – premier semestre de 2008

Le tableau ci-dessous présente les résultats de la Société, les résultats de ses secteurs isolables et certaines mesures hors PCGR pour le premier semestre de 2008. Les informations sectorielles ont été établies de la même façon que les informations financières produites en interne aux fins de la prise de décisions.

(en millions de dollars canadiens)	1 ^{er} semestre de 2008		
	Air Canada	ENSE	Total ACE
Produits d'exploitation			
Produits passages	4 765 \$	- \$	4 765 \$
Produits fret	263	-	263
Autres produits	480	1	481
Produits externes	5 508	1	5 509
Produits intersectoriels	1	(1)	-
	5 509	-	5 509
Charges d'exploitation			
Salaires et charges sociales	961	22	983
Carburant avions	1 563	-	1 563
Locations avions	132	-	132
Redevances aéroportuaires et de navigation	496	-	496
Maintenance, matières et fournitures avions	375	-	375
Communications et technologies de l'information	145	-	145
Restauration et fournitures connexes	158	-	158
Amortissement et désuétude	344	(4)	340
Commissions	100	-	100
CAC de Jazz	468	-	468
Autres charges d'exploitation	772	6	778
	5 514	24	5 538
Perte d'exploitation avant l'élément suivant	(5)	(24)	(29)
Provisions pour les enquêtes sur le fret	(125)	-	(125)
Perte d'exploitation	(130)	(24)	(154)
Produits (charges) hors exploitation			
Intérêts créditeurs	33	15	48
Intérêts débiteurs	(159)	(24)	(183)
Intérêts capitalisés	25	-	25
Gain (perte) à la cession d'actifs	(29)	990	961
Gain sur instruments financiers inscrits à la juste valeur	153	-	153
Bénéfices tirés des participations et autres revenus de placement ^{1) 2)}	-	17	17
Autres produits (charges) hors exploitation	(2)	1	(1)
	21	999	1 020
Bénéfice (perte) avant les éléments suivants	(109)	975	866
Participation sans contrôle	(6)	38	32
Perte de change	(41)	-	(41)
Économie (charge) d'impôts	(10)	(199)	(209)
Bénéfice (perte) de la période	(166)	814	648
BAIIALA/BAIIA avant provision pour les enquêtes sur le fret ³⁾	471 \$	(28) \$	443 \$
BAIIALA/BAIIA ³⁾	346 \$	(28) \$	318 \$

1) Rend compte de la participation d'ACE dans Aéroplan (jusqu'au 9 mai 2008), dans ACTS Aéro (pour le premier semestre de 2008) et dans Jazz (jusqu'au 7 février 2008) comptabilisée à la valeur de consolidation.

2) Rend compte des distributions du Fonds de revenu Jazz Air du 8 février 2008 à juin 2008 et du Fonds de revenu Aéroplan du 10 mai 2008 à juin 2008.

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

Le tableau ci-dessous présente les résultats de la Société, les résultats de ses secteurs isolables et certaines mesures hors PCGR pour le premier semestre de 2007.

(en millions de dollars canadiens)	1 ^{er} semestre de 2007					
	Air Canada	Aéroplan ¹⁾	Jazz ²⁾	ACTS	ENSE	Total ACE
Produits d'exploitation						
Produits passages	4 473 \$	- \$	- \$	- \$	15 \$	4 488 \$
Produits fret	275	-	-	-	-	275
Autres produits	337	198	3	113	(130)	521
Produits externes	5 085	198	3	113	(115)	5 284
Produits intersectoriels	94	3	610	398	(1 105)	-
	5 179	201	613	511	(1 220)	5 284
Charges d'exploitation						
Salaires et charges sociales	974	17	139	176	18	1 324
Carburant avions	1 221	-	125	-	(124)	1 222
Locations avions	154	-	57	-	(16)	195
Redevances aéroportuaires et de navigation	500	-	80	-	(81)	499
Maintenance, matières et fournitures avions	429	-	50	158	(374)	263
Communications et technologies de l'information	138	7	2	8	(10)	145
Restauration et fournitures connexes	158	-	6	-	-	164
Amortissement et désuétude	264	3	9	20	(1)	295
Commissions	110	-	-	-	-	110
CAC de Jazz	462	-	-	-	(386)	76
Charge exceptionnelle liée à la restructuration de la main-d'œuvre	-	-	-	15	-	15
Autres charges d'exploitation	759	134	83	122	(189)	909
	5 169	161	551	499	(1 163)	5 217
Bénéfice (perte) d'exploitation	10	40	62	12	(57)	67
Produits (charges) hors exploitation						
Intérêts créditeurs	49	3	2	-	7	61
Intérêts débiteurs	(177)	(3)	(3)	(10)	(26)	(219)
Intérêts capitalisés	64	-	-	-	-	64
Gain à la cession d'actifs	21	-	-	-	4	25
Gain sur instruments financiers inscrits à la juste valeur	28	-	-	-	-	28
Bénéfices tirés des participations et autres revenus de placement ³⁾	-	-	-	-	27	27
Autres produits (charges) hors exploitation	(10)	(1)	1	-	9	(1)
	(25)	(1)	-	(10)	21	(15)
Bénéfice (perte) avant les éléments suivants	(15)	39	62	2	(36)	52
Participation sans contrôle	(6)	-	-	-	(73)	(79)
Gain de change	193	-	-	(1)	(1)	191
Économie (charge) d'impôts	(51)	-	-	-	(67)	(118)
Bénéfice (perte) de la période	121 \$	39 \$	62 \$	1 \$	(177) \$	46 \$
BAIIALA/BAIIA ⁴⁾	428 \$	43 \$	128 \$	32 \$	(74) \$	557 \$

1) Rend compte de la consolidation des résultats d'Aéroplan du 1^{er} janvier au 13 mars 2007.

2) Rend compte de la consolidation des résultats de Jazz du 1^{er} janvier au 23 mai 2007.

3) Rend compte de la participation d'ACE dans Aéroplan (du 14 mars au 30 juin 2007) et dans Jazz (du 24 mai au 30 juin 2007) comptabilisée à la valeur de consolidation.

4) Voir la rubrique 15, Mesures financières hors PCGR, pour un rapprochement du BAIIALA/BAIIA au résultat d'exploitation.

Les résultats d'exploitation d'ACE pour le premier semestre de 2008 ne sont pas directement comparables aux résultats d'exploitation du premier semestre de 2007. On se reportera à la rubrique 5, plus haut, pour un complément d'information sur les modifications apportées à la comptabilisation d'Aéroplan, de Jazz et d'ACTS Aéro.

Pour le premier semestre de 2008, ACE a déclaré une perte d'exploitation de 29 M\$, avant provision pour les enquêtes sur le fret, contre un bénéfice d'exploitation de 67 M\$ au premier semestre de 2007. Air Canada a déclaré pour sa part une perte d'exploitation de 5 M\$, avant provision pour les enquêtes sur le fret, pour le premier semestre de 2008, contre un bénéfice d'exploitation de 10 M\$ au premier semestre de 2007, soit une baisse de 15 M\$ par rapport à la période correspondante de 2007. Au premier semestre de 2008, Air Canada a constaté une provision pour les enquêtes sur le fret de 125 M\$ liée à des allégations de pratiques tarifaires anticoncurrentielles à l'égard des transports de fret. Les résultats consolidés d'ACE pour le premier semestre de 2007 tenaient compte des bénéfices d'exploitation d'Aéroplan, de Jazz et d'ACTS de 40 M\$, 62 M\$ et 12 M\$, respectivement.

Un BAIIALA de 443 M\$, avant provision pour les enquêtes sur le fret, a été dégagé au premier semestre de 2008, contre un BAIIALA de 557 M\$ pour la période correspondante de 2007. Au premier semestre de 2008, Air Canada a enregistré pour sa part un BAIIALA de 471 M\$, avant provision pour les enquêtes sur le fret, comparativement à un BAIIALA de 428 M\$ à la période correspondante de 2007, soit une amélioration de 43 M\$ en dépit d'un bond de 342 M\$ de la facture de carburant par rapport au premier semestre de 2007. Au premier semestre de 2007, Aéroplan, Jazz et ACTS avaient enregistré des BAIIALA de 43 M\$, 128 M\$ et 32 M\$, respectivement.

Au premier semestre de 2008, ACE a dégagé des produits d'exploitation de 5 509 M\$ et des charges d'exploitation de 5 538 M\$. À la période correspondante de 2007, ACE avait enregistré des produits d'exploitation de 5 284 M\$ et des charges d'exploitation de 5 217 M\$. Par suite de la déconsolidation d'Aéroplan, de Jazz et d'ACTS, les produits et charges d'exploitation d'ACE pour le premier semestre de 2008 ne sont pas directement comparables aux produits et charges d'exploitation du premier semestre de 2007.

Les produits hors exploitation totalisent 1 020 M\$ pour le premier semestre de 2008, contre des charges hors exploitation de 15 M\$ au premier semestre de 2007. Sont compris dans les résultats du premier semestre de 2008 les gains de 830 M\$ qu'ACE a réalisés à la vente de parts du Fonds de revenu Aéroplan et de 167 M\$, à la vente de parts du Fonds de revenu Jazz Air. Au premier semestre de 2008, Air Canada a inscrit une charge de dépréciation de 38 M\$ liée à son projet de retrait de sa flotte de 767-200 de Boeing du parc aérien. Les gains sur instruments financiers inscrits à la juste valeur se chiffrent à 153 M\$ pour le premier semestre de 2008, contre des gains de 28 M\$ au premier semestre de 2007. Voir la rubrique 10 plus loin pour un complément d'information sur les instruments financiers.

Les pertes sur les éléments monétaires libellés en devises se sont chiffrées à un montant net de 41 M\$ au premier semestre de 2008, comparativement à des gains de 191 M\$ au premier semestre de 2007. La perte du premier semestre de 2008 s'explique surtout par la dépréciation du dollar canadien entre le 31 décembre 2007 et le 30 juin 2008, partiellement compensée par des gains de 83 M\$ liés à des dérivés sur devises. À midi, le 30 juin 2008, le taux de change pour 1 \$ US était de 1,0186 \$ CA, alors qu'il était de 0,9881 \$ CA le 31 décembre 2007 à midi.

La participation sans contrôle du premier semestre de 2008 représente un produit de 32 M\$, contre une charge de 79 M\$ au premier semestre de 2007, soit une variation de 111 M\$ par rapport au premier semestre de 2007. Cette réduction de la participation sans contrôle est surtout attribuable à la détérioration du résultat d'exploitation d'Air Canada et au changement de méthode de comptabilisation d'Aéroplan et de Jazz.

Pour le premier semestre de 2008, la charge d'impôts d'ACE s'établit à 209 M\$ sur un bénéfice avant impôts de 857 M\$, et est principalement liée aux gains réalisés à la cession des parts d'Aéroplan et de Jazz. Aucune économie d'impôts n'a été constatée par Air Canada à l'égard de la provision pour les enquêtes sur le fret. Une charge d'impôts de 118 M\$ avait été enregistrée au premier semestre de 2007, dont 44 M\$ concernaient les distributions spéciales de parts d'Aéroplan et de Jazz.

Le premier semestre de 2008 se solde par un bénéfice net de 648 M\$, soit 8,18 \$ par action après dilution, contre un bénéfice net de 46 M\$, ou 0,44 \$ par action après dilution, au premier semestre de 2007. Le bénéfice net du premier semestre de 2008 tient compte des importants gains réalisés à la vente des parts restantes du Fonds de revenu Aéroplan et du Fonds de revenu Jazz Air, atténuées par la provision pour les enquêtes sur le fret de 125 M\$.

7.1. Air Canada

Pour le premier semestre de 2008, Air Canada déclare une perte d'exploitation de 5 M\$, avant provision de 125 M\$ pour les enquêtes sur le fret, contre un bénéfice d'exploitation de 10 M\$ au premier semestre de 2007, soit une détérioration de 15 M\$ par rapport au résultat de la période correspondante de 2007.

Pour le premier semestre de 2008, le BAIIALA se chiffre à 471 M\$, avant provision pour les enquêtes sur le fret, contre un BAIIALA de 428 M\$ pour la période correspondante de 2007, soit une amélioration de 43 M\$ en dépit de l'augmentation de 342 M\$ de la charge de carburant par rapport au premier semestre de 2007.

Les produits passages se sont accrus de 292 M\$, ou 6,5 %, pour se fixer à 4 765 M\$ pour le premier semestre de 2008, hausse qui est due à la croissance du trafic et des rendements unitaires. L'amélioration de 3 % du rendement du réseau est attribuable aux majorations tarifaires et à la hausse des suppléments facturés en vue d'atténuer la flambée des prix du kérosène. Des gains de rendement ont été enregistrés sur tous les segments de marché, hormis le Pacifique et les segments du Pacifique-Sud, des Antilles, du Mexique et de l'Amérique du Sud. Une augmentation de la proportion de voyages d'affaires à plus haut rapport a également joué dans la croissance des rendements. Le trafic s'est accru de 3,4 % en regard d'une capacité relevée de 3,4 %, donnant lieu à un coefficient d'occupation qui est resté pratiquement le même qu'au premier semestre de 2007. Le trafic est en hausse sur tous les marchés, à l'exception du segment transfrontalier où la baisse de trafic a été en rapport avec la réduction de capacité. L'appréciation du dollar canadien au premier semestre de 2008, qui s'est trouvée à diminuer la valeur en dollars canadiens des ventes réalisées à l'étranger, s'est répercutée sur les produits libellés en devises, faisant baisser de 123 M\$ les produits passages du premier semestre de 2008. Les PPSMO ont progressé de 3 % dans la foulée de meilleurs rendements unitaires.

Les charges d'exploitation se montent à 5 514 M\$ pour le premier semestre de 2008, en hausse de 345 M\$, ou 7 %, sur le premier semestre de 2007, traduisant en cela le bond considérable des frais de carburant. Exclusion faite de l'augmentation de la charge de carburant de 342 M\$ du premier semestre de 2008, les charges d'exploitation n'ont progressé que de 3 M\$ par comparaison avec celles de la même période en 2007, en regard d'une capacité qui, elle, a été relevée de 3,4 %. Compte tenu de la charge de carburant, les CESMO ont augmenté de 3,1 % par rapport au premier semestre de 2007. Exclusion faite de cette charge de carburant, les CESMO se sont repliées de 3,3 % par rapport au premier semestre de 2007. Des réductions de coûts unitaires ont pu être opérées dans toutes les grandes catégories de charges, à l'exception du carburant, des coûts de propriété et des frais afférents aux communications et aux technologies de l'information.

Les produits hors exploitation totalisent 21 M\$ pour le premier semestre de 2008, contre des charges hors exploitation de 25 M\$ pour le premier semestre de 2007. Le gain lié à l'ajustement de la juste valeur des instruments dérivés totalise 153 M\$ au premier semestre de 2008 contre des gains sur instruments financiers de 28 M\$ au premier semestre de 2007. Les intérêts débiteurs ont augmenté d'un montant net de 37 M\$ par rapport à la période correspondante de 2007. La baisse des intérêts capitalisés liée aux appareils neufs et la diminution des intérêts créditeurs par suite du recul des soldes de trésorerie ont plus que contrebalancé la baisse de 18 M\$ des intérêts débiteurs. Au premier trimestre de 2008, Air Canada a constaté une charge de dépréciation de 38 M\$ en prévision du retrait de sa flotte de 767-200 de Boeing de son parc en exploitation. Au deuxième trimestre de 2007, Air Canada avait constaté un gain à la cession d'actifs de 14 M\$ sur le produit d'assurance perçu relativement à un biréacteur CRJ-100 appartenant à Air Canada et loué à Jazz, qui avait été endommagé au point de ne pouvoir être réparé.

Les pertes sur les éléments monétaires libellés en devises se chiffrent à un montant net de 41 M\$ pour le premier semestre de 2008, contre un gain net de 193 M\$ au premier semestre de 2007. La perte du premier semestre de 2008 est principalement attribuable à la dépréciation du dollar canadien entre le 31 décembre 2007 et le 30 juin 2008, qui a été en partie contrebalancée par un gain de 83 M\$ lié aux dérivés libellés en devises. Pour 1 \$ US, le taux de change à midi, le 30 juin 2008, était de 1,0186 \$ CA, tandis qu'il était de 0,9881 \$ CA le 31 décembre 2007 à midi.

Air Canada a constaté une charge d'impôts de 10 M\$ pour le premier semestre de 2008 à l'égard d'une perte avant impôts de 156 M\$, aucune économie d'impôt n'ayant été constatée à l'égard de la provision pour les enquêtes sur le fret. Cela se compare à une charge d'impôts de 51 M\$, à un taux d'imposition effectif de 30 %, pour la période correspondante de 2007.

Une perte sectorielle de 166 M\$ a été constatée au premier semestre de 2008, contre un bénéfice sectoriel de 121 M\$ au premier semestre de 2007. La perte sectorielle du premier semestre de 2008 tient compte de la provision de 125 M\$ pour les enquêtes sur le fret.

7.2. Éléments non sectoriels et éliminations (« ENSE »)

Les ENSE comprennent les activités non sectorielles et les activités de financement et d'investissement d'ACE. Par suite du changement de mode de comptabilisation de la participation d'ACE dans Aéroplan à compter du 14 mars 2007, certains ajustements de consolidation liés à Aéroplan ne sont plus constatés au titre des ENSE. Comme cela est dit précédemment, le mode de comptabilisation de la participation d'ACE dans ACTS Aéro a été modifié en octobre 2007, passant de la consolidation à la comptabilisation de la participation à la valeur de consolidation au sein du secteur des ENSE. Jusqu'à la déconsolidation d'ACTS Aéro, le secteur ENSE comprenait également certains ajustements de consolidation liés aux différences entre le moment où les produits tirés des services de maintenance fournis par ACTS sont constatés (à l'achèvement des contrats de services d'entretien moteurs ou de maintenance des composants) et le moment où Air Canada et Jazz les passent en charges (c'est-à-dire une fois que les travaux sont terminés). En outre, des ajustements de consolidation avaient été apportés relativement au moment où sont constatés les produits et les charges liés aux contrats facturés à l'heure de vol. Depuis le changement de mode de comptabilisation de la participation d'ACE dans ACTS, ces ajustements de consolidation ne sont plus nécessaires.

Les ENSE ont enregistré une perte d'exploitation de 24 M\$ au premier semestre de 2008, contre une perte d'exploitation de 57 M\$ au premier semestre de 2007. Un BAIIALA négatif de 28 M\$ a été dégagé au premier semestre de 2008, contre un BAIIALA négatif de 74 M\$ au premier semestre de 2007.

Les résultats du secteur ENSE pour le premier semestre tiennent compte de 17 M\$ de bénéfices tirés des participations et autres revenus de placement, contre 27 M\$ de bénéfices tirés des participations et autres revenus de placement à la période correspondante de 2007.

Ont été constatés au titre des ENSE du premier semestre de 2008 les gains à la cession suivants :

- Un gain de 89 M\$ (71 M\$ après impôts) à la vente par ACE de 13 000 000 de parts du Fonds de revenu Jazz Air au premier trimestre de 2008.
- Un gain de 413 M\$ (340 M\$ après impôts) à la vente par ACE de 20 400 000 de parts du Fonds de revenu Aéroplan au deuxième trimestre de 2008.
- Un gain de 417 M\$ (344 M\$ après impôts) à la vente par ACE de 19 892 088 de parts du Fonds de revenu Aéroplan au deuxième trimestre de 2008.
- Un gain de 78 M\$ (62 M\$ après impôts) à la vente par ACE de 11 726 920 de parts du Fonds de revenu Jazz Air au deuxième trimestre de 2008.

8. Gestion financière et gestion du capital

Le tableau ci-après présente le bilan consolidé d'ACE aux 30 juin 2008 et 31 décembre 2007.

Bilan consolidé condensé (en millions de dollars canadiens)	30 juin 2008	31 décembre 2007
Actif		
Trésorerie, équivalents de trésorerie et placements à court terme	2 325 \$	3 139 \$
Autres actifs à court terme	1 615	1 465
Actif à court terme	3 940	4 604
Immobilisations corporelles	7 502	7 925
Actifs incorporels	660	647
Autres actifs	699	578
	12 801 \$	13 754 \$
Passif		
Passif à court terme	3 356 \$	3 235 \$
Dette à long terme et obligations locatives	4 141	4 006
Passif au titre des prestations de retraite et d'avantages complémentaires de retraite	1 738	1 824
Autres passifs à long terme	755	715
	9 990	9 780
Participation sans contrôle	724	757
Capitaux propres	2 087	3 217
	12 801 \$	13 754 \$

8.1. Analyse de la situation financière

Au 30 juin 2008, la trésorerie, les équivalents de trésorerie et les placements à court terme d'ACE sur une base consolidée se chiffrent à 2 325 M\$, en baisse de 814 M\$ par rapport au 31 décembre 2007. Sur une base déconsolidée, la trésorerie, les équivalents de trésorerie et les placements à court terme d'ACE totalisent 828 M\$, en baisse de 1 072 M\$ par rapport au 31 décembre 2007. La variation dans les soldes de trésorerie non consolidés d'ACE résulte principalement des offres publiques de rachat substantielles d'un montant global de 1 998 M\$, montant qui a été partiellement annulé par le produit de 874 M\$ tiré de la vente des participations que détenait ACE dans le Fonds de revenu Aéroplan et le Fonds de revenu Jazz Air. En ce qui concerne Air Canada, la trésorerie, les équivalents de trésorerie et les placements à court terme se chiffrent à 1 497 M\$ en date du 30 juin 2008, en hausse de 258 M\$ par rapport au 31 décembre 2007. Les capitaux propres d'ACE totalisent 2 087 M\$ au 30 juin 2008, un repli de 1 130 M\$ par rapport au 31 décembre 2007. La variation des capitaux propres s'explique principalement par les offres de rachat substantielles, partiellement contrebalancées par le bénéfice net et les gains nets tirés des dérivés sur le carburant qui ont été constatés dans les autres éléments du résultat étendu au cours du premier semestre de 2008.

Les dérivés sur le carburant sont formés à la fois de dérivés qui sont désignés au titre de la comptabilisation des carburants et de dérivés qui ne le sont pas. La part à court terme de 382 M\$ des actifs des dérivés (inscrite au titre des dérivés sur le carburant dans le bilan consolidé) et sa part à long terme de 118 M\$ (inscrite aux dépôts et autres actifs dans le bilan consolidé) sont incorporées dans les autres actifs à court terme du tableau ci-dessus. Voir la rubrique 10 pour un complément d'information sur les dérivés sur le carburant.

8.2. Facilité de crédit renouvelable d'Air Canada

Air Canada a une facilité de crédit renouvelable garantie de 400 M\$, décrite plus en détail à la note 11 afférente aux états financiers consolidés annuels 2007 de la Société, sur laquelle la Air Canada ne peut prélever aucun montant tant qu'Air Canada et les prêteurs ne se seront pas entendus sur des modifications satisfaisantes pour les deux parties relativement à un engagement financier et à d'autres conditions. Après le 30 juin 2008, Air Canada et les prêteurs ont conclu un accord modificateur selon lequel les deux parties s'engagent à négocier les conditions modifiées de la facilité et selon lequel Air Canada consent à ne pas demander de financement au titre de la facilité jusqu'à ce que les modifications soient acceptées. Comme le résultat des négociations est incertain, rien ne peut garantir que des modifications satisfaisantes pour les deux parties seront convenues, qu'Air Canada pourra prélever des sommes sur la facilité, qu'Air Canada ne décidera pas de résilier la facilité ou qu'une facilité de rechange sera établie.

8.3. Flux de trésorerie consolidés

Comme cela est dit plus haut, les résultats d'ACE rendent compte de la consolidation des activités d'Aéroplan jusqu'au 14 mars 2007, de Jazz jusqu'au 24 mai 2007 et d'ACTS jusqu'au 16 octobre 2007. En conséquence, l'état consolidé des flux de trésorerie des deuxième trimestre et premier semestre de 2008 n'est pas comparable à celui des deuxième trimestre et premier semestre de 2007.

Le tableau ci-après présente de façon sommaire l'état consolidé des flux de trésorerie d'ACE pour les périodes indiquées.

(en millions de dollars canadiens)	2 ^{es} trimestres			1 ^{ers} semestres		
	2008	2007	Variation \$	2008	2007	Variation \$
Flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation	217 \$	131 \$	86 \$	446 \$	447 \$	(1) \$
Flux de trésorerie liés aux activités de financement	(664)	435	(1 099)	(2 297)	434	(2 731)
Flux de trésorerie liés aux activités d'investissement	674	(878)	1 552	1 032	(1 694)	2 726
Variation nette de la trésorerie et des équivalents de trésorerie pendant la période	227	(312)	539	(819)	(813)	(6)
Trésorerie et équivalents de trésorerie au début de la période	1 254	1 353	(99)	2 300	1 854	446
Trésorerie et équivalents de trésorerie à la fin de la période	1 481 \$	1 041 \$	440 \$	1 481 \$	1 041 \$	440 \$

ACE sur une base déconsolidée

Suit le résumé des principales opérations ou principaux facteurs à s'être répercutés sur la trésorerie, les équivalents de trésorerie et les placements à court terme d'ACE sur une base déconsolidée au deuxième trimestre de 2008 :

- Le 21 avril 2008, ACE a vendu 20 400 000 parts du Fonds de revenu Aéroplan au prix de 17,50 \$ la part, pour un produit net total de 343 M\$ pour ACE.
- Le 2 juin 2008, ACE a vendu 11 726 920 parts du Fonds de revenu Jazz Air pour un produit net total de 85 M\$ pour ACE.
- Le 2 juin 2008, ACE a vendu 19 892 088 parts du Fonds de revenu Aéroplan pour un produit net total de 349 M\$ pour ACE.

- Le 18 juin 2008, ACE a reçu et accepté, aux fins de rachat et d'annulation, un total de 12 537 084 actions à droit de vote variable de catégorie A et de 10 190 187 actions à droit de vote de catégorie B au prix de 22,00 \$ l'action, pour un prix de rachat total de 500 M\$, conformément aux modalités d'une offre de rachat substantielle.
- En juin 2008, une entité liée au Grupo TACA a exercé son option de vente et vendu à ACE sa participation de 5 % dans ACTS Aéro pour 19 M\$.

Suit le résumé des principales opérations ou principaux facteurs à s'être répercutés sur la trésorerie, les équivalents de trésorerie et les placements à court terme d'ACE sur une base déconsolidée au premier trimestre de 2008 :

- Le 10 janvier 2008, ACE a accepté le rachat aux fins d'annulation d'un total de 40 023 427 actions à droit de vote variable de catégorie A et de 9 894 166 actions à droit de vote de catégorie B au prix de 30,00 \$ l'action, pour un prix de rachat total de quelque 1 498 M\$, conformément aux clauses d'une offre publique de rachat substantielle.
- Le 14 janvier 2008, ACE a touché dans leur intégralité les 40 M\$ de produit en espèces entiers à la clôture de la monétisation d'ACTS, le 16 octobre 2007.
- Le 24 janvier 2008, ACE a vendu 13 000 000 de parts du Fonds de revenu Jazz Air au prix de 7,45 \$ la part, pour un produit net d'environ 97 M\$.

Pour le deuxième trimestre de 2007, les sorties de fonds liées aux activités d'investissement comprennent la trésorerie de 138 M\$ de Jazz, qui a été retirée du bilan consolidé d'ACE à la suite de la déconsolidation de Jazz en date du 24 mai 2007.

Pour le premier trimestre de 2007, les sorties de fonds liées aux activités d'investissement comprennent des paiements en espèces de 53 M\$ liés à l'acquisition d'Aeroman et les 231 M\$ de trésorerie liés à Aéroplan retirés du bilan consolidé d'ACE à la suite de la déconsolidation d'Aéroplan en date du 14 mars 2008.

Air Canada

Suit le résumé des principales opérations ou principaux facteurs à s'être répercutés sur la trésorerie, les équivalents de trésorerie et les placements à court terme d'Air Canada sur une base consolidée aux deuxième trimestre et premier semestre de 2008 :

- Les rentrées de fonds liées aux activités d'exploitation ont augmenté de 104 M\$ par rapport au deuxième trimestre de 2007 et de 94 M\$ par rapport au premier semestre de 2007. Pour ces deux périodes, l'amélioration est due principalement à des variations favorables des éléments du fonds de roulement hors trésorerie.
- Les sorties de fonds liées aux activités de financement se chiffrent à 193 M\$ pour le deuxième trimestre de 2008 et à 328 M\$ pour le premier semestre de 2008. Au deuxième trimestre de 2008, Air Canada a contracté des emprunts de 126 M\$ liés au matériel volant, montant qui a été plus que contrebalancé par une réduction de 319 M\$ de la dette à long terme et des obligations locatives. Pour le premier semestre de 2008, les emprunts liés au matériel volant se chiffrent à 313 M\$, tandis que la réduction de la dette à long terme et des obligations locatives a totalisé 641 M\$.
- Les sorties de fonds liées aux activités d'investissement du deuxième trimestre de 2008 se chiffrent à 142 M\$ et comprennent le produit de 297 M\$ tiré de la cession-bail de deux 777 de Boeing. Les nouvelles immobilisations corporelles d'Air Canada, dont les dépenses liées à la cession-bail des deux 777 de Boeing, totalisent 225 M\$. Pour le premier semestre de 2008, le produit tiré de la cession-bail de cinq 777 de Boeing totalise 708 M\$, tandis que les nouvelles immobilisations corporelles, dont les dépenses liés aux cinq 777 de Boeing ayant fait l'objet d'une cession-bail, se chiffrent à 628 M\$. D'autres investissements ont été réalisés par Air Canada dans deux autres 777 de Boeing, trois ERJ-190 d'Embraer, le programme de réaménagement des cabines, ainsi que des stocks et réacteurs de rechange.

8.4. Obligations contractuelles

Le tableau ci-après présente les obligations contractuelles de la Société telles qu'elles existent actuellement à l'égard du reste de 2008, pour les quatre années subséquentes ainsi qu'après 2012. Toutes les obligations concernent Air Canada, si ce n'est les obligations convertibles de premier rang, qui sont une obligation d'ACE sur une base déconsolidée.

(en millions de dollars canadiens)	Reste de 2008	2009	2010	2011	2012	Par la suite	Total
Obligations convertibles de premier rang ¹⁾	7 \$	14 \$	330 \$	- \$	- \$	- \$	351 \$
Obligations liées à la dette à long terme ¹⁾	153	299	278	283	287	2 009	3 309
Dette consolidée au titre de la NOC-15 ¹⁾	101	106	153	338	93	304	1 095
Obligations locatives ¹⁾	119	161	157	151	192	604	1 384
Obligations liées aux contrats de location-exploitation ²⁾	148	300	289	226	208	718	1 889
Dépenses en immobilisations faisant l'objet d'engagements ³⁾	195	75	84	83	453	3 745	4 635
Total des obligations contractuelles ⁴⁾	723 \$	955 \$	1 291 \$	1 081 \$	1 233 \$	7 380 \$	12 663 \$
Obligations de capitalisation des régimes de retraite ⁵⁾	302 \$	462 \$	469 \$	476 \$	483 \$	s.o.	s.o.

1) *Comprennent à la fois le capital et les intérêts sur les obligations de paiement et sont fonction des taux d'intérêt et de change en vigueur le 30 juin 2008.*

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

3) *Concernent principalement des dépenses liées à du matériel volant libellées en dollars US. Comprennent également des achats liés aux coûts d'élaboration de systèmes, aux installations et aux améliorations locatives.*

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

5) *Voir, ci-après, la rubrique 8.6 pour un complément d'information sur la capitalisation des régimes de retraite d'Air Canada.*

8.5. Obligations de capitalisation des régimes de retraite d'Air Canada

Les obligations d'Air Canada liées à la capitalisation de ses régimes de retraite ont été actualisées par rapport à celles présentées dans le Rapport de gestion d'ACE pour l'exercice 2007 daté du 7 février 2008.

En date du 1^{er} janvier 2008, le déficit de capitalisation des régimes agréés canadiens se chiffrait à 1 175 M\$, contre 542 M\$ au 1^{er} janvier 2007. Cette augmentation du déficit représente une détérioration de la situation financière des régimes, leur ratio de solvabilité combiné ayant reculé de 95 % à 90 %. Ce recul découle principalement d'un rendement inférieur (de 0,5 %) à celui qui était prévu pour les actifs de la fiducie globale, après déduction des charges.

Comme l'évolution de la conjoncture et, notamment, les variations du rendement des actifs des régimes et les fluctuations des taux d'intérêt influent, à terme, sur les projections de cotisations, les cotisations requises et le déficit de solvabilité présentés ci-après ont été établis à partir de l'hypothèse qu'il n'y aurait ni gains ni pertes au titre de l'actif ou du passif des régimes pendant toute la période projetée, et ils ne reflètent pas les rendements réels de 2008 à ce jour.

Compte tenu de l'évaluation actuarielle du 1^{er} janvier 2008, les obligations prévues d'Air Canada à l'égard de la capitalisation des régimes de retraite pour le reste de 2008, pour l'ensemble de l'exercice 2008 ainsi que pour les quatre années subséquentes sont les suivantes :

(en millions de dollars canadiens)	Reste de 2008	2008	2009	2010	2011	2012
Coûts des services passés au titre des régimes agréés canadiens	148 \$	194 \$	223 \$	223 \$	223 \$	223 \$
Coûts des services rendus au titre des régimes agréés canadiens	89	170	174	178	184	189
Autres conventions de retraite ¹⁾	65	92	65	68	69	71
Obligations projetées au titre de la capitalisation des régimes de retraite	302 \$	456 \$	462 \$	469 \$	476 \$	483 \$

1) Comprennent les conventions de retraite, les régimes complémentaires et les régimes étrangers.

Les obligations de capitalisation ci-dessus concernent tous les régimes et conventions de retraite de la Société. En ce qui concerne les régimes agréés canadiens, les obligations de capitalisation reposent sur le minimum de cotisations au titre des services passés établi à partir des évaluations actuarielles arrêtées au 1^{er} janvier 2008, auquel s'ajoute une projection de cotisations pour les services rendus au cours de l'exercice dont il sera tenu compte dans les évaluations actuarielles arrêtées au 1^{er} janvier 2009.

8.6. Dépenses en immobilisations et contrats de financement connexes d'Air Canada

Boeing

Au 30 juin 2008, 14 des 16 appareils 777 en commande ferme aux termes du contrat d'achat avec Boeing avaient été livrés, alors que les deux autres devaient être livrés d'ici la fin de 2008. Les sept appareils livrés en 2007 ont été financés en vertu d'une facilité de crédit garanti de la part de l'Export-Import Bank (« EXIM ») des États-Unis. En janvier 2008, la Société a reçu d'EXIM un engagement relativement à une garantie de prêt portant sur les neuf 777 de Boeing visés par des commandes fermes dont la livraison est prévue en 2008. La garantie de prêt, assortie de certaines conditions, couvre les 12 années de l'emprunt, à hauteur de 85 % des dépenses en immobilisations, à un taux d'intérêt variable. Au 7 août 2008, sept des neuf 777 de Boeing devant être livrés courant 2008 avaient été livrés, dont deux ont été financés à même la facilité d'EXIM et les cinq autres, à la faveur de leur achat, ont été vendus pour être aussitôt repris en location par Air Canada. Les cinq contrats de cession-bail sont comptabilisés comme des contrats de location-exploitation d'une durée de 12 ans. Tous les contrats de location sont assortis des taux sur le marché au moment de leur entrée en vigueur. Ces opérations de cession-bail remplacent un nombre équivalent d'engagements de garantie de prêt fournis par EXIM à l'égard des appareils. Le tableau ci-après part de l'hypothèse que les deux 777 de Boeing dont la commande est ferme et qui restent à livrer en 2008 seront financés à même la facilité de prêt garanti d'EXIM; cependant, Air Canada continue d'envisager d'autres solutions de rechange et pourrait décider de les financer aussi dans le cadre d'opérations de cession-bail.

Au premier trimestre de 2008, Boeing a avisé Air Canada que la livraison du premier exemplaire de son appareil 787, qui devait initialement être livré en 2010, avait été reportée à 2012, alors que les livraisons subséquentes, prévues au départ entre 2010 et 2014, seraient retardées d'environ deux ans à deux ans et demi. Air Canada demandera compensation à Boeing et évaluera par ailleurs d'autres moyens d'atténuer les conséquences que ce retard de livraison pourrait avoir.

Projections des dépenses en immobilisations prévues et engagées

Le tableau ci-dessous présente les projections de dépenses en immobilisations prévues et engagées par Air Canada pour l'ensemble de 2008, pour les quatre prochaines années ainsi qu'après 2012.

(en millions de dollars canadiens)	2008	2009	2010	2011	2012	Par la suite
Dépenses projetées et faisant l'objet d'un engagement	471 \$	75 \$	84 \$	83 \$	453 \$	3 745 \$
Dépenses projetées, planifiées mais ne faisant pas l'objet d'un engagement	222	127	151	116	85	
Total des dépenses projetées ^{1) 2)}	693	202	235	199	538	
Financement projeté à l'égard des dépenses faisant l'objet d'un engagement	(493)	-	-	-	(400)	
Total des dépenses projetées, déduction faite du financement	200 \$	202 \$	235 \$	199 \$	138 \$	

1) Les montants en dollars US ont été convertis au cours du change en vigueur le 30 juin 2008 à midi, soit 1 \$ US pour 1,0186 \$ CA. Les prix définitifs de livraison des appareils comprennent les augmentations estimatives ainsi que les intérêts pour report de livraison calculés selon le TIOL à 90 jours aux États-Unis au 30 juin 2008.

2) Les valeurs en dollars ci-dessus ne tiennent pas compte des obligations liées à l'exercice des activités au quotidien.

8.7. Parc d'Air Canada

Au deuxième trimestre de 2008, Air Canada a pris livraison de trois 777-300 de Boeing, portant à 15 le nombre d'appareils de type 777 livrés à ce jour. À mesure que de nouveaux avions viennent rallier son parc, Air Canada en profite pour se départir des appareils les plus vieux et énergivores. Au premier trimestre de 2008, Air Canada a ainsi décidé de retirer de son parc en exploitation sa flotte de dix appareils 767-200 de Boeing d'ici la fin de 2008, car ces appareils anciens ont un coût unitaire élevé tant du point de vue de la consommation de carburant que du point de vue de la maintenance.

En réaction aux prix record du kérosène, le 17 juin 2008, Air Canada a annoncé la réduction de sa capacité qui, à terme, entraînera la révision à la baisse de son parc aérien et de ses effectifs avec l'entrée en vigueur de son horaire automne-hiver. La Société évalue en permanence ses besoins en matériel volant, si bien que ses projets touchant aux appareils sont appelés à changer.

Au titre du CAC de Jazz, Jazz exploite un parc de 133 appareils.

Programme de réaménagement des cabines

C'est en 2006 qu'Air Canada a amorcé le réaménagement intérieur de ses appareils existants (767-300 de Boeing, A330-300, A321, A320 et A319 d'Airbus) en vue d'offrir à sa clientèle un produit de calibre mondial. En date du 7 août 2008, Air Canada avait réaménagé les cabines de vingt-six 767-300 de Boeing et de trente-cinq A319, trente-neuf A320 et dix A321 d'Airbus, pour un total de 110 avions à ce jour. Air Canada compte réaménager l'intérieur des tous les appareils en service restants d'ici la fin de février 2009.

8.8. Gestion du capital

Le Conseil d'administration d'ACE et le Conseil d'administration d'Air Canada approuvent les objectifs et politiques de leur entreprise respective en ce qui concerne la gestion du capital. Suivent des analyses distinctes de la gestion du capital pour ces deux entreprises.

ACE

ACE considère le capital comme la somme de la dette de la société mère, qui est composée des obligations convertibles de premier rang, des actions privilégiées convertibles, de la participation sans contrôle et des capitaux propres. Cette définition du capital, utilisée par la direction, pourrait ne pas être comparable aux mesures présentées par d'autres sociétés ouvertes. Suit un sommaire du capital géré par ACE, tiré du bilan consolidé.

(en millions de dollars canadiens)	30 juin 2008	31 décembre 2007
Obligations convertibles de premier rang	278 \$	273 \$
Actions privilégiées convertibles	194	182
Participation sans contrôle	724	757
Capitaux propres	2 087	3 217
Capital	3 283 \$	4 429 \$

Depuis le 31 décembre 2007, le capital d'ACE a régressé de 1 146 M\$ pour se chiffrer à 3 283 M\$ par suite surtout du rachat d'actions ordinaires aux fins d'annulation dans le cadre d'offres de rachat substantielles, partiellement contrebalancé par le bénéfice net du premier semestre de 2008 et les gains nets constatés au titre des autres éléments du résultat étendu.

Air Canada

Air Canada considère le capital comme la somme de la dette à long terme, de la participation sans contrôle, des contrats de location-exploitation immobilisés et des capitaux propres. Air Canada a conclu des ententes de financement avant livraison au titre des livraisons futures et, comme les appareils n'ont pas encore été livrés, cette dette est exclue du calcul du capital. Air Canada inclut dans le capital les contrats de location immobilisés, mesure couramment utilisée dans le secteur pour attribuer une valeur aux obligations au titre des contrats de location-exploitation. La valeur correspond à la charge annualisée de location des appareils multipliée par 7,5, coefficient couramment utilisé dans le secteur du transport aérien. La mesure utilisée ne reflète pas nécessairement la juste valeur ni la valeur actualisée nette liée aux paiements minimaux futurs au titre des loyers à payer, parce qu'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 aux mesures présentées par d'autres sociétés ouvertes.

Air Canada surveille aussi son ratio de la dette nette ajustée au 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 immobilisés moins la trésorerie, les équivalents de trésorerie et les placements à court terme.

Au 30 juin 2008, la dette nette ajustée et la participation sans contrôle, y compris les contrats de location-exploitation immobilisés et exclusion faite des acomptes de prélivraison, avaient régressé de 191 M\$ par rapport au 31 décembre 2007 pour se fixer à 4 767 M\$. Le ratio de la dette nette ajustée au total de la dette nette et des capitaux propres est tombé à 65,9 % au 30 juin 2008 par rapport à 67,0 % au 31 décembre 2007. L'amélioration de 1,1 point par rapport au 31 décembre 2007 est en partie attribuable à une meilleure situation de trésorerie.

8.9. Capital social

Au 31 juillet 2008, les actions ordinaires émises et en circulation d'ACE, ainsi que les autres actions ordinaires pouvant être émises au titre d'actions privilégiées convertibles, d'obligations convertibles de premier rang et d'options sur actions, s'établissaient comme suit :

Nombre d'actions (en milliers)	31 juillet 2008	31 décembre 2007
Actions ordinaires émises et en circulation		
Actions à droit de vote variable de catégorie A	24 279	82 229
Actions à droit de vote de catégorie B	10 628	23 709
Total des actions ordinaires émises et en circulation	34 907	105 938
Actions ordinaires pouvant être émises		
Actions privilégiées convertibles	11 620	11 291
Obligations convertibles de premier rang	13 133	12 210
Options sur actions	70	1 682
Total des actions ordinaires pouvant être émises	24 823	25 183
Total des actions ordinaires en circulation et pouvant être émises	59 730	131 121

Offre de rachat substantielle – Janvier 2008

Le 10 janvier 2008, ACE a reçu et accepté, aux fins de rachat et d'annulation, un total de 40 023 427 actions à droit de vote variable de catégorie A et de 9 894 166 actions à droit de vote de catégorie B au prix de 30,00 \$ l'action, pour un prix de rachat total de 1 498 M\$, conformément aux modalités d'une offre de rachat substantielle. Aucune action privilégiée convertible d'ACE n'a été déposée aux termes de l'offre comme si elle avait été convertie.

Dans le cadre du rachat des actions et de leur annulation par ACE, le taux de conversion des obligations convertibles de premier rang à 4,25 % échéant en 2035 d'ACE a été ajusté de 37,6879 actions à droit de vote variable de catégorie A ou actions à droit de vote de catégorie B à 39,0341 actions à droit de vote variable de catégorie A ou actions à droit de vote de catégorie B par tranche de 1 000 \$ de capital d'obligations convertibles de premier rang. L'ajustement est en vigueur à compter du 11 janvier 2008 et il a été établi selon l'acte de fiducie régissant les obligations de premier rang convertibles.

Offre de rachat substantielle – Juin 2008

Le 18 juin 2008, ACE a reçu et accepté, aux fins de rachat et d'annulation, un total de 12 537 084 actions à droit de vote variable de catégorie A et de 10 190 187 actions à droit de vote de catégorie B au prix de 22,00 \$ l'action, pour un prix de rachat total d'environ 500 M\$, conformément aux modalités d'une offre de rachat substantielle. Aucune action privilégiée convertible d'ACE n'a été déposée aux termes de l'offre comme si elle avait été convertie.

Dans le cadre du rachat des actions et de leur annulation par ACE, le taux de conversion des obligations convertibles de premier rang à 4,25 % échéant en 2035 d'ACE a été ajusté de 39,0341 actions à droit de vote variable de catégorie A ou actions à droit de vote de catégorie B à 40,6917 actions à droit de vote variable de catégorie A ou actions à droit de vote de catégorie B par tranche de 1 000 \$ de capital d'obligations convertibles de premier rang. L'ajustement est en vigueur à compter du 19 juin 2008 et il a été établi selon l'acte de fiducie régissant les obligations convertibles de premier rang.

9. Opérations entre apparentés

Au 30 juin 2008, ACE détenait une participation de 75 % dans Air Canada. Air Canada est appelée à conclure diverses opérations avec ACTS Aéro, société apparentée d'ACE.

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

(en millions de dollars canadiens)	30 juin 2008	31 décembre 2007
Débiteurs		
ACTS Aéro (Air Canada)	99 \$	99 \$
	99 \$	99 \$
Créditeurs et charges à payer		
ACTS Aéro (Air Canada)	37 \$	88 \$
	37 \$	88 \$

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

(en millions de dollars canadiens)	2 ^e trimestre de 2008	1 ^{er} semestre de 2008
Produits		
Produits tirés de la location d'immeubles (ACTS Aéro)	9 \$	17 \$
Produits tirés de services de technologie de l'information (ACTS Aéro)	4	7
Produits tirés de services généraux et autres (ACTS Aéro)	5	18
	18 \$	42 \$
Charges		
Charges de maintenance liées aux services (ACTS Aéro)	134 \$	275 \$
Recouvrement des salaires et charges sociales liés aux employés détachés auprès d'ACTS Aéro	(68)	(135)
	66 \$	140 \$

10. Instruments financiers et gestion du risque

Comme l'explique, plus haut, la rubrique 5, la Société a adopté les dispositions des chapitres 3862 et 3863 du *Manuel de l'ITCCA* à compter du 1^{er} janvier 2008. Ces nouvelles normes prescrivent des obligations étendues à l'égard de l'information à présenter sur les instruments financiers.

Gestion des risques

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

Risque lié au prix du carburant

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

Au 30 juin 2008, Air Canada avait couvert 40 % de ses besoins de carburant pour le deuxième trimestre de 2008, 43 % de ses besoins prévus de carburant pour le reste de 2008, 20 % pour 2009 et 7,5 % pour 2010. Le reste de 2008 a fait l'objet de couvertures à des prix allant d'une moyenne de 108 \$ US à 116 \$ US le baril pour les contrats basés sur le kérosène, d'une moyenne de 95 \$ US à 99 \$ US le baril pour les contrats basés sur le prix du mazout et d'une moyenne de 111 \$ US à 125 \$ US le baril de West Texas Intermediate (« WTI ») pour les contrats basés sur le brut. Sur une base d'équivalent WTI, le reste des besoins de 2008 a été couvert à des prix allant d'une moyenne de 91 \$ US à 97 \$ US le baril.

Depuis le 30 juin 2008, Air Canada a conclu de nouvelles positions à l'aide de tunnels à prime zéro. Au 7 août 2008, Air Canada avait couvert 49 % de ses besoins prévus en carburant pour le reste de 2008, 24 % pour 2009 et 9,4 % pour 2010. Grâce à ces nouvelles positions, le reste de 2008 fait l'objet de couvertures à des prix pouvant aller d'une moyenne de 108 \$ US à 116 \$ US le baril pour les contrats basés sur le kérosène, d'une moyenne de 98 \$ US à 102 \$ US le baril pour les contrats basés sur le prix du mazout et d'une moyenne de 116 \$ US à 129 \$ US le baril de WTI pour les contrats basés sur le brut. Sur une base d'équivalent WTI, le reste des besoins de 2008 a été couvert à des prix allant d'une moyenne de 94 \$ US à 101 \$ US le baril.

L'augmentation totale de la juste valeur des dérivés sur le carburant de la Société, y compris les dérivés visés ou non par la comptabilité de couverture, se chiffre à 449 M\$ pour le deuxième trimestre de 2008 (568 M\$ pour le premier semestre de 2008). Du gain de juste valeur, 255 M\$ ont été reportés dans les autres éléments du résultat étendu du deuxième trimestre de 2008 en vue d'être portés ultérieurement en réduction de la charge de carburant à mesure que les contrats arrivent à échéance (401 M\$ pour le premier semestre de 2008), tandis que les 194 M\$ restants ont été inscrits à titre de gain dans les produits hors exploitation du deuxième trimestre de 2008 (167 M\$ pour le premier semestre de 2008). Le traitement comptable des autres éléments du résultat étendu ou des charges hors exploitation, comme cela est expliqué plus bas, n'a pas d'incidence économique sur le programme de couverture du carburant de la Société.

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

- La juste valeur des dérivés liés au carburant aux fins de la comptabilité de couverture en cours au 30 juin 2008 se chiffre à 463 M\$, avec position favorable pour la Société. Au 30 juillet 2008, la juste valeur des dérivés liés au carburant en cours était de 281 M\$.
- Pour le deuxième trimestre de 2008, la variation de la juste valeur des dérivés s'établit à 370 M\$ (483 M\$ pour le premier semestre de 2008):
 - La partie efficace latente de la variation de la juste valeur des dérivés comptabilisée dans les autres éléments du résultat étendu s'établit à 213 M\$ pour le deuxième trimestre de 2008 avant impôts de 68 M\$ (347 M\$ avant impôts de 110 M\$ pour le premier semestre de 2008). La partie efficace réalisée de la variation de la juste valeur des dérivés comptabilisée dans les autres éléments du résultat étendu s'établit à 42 M\$ pour le deuxième trimestre de 2008, avant impôts de 14 M\$ (54 M\$ avant impôts de 18 M\$ pour le premier semestre de 2008).

Les autres éléments du résultat étendu des trimestre et semestre clos le 30 juin 2008, de 173 M\$ et 273 M\$, respectivement, sont présentés, nets de cette charge d'impôts, dans l'état consolidé du résultat étendu.

- La partie inefficace de la variation de la juste valeur des dérivés comptabilisée dans les produits (charges) hors exploitation représente un gain de 115 M\$ pour le deuxième trimestre de 2008 (82 M\$ pour le premier semestre de 2008). La partie inefficace correspond à l'écart entre la variation de la valeur intrinsèque et la variation de la juste valeur de marché des dérivés sur la période ainsi qu'à l'écart entre la valeur du dérivé d'Air Canada et la valeur du dérivé de la contrepartie. L'augmentation du montant comptabilisé dans les produits (charges) hors exploitation est attribuable au fait que la variation de la juste valeur de marché des dérivés était supérieure à la variation de leur valeur intrinsèque.
- Au premier trimestre de 2008, la comptabilité de couverture a cessé d'être appliquée à certains contrats de couverture du carburant, d'une juste valeur de 8 M\$, qui ne remplissaient plus les conditions d'application de la comptabilité de couverture. Certains de ces contrats ont été redesignés au titre de la comptabilité de couverture au deuxième trimestre de 2008. La Société détient toujours ces instruments dérivés, car elle croit qu'ils constituent de bonnes couvertures économiques pour gérer le 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 étendu relativement à ces instruments dérivés sera pris en compte dans la charge de carburant. Au deuxième trimestre de 2008, aucun autre contrat n'a cessé d'être désigné comme couverture aux fins comptables.
- Au deuxième trimestre de 2008, l'arrivée à échéance de contrats de dérivés liés au carburant s'est traduite par une juste valeur de 93 M\$ en faveur de la Société.
- Au deuxième trimestre de 2008, l'avantage sur la charge de carburant s'établissait à 92 M\$ avant impôts de 30 M\$ (126 M\$ avant impôts de 41 M\$ pour le premier semestre de 2008). Cet avantage a été constaté en retranchant le montant du cumul des autres éléments du résultat étendu. Le montant après impôts de 62 M\$ du deuxième trimestre de 2008 a été inscrit au titre du « Reclassement au résultat des pertes (gains) réalisés nets sur des dérivés liés au carburant » dans l'état consolidé du résultat étendu (85 M\$ pour le premier semestre de 2008).
- Au deuxième trimestre de 2008, le cumul des autres éléments du résultat étendu a enregistré une augmentation nette de 163 M\$, avant impôts de 52 M\$ (275 M\$ avant impôts de 87 M\$ pour le premier semestre de 2008). Au 30 juin 2008, le solde du cumul des autres éléments du résultat étendu se chiffre à 359 M\$, avant impôts. Le montant net estimatif des gains et des pertes présentés dans le cumul des autres éléments du résultat étendu, qui devrait être reclassé au résultat net au cours des 12 mois à venir, est de 308 M\$ avant impôts.

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

- Au deuxième trimestre de 2008, l'arrivée à échéance de contrats de dérivés liés au carburant s'est traduite par un avantage de 12 M\$ pour la Société (19 M\$ pour le premier semestre de 2008).
- La juste valeur des dérivés liés au carburant auxquels n'a pas été appliquée la comptabilité de couverture en cours au 30 juin 2008 se chiffre à 37 M\$, avec position favorable pour la Société.
- La variation de la juste valeur des contrats dérivés pour le deuxième trimestre de 2008 correspond à un gain de 79 M\$ (85 M\$ pour le premier semestre de 2008) et a été comptabilisée dans les produits (charges) hors exploitation.

Risque de taux d'intérêt

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

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

Le ratio dette à taux fixe-dette à taux variable vise à assurer une certaine marge de manœuvre quant à la structure du capital de la Société et est fonction d'un objectif à long terme de 60 % à taux fixe et 40 % à taux variable. Le ratio actuel est de 60 % à taux fixe pour 40 % 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 semestre de 2008 :

- La Société a conclu trois contrats de swap de devises d'une valeur notionnelle totale de 294 M\$ (289 M\$ US) au 30 juin 2008 relativement au financement d'appareils 777 de Boeing. Ces swaps viennent à échéance en mars, mai et juin 2019 respectivement. Ils convertissent les versements au titre du remboursement du capital et des intérêts sur la dette libellée en dollars américains en dette libellée en dollars canadiens à un taux de change égal à la valeur au pair (1 \$ CA pour 1 \$ US) et convertissent en taux variable le taux fixe de 5,208 % assorti à cette dette. Ces instruments dérivés n'ont pas été désignés comme couvertures aux fins comptables et ils sont évalués à la juste valeur tous les trimestres. Au 30 juin 2008, ces contrats avaient une juste valeur de 13 M\$, avec une position favorable à la contrepartie. La Société a constaté une perte de 19 M\$ pour le deuxième trimestre de 2008.
- Au premier trimestre de 2008, le seul contrat de swap de taux d'intérêt encore en cours de la Société, qui portait sur un appareil 190 d'Embraer, est arrivé à échéance, se soldant par une juste valeur de 2 M\$ en faveur de la contrepartie. Aucun gain ni aucune perte n'a été comptabilisé au cours de la période.

Risque de change

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

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

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

En matière de gestion du risque de change, la Société cherche à atténuer le plus possible le risque lié à ses flux de trésorerie libellés en devises. Pour gérer les risques associés aux fluctuations des taux de change, elle recourt notamment à des contrats de change à terme ou swaps de devises. Au 30 juin 2008, la Société avait passé des contrats de change à terme et contrats d'options sur devises convertissant des dollars américains et des euros en dollars canadiens relativement à 1 993 M\$ (1 958 M\$ US) et à 30 M\$ (19 M€), lesquels viennent à échéance en 2008, 2009 et 2010. La juste valeur de ces contrats sur devises au 30 juin 2008 était de 1 M\$ avec position favorable à la Société (124 M\$ au 31 décembre 2007, avec position favorable aux tiers relativement à 2 132 M\$ (2 158 M\$ US) et 26 M\$ (18 M€) de contrats échéant en 2008 et en 2009). Pour le deuxième trimestre de 2008, un gain de 4 M\$ (un gain de 83 M\$ pour le premier semestre de 2008) a été

comptabilisé au titre du poste « Gain (perte) de change » relativement à ces dérivés. Ces instruments dérivés n'ont pas été désignés comme couvertures aux fins comptables.

Le swap croisé décrit dans le passage ci-dessus sur la gestion du risque de taux d'intérêt agit comme couverture économique du risque de change sur le financement de deux appareils 777 de Boeing, dont le capital était de 294 M\$ (289 M\$ US) au 30 juin 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 ni aucune perte n'a été comptabilisé à cet égard au cours de la période.

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 surveillant l'état et la valeur des actifs disponibles pour garantir les arrangements de financement et en préservant sa marge de manœuvre relativement à ces arrangements.

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 un complément d'information sur les instruments de ce type détenus par la Société.

Les instruments dérivés auxquels la Société a recours l'exposent aux risques de marché. La Société ne recourt aux instruments dérivés qu'aux fins de la gestion des risques et non à des fins spéculatives. De ce fait, les variations des flux de trésorerie liés aux instruments dérivés 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.

Papier commercial adossé à des actifs (« PCAA »)

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

La valeur comptable au 30 juin 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 semestre de 2008.

11. Facteurs de risque

Pour une description détaillée des facteurs de risque associés à la Société, le lecteur se reportera à la rubrique *Facteurs de risque* du Rapport de gestion de l'exercice 2007 d'ACE daté du 7 février 2008. Certains facteurs de risque qui y sont présentés ont été depuis actualisés :

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

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

Le facteur de risque décrivant, sous les Litiges en cours, la réclamation de l'Association des pilotes d'Air Canada (« APAC ») a été modifié pour tenir compte de la décision de la Cour d'appel de l'Ontario, le 27 juin 2008, qui a rejeté la demande d'appel de l'ACPA.

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

12. Données financières trimestrielles

Les données trimestrielles du tableau ci-après peuvent ne pas être directement comparables par suite des nouvelles méthodes de comptabilisation adoptées à l'égard d'Aéroplan, de Jazz et d'ACTS Aéro. Voir la rubrique 5, plus haut, pour un complément d'information à cet égard.

(en millions de dollars, sauf les montants par action)	T3	T4	T1	T2	T3	T4	T1	T2
	2006	2006	2007 ²⁾	2007 ³⁾	2007	2007 ⁴⁾	2008	2008
Produits d'exploitation	2 947 \$	2 544 \$	2 625 \$	2 659 \$	3 022 \$	2 520 \$	2 726 \$	2 783 \$
Charge exceptionnelle liée aux milles Aéroplan ¹⁾	(102)	-	-	-	-	-	-	-
Produits d'exploitation	2 845	2 544	2 625	2 659	3 022	2 520	2 726	2 783
Charges d'exploitation	(2 642)	(2 471)	(2 654)	(2 563)	(2 682)	(2 474)	(2 753)	(2 785)
Bénéfice (perte) d'exploitation avant l'élément suivant ⁵⁾	203	73	(29)	96	340	46	(27)	(2)
Provision pour les enquêtes sur le fret ⁶⁾	-	-	-	-	-	-	(125)	-
Bénéfice (perte) d'exploitation	203	73	(29)	96	340	46	(152)	(2)
Total des produits (charges) hors exploitation, participation sans contrôle, écart de change et impôts ⁷⁾	(100)	(122)	(43)	22	(116)	1 082	(30)	832
Bénéfice net (perte)	103 \$	(49) \$	(72) \$	118 \$	224 \$	1 128 \$	(182) \$	830 \$
Résultat ⁸⁾								
- de base par action	1,01 \$	(0,48) \$	(0,70) \$	1,14 \$	2,17 \$	10,81 \$	(2,96) \$	15,46 \$
- dilué par action	0,95 \$	(0,48) \$	(0,70) \$	0,98 \$	1,84 \$	8,88 \$	(2,96) \$	10,76 \$

1) Une charge exceptionnelle de 102 M\$ a été constatée au 3^e trimestre de 2006 relativement à l'obligation d'Air Canada liée à l'échange de milles Aéroplan d'avant 2002.

2) ACE a cessé de consolider les résultats d'Aéroplan à compter du 14 mars 2007.

3) ACE a cessé de consolider les résultats de Jazz à compter du 24 mai 2007.

4) ACE a cessé de consolider les résultats d'ACTS à compter du 16 octobre 2007.

5) Les 1^{er} et 2^e trimestres de 2007 comportaient une charge exceptionnelle liée à la restructuration de la main-d'œuvre de 9 M\$ et de 6 M\$, respectivement.

6) Le 1^{er} trimestre de 2008 comprend une provision pour les enquêtes sur le fret de 125 M\$ constituée par Air Canada.

7) Le 3^e trimestre de 2006 comprend un gain de 52 M\$ et une charge d'impôts de 9 M\$ liés à la vente de 1,25 million d'actions de US Airways. Le 4^e trimestre de 2006 comprend un gain de dilution de 25 M\$ et une charge d'impôts de 4 M\$ liés au PAPE d'Air Canada. Le 2^e trimestre de 2007 comprend un gain de 4 M\$ et une charge d'impôts de 1 M\$ liés à la vente de 0,249 million d'actions de US Airways. Le 3^e trimestre de 2007 comprend un gain de 4 M\$ et une charge d'impôts de 1 M\$ liés à la vente de 0,251 million d'actions de US Airways. Le 4^e trimestre de 2007 comprend un gain de cession global de 1 339 M\$ et une charge d'impôts de 214 M\$, formés principalement d'un gain à la cession de 565 M\$ et d'une charge d'impôts de 82 M\$ liés à la monétisation d'ACTS complétée le 16 octobre 2007, d'un gain à la cession de 539 M\$ et d'une charge d'impôts de 91 M\$ liés au placement secondaire de 22 000 000 de parts de fiducie du Fonds de revenu Aéroplan, et d'un gain à la cession de 233 M\$ et d'une charge d'impôts de 41 M\$ liés au placement secondaire de 35 500 000 parts de fiducie du Fonds de revenu Jazz Air. Le 1^{er} trimestre de 2008 comprend un gain de 89 M\$ (71 M\$ après les impôts) à la vente par ACE de 13 000 000 de parts du Fonds de revenu Jazz Air et une charge de dépréciation de 38 M\$ constatée par Air Canada relativement à sa flotte d'appareils 767-200 de Boeing. Le 2^e trimestre de 2008 comprend un gain de 413 M\$ (340 M\$ après impôts) à la vente par ACE de 20 400 000 parts du Fonds de revenu Aéroplan, un gain de 417 M\$ (344 M\$ après impôts) à la vente par ACE de 19 892 088 parts du Fonds de revenu Aéroplan et un gain de 78 M\$ (62 M\$ après impôts) à la vente par ACE de 11 726 920 parts du Fonds de revenu Jazz Air.

8) Tient compte de l'incidence de l'offre de rachat substantielle réalisée par ACE, le 10 janvier 2008, où ACE a accepté pour rachat et annulation un total de 40 023 427 actions à droit de vote variable de catégorie A et 9 894 166 actions à droit de vote de catégorie B et de l'offre de rachat substantielle réalisée par ACE, le 18 juin 2008, où ACE a accepté pour rachat et annulation un total de 12 537 084 actions à droit de vote variable de catégorie A et 10 190 187 actions à droit de vote de catégorie B.

13. Arrangements hors bilan

Il n'y a pas eu de changement notable aux arrangements hors bilan d'ACE par rapport à ceux qui ont été présentés dans le Rapport de gestion de l'exercice 2007 d'ACE daté du 7 février 2008.

14. Contrôles et procédures

Contrôles et procédures de présentation de l'information financière

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

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

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

Il n'y a pas eu de changements aux contrôles internes d'ACE au cours du trimestre terminé le 30 juin 2008 qui auraient eu une incidence importante ou dont on aurait pu raisonnablement croire qu'ils auraient eu une incidence importante sur les contrôles internes à l'égard de l'information financière.

15. Mesures financières hors PCGR

BAIIALA/BAIIA

Le BAIIALA (bénéfice avant intérêts, impôts, amortissement, désuétude et locations avions) est une unité de mesure ne relevant pas des PCGR couramment utilisée dans le secteur du transport aérien qui donne un aperçu des résultats d'exploitation avant les coûts de location d'appareils, l'amortissement et la désuétude, lesquels varient sensiblement d'une compagnie aérienne à l'autre en raison de la façon dont chacune finance ses appareils et autres actifs. Dans les secteurs qui ne louent pas d'avions, comme Aéroplan et ACTS, le BAIIA (bénéfice avant intérêts, impôts, amortissement et désuétude) est utilisé pour donner un aperçu des résultats d'exploitation avant amortissement et désuétude, puisque de tels coûts varient sensiblement d'une société à l'autre en raison de la façon dont chacune finance ses actifs. La Société présente aussi le BAIIALA avant et après la provision pour les enquêtes sur le fret, car cela risquerait de fausser l'analyse des tendances à la base de ses rendements commerciaux. Comme le BAIIALA et le BAIIA ne sont pas des unités de mesure conformes aux PCGR du Canada pour la présentation d'états financiers et qu'ils n'ont pas de sens normalisé, ils ne sauraient être comparés à des mesures similaires présentées par d'autres sociétés ouvertes.

Les BAIIALA d'ACE pour les deuxième trimestre et premier semestre de 2008 ne sont pas directement comparables à ses BAIIALA des deuxième trimestre et premier semestre de 2007. Voir la rubrique 5 du présent Rapport de gestion pour un complément d'information à cet égard.

Le BAIIALA et le BAIIA ainsi que le BAIIALA avant provision pour les enquêtes sur le fret se rapprochent du résultat d'exploitation comme suit :

(en millions de dollars canadiens)	2 ^{es} trimestres			1 ^{ers} semestres		
	2008	2007	Variation \$	2008	2007	Variation \$
Air Canada						
Perte d'exploitation selon les PCGR avant provision pour les enquêtes sur le fret	7 \$	88 \$	(81) \$	(5) \$	10 \$	(15) \$
Rajouter :						
Locations avions	69	75	(6)	132	154	(22)
Amortissement	173	136	37	344	264	80
BAIIALA avant provision pour les enquêtes sur le fret	249	299	(50)	471	428	43
Provisions pour les enquêtes sur le fret	-	-	-	(125)	-	(125)
BAIIALA	249 \$	299 \$	(50) \$	346 \$	428 \$	(82) \$
Aéroplan						
Bénéfice d'exploitation selon les PCGR	- \$	- \$	- \$	- \$	40 \$	(40) \$
Rajouter :						
Amortissement	-	-	-	-	3	(3)
BAIIA	- \$	- \$	- \$	- \$	43 \$	(43) \$
Jazz						
Bénéfice d'exploitation selon les PCGR	- \$	26 \$	(26) \$	- \$	62 \$	(62) \$
Rajouter :						
Locations avions	-	22	(22)	-	57	(57)
Amortissement	-	4	(4)	-	9	(9)
BAIIALA	- \$	52 \$	(52) \$	- \$	128 \$	(128) \$
ACTS						
Bénéfice d'exploitation selon les PCGR	- \$	9 \$	(9) \$	- \$	12 \$	(12) \$
Rajouter :						
Amortissement	-	11	(11)	-	20	(20)
BAIIA	- \$	20 \$	(20) \$	- \$	32 \$	(32) \$
ACE consolidé ¹⁾						
Perte d'exploitation selon les PCGR avant provision pour les enquêtes sur le fret	(2) \$	96 \$	(98) \$	(29) \$	67 \$	(96) \$
Rajouter :						
Locations avions	69	91	(22)	132	195	(63)
Amortissement et désuétude	171	149	22	340	295	45
BAIIALA avant provision pour les enquêtes sur le fret	238	336	(98)	443	557	(114)
Provisions pour les enquêtes sur le fret	-	-	-	(125)	-	(125)
BAIIA/BAIIALA	238 \$	336 \$	(98) \$	318 \$	557 \$	(239) \$

1) ACE a cessé de faire entrer dans son périmètre de consolidation les résultats d'Aéroplan, de Jazz et d'ACTS à compter des 14 mars, 24 mai et 16 octobre 2007, respectivement.

16. Glossaire

BAIIA – Unité de mesure du bénéfice avant les intérêts, les impôts, l'amortissement et la désuétude ne relevant pas des PCGR.

BAIIALA – Unité de mesure du bénéfice avant les intérêts, les impôts, l'amortissement, la désuétude et les locations d'avions, et ne relevant pas des PCGR.

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.

CESMO – Charges d'exploitation par SMO.

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.