

ACE AVIATION

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

Les présents états financiers consolidés intermédiaires non vérifiés, préparés sur la base de la continuité de l'exploitation, remplacent les états financiers intermédiaires non vérifiés d'ACE Aviation déposés le 8 mai 2009. Les états financiers intermédiaires non vérifiés déposés le 8 mai 2009 avaient été présentés sur une base de liquidation.

Le 7 août 2009

État consolidé des résultats

Non vérifié (en millions de dollars canadiens, sauf les données par action)	Trimestres terminés les 31 mars	
	2009	2008
Produits d'exploitation		
Passages	2 011 \$	2 311 \$
Fret	80	124
Autres	300	291
	2 391	2 726
Charges d'exploitation		
Carburant avions	593	715
Salaires et charges sociales	460	496
Redevances aéroportuaires et de navigation	230	241
Contrat d'achat de capacité conclu avec Jazz	Note 9 246	235
Maintenance avions	189	203
Amortissement	Note 2 157	169
Restauration et fournitures connexes	67	77
Communications et technologies de l'information	79	73
Locations avions	86	63
Commissions	49	53
Autres	427	428
	2 583	2 753
Perte d'exploitation avant l'élément suivant	(192)	(27)
Provision pour les enquêtes sur le fret	-	(125)
Perte d'exploitation	(192)	(152)
Produits (charges) hors exploitation		
Intérêts créditeurs	8	25
Intérêts débiteurs	Note 2 (108)	(96)
Intérêts capitalisés	1	17
Gain sur actifs	Note 1 -	46
Perte sur rachat d'obligations convertibles de premier rang et d'actions privilégiées convertibles d'ACE	Note 2 (33)	-
Perte sur instruments financiers constatés à la juste valeur	Note 6 (10)	(23)
Bénéfices tirés des participations et autres revenus de placement	-	12
Autres	(1)	(1)
	(143)	(20)
Perte avant les éléments suivants	(335)	(172)
Participation sans contrôle	96	64
Perte de change	(101)	(89)
Économie (charge) d'impôts sur les bénéfices	Note 7 3	-
Impôts exigibles	(7)	15
Impôts futurs		
Perte de la période	(344) \$	(182) \$
Résultat par action		
Résultat de base et dilué	(9,87) \$	(2,96) \$

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

Bilan consolidé

Non vérifié (en millions de dollars canadiens)	31 mars 2009	31 décembre 2008
ACTIF		
Actif à court terme		
Trésorerie et équivalents de trésorerie	977 \$	1 307 \$
Placements à court terme	487	506
	1 464	1 813
Liquidités soumises à restrictions	30	45
Débiteurs	714	700
Stocks de carburant avions	53	97
Pièces de rechange et fournitures	95	20
Dépôts de garantie sur dérivés liés au carburant	181	328
Charges payées d'avance et autres actifs à court terme	187	206
	2 724	3 209
Immobilisations corporelles	7 394	7 469
Actifs incorporels	698	698
Dépôts et autres actifs	507	495
	11 323 \$	11 871 \$
PASSIF		
Passif à court terme		
Créditeurs et charges à payer	1 423 \$	1 288 \$
Dérivés liés au carburant	212	420
Produits passages perçus d'avance	1 507	1 333
Partie à moins d'un an de la dette à long terme et des obligations locatives	617	663
	3 759	3 704
Dette à long terme et obligations locatives	4 947	4 980
Actions privilégiées convertibles	54	206
Impôts sur les bénéfices futurs	50	50
Passif au titre des prestations de retraite et avantages complémentaires	1 474	1 585
Autres passifs à long terme	377	370
	10 661	10 895
Participation sans contrôle	414	512
CAPITAUX PROPRES		
Capital social et autres capitaux propres	148	307
Surplus d'apport	322	163
Bénéfices non répartis	256	600
Cumul des autres éléments du résultat étendu	(478)	(606)
	248	464
	11 323 \$	11 871 \$

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

État consolidé de la variation des capitaux propres

Non vérifié (en millions de dollars canadiens)		Trimestre	Exercice	Trimestre
		terminé le 31 mars 2009	terminé le 31 décembre 2008	terminé le 31 mars 2008
Capital social				
Actions ordinaires au début de la période		100 \$	243 \$	243 \$
Rachat et annulation d'actions ordinaires		-	(180)	(115)
Émission d'actions liée à l'exercice d'options sur actions		-	37	1
Total du capital social		100	100	129
Autres capitaux propres				
Obligations convertibles de premier rang	Note 2	18	90	90
Actions privilégiées convertibles	Note 2	30	117	117
Total du capital social et des autres capitaux propres		148	307	336
Surplus d'apport				
Solde au début de la période		163	504	504
Rachat et annulation d'actions ordinaires		-	(329)	(228)
Rachat et annulation d'obligations convertibles de premier rang et d'actions privilégiées convertibles d'ACE	Note 2	159	-	-
Juste valeur des options sur actions comptabilisée comme économie (charge) de rémunération		-	(5)	1
Juste valeur des options sur actions exercées au capital social		-	(7)	-
Total du surplus d'apport		322	163	277
Bénéfices non répartis				
Solde au début de la période		600	2 209	2 209
Rachat et annulation d'actions ordinaires		-	(1 489)	(1 155)
Perte de la période		600	720	1 054
		(344)	(120)	(182)
Total des bénéfices non répartis		256	600	872
Cumul des autres éléments du résultat étendu				
Solde au début de la période		(606)	54	54
Autres éléments du résultat étendu		128	(660)	148
Total du cumul des autres éléments du résultat étendu		(478)	(606)	202
Total des capitaux propres		248 \$	464 \$	1 687 \$

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

État consolidé du résultat étendu

Non vérifié (en millions de dollars canadiens)		Trimestres terminés les	
		2009	2008
Résultat étendu			
Perte de la période		(344) \$	(182) \$
Autres éléments du résultat étendu, déduction faite des impôts :			
Variation nette du gain latent sur le Fonds de revenu Jazz Air (après impôts de (15 \$) en 2008)		-	71
Gains nets (pertes) sur des dérivés liés au carburant visés par l'application de la comptabilité de couverture (après impôts de néant; de (46 \$) en 2008)	Note 6	(1)	100
Reclassement au résultat des pertes (gains) réalisées nettes sur des dérivés liés au carburant (après impôts de 2 \$; de 11 \$ en 2008)	Note 6	129	(23)
		128	148
Total du résultat étendu		(216) \$	(34) \$

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

État consolidé des flux de trésorerie

Non vérifié (en millions de dollars canadiens)	Trimestres terminés les 31 mars	
	2009	2008
Flux de trésorerie liés aux activités suivantes		
Exploitation		
Perte de la période	(344) \$	(182) \$
Ajustements liés au rapprochement avec les flux de trésorerie nets provenant de l'exploitation		
Amortissement	157	169
Gain sur actifs	-	(46)
Perte sur rachat d'obligations convertibles de premier rang et d'actions privilégiées convertibles d'ACE	Note 2 33	-
Perte de change	143	65
Impôts sur les bénéfices futurs	7	(15)
Excédent de la capitalisation des régimes d'avantages sociaux sur la charge constatée	(103)	(51)
Provision pour les enquêtes sur les transports de fret	Note 1D -	125
Participation sans contrôle	(96)	(68)
Instruments dérivés liés au carburant et autres dérivés	Note 6 (82)	19
Dépôts de garantie sur couvertures liées au carburant, montant net	Note 6 147	-
Bénéfices tirés des participations à la valeur de consolidation	-	(10)
Autres	13	(22)
Variation des éléments hors trésorerie du fonds de roulement	281	245
	156	229
Financement		
Émission d'actions ordinaires	-	1
Rachat et annulation d'actions ordinaires	-	(1 498)
Emprunts	Note 2 267	187
Rachat d'obligations convertibles de premier rang d'ACE	Note 2 (233)	-
Rachat d'actions privilégiées d'ACE	Note 2 (186)	-
Réduction des autres dette à long terme et obligations locatives	(423)	(323)
	(575)	(1 633)
Investissement		
Placements à court terme	19	161
Produit de la vente de parts de Jazz	-	97
Produit de l'entiercement lié à la vente d'ACTS	-	40
Produit de la vente d'autres actifs	Note 2 -	27
Produit découlant d'opérations de cession-bail	Note 2 172	411
Nouvelles immobilisations corporelles	(107)	(403)
Autres	5	25
	89	358
Augmentation de la trésorerie et des équivalents de trésorerie	(330)	(1 046)
Trésorerie et équivalents de trésorerie au début de la période	1 307	2 300
Trésorerie et équivalents de trésorerie à la fin de la période	977 \$	1 254 \$
Paiements d'intérêts en espèces	94 \$	73 \$
Paiements (économies) en espèces d'impôts sur les bénéfices	(2) \$	2 \$

Ne sont pas compris dans le poste Trésorerie et équivalents de trésorerie des placements à court terme de 487 \$ au 31 mars 2009 (679 \$ au 31 mars 2008).

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

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

Gestion ACE Aviation Inc. (« ACE ») a été constituée le 29 juin 2004 en société de portefeuille chapeautant des sociétés du secteur de l'aviation commerciale. Dans les présentes notes afférentes aux états financiers, « Société » s'entend, selon le contexte, d'ACE et de ses participations dans le secteur de l'aviation, d'ACE et de l'une ou plusieurs de ses participations dans le secteur de l'aviation, de l'une ou plusieurs des participations d'ACE dans le secteur de l'aviation ou d'ACE à proprement parler.

Au 31 mars 2009, ACE détenait :

- Une participation directe de 75,0 % dans Air Canada;
- Une participation directe de 27,8 % dans Soutien et Services techniques Aéro Inc. (« ACTS Aéro »), propriétaire exclusif d'Aveos Performance aéronautique inc.; Soutien et Services techniques Aéro Inc. est devenue officiellement Aveos Performance aéronautique inc. (« Aveos ») le 23 septembre 2008.

A) RÈGLES DE PRÉSENTATION

Le 29 juillet 2009, ACE a annoncé que sa participation à la facilité de crédit d'au plus 700 \$ accordée à Air Canada et annoncée le jour même par Air Canada se chiffre à 150 \$. Étant donné la participation d'ACE à cette facilité, la direction n'a pas l'intention de procéder à une liquidation à ce point-ci.

Par conséquent, les présents états financiers ont été établis sur la base de la continuité de l'exploitation et remplacent les états financiers publiés antérieurement pour le trimestre terminé le 31 mars 2009, lesquels avaient été dressés sur la base de la liquidation. Selon l'hypothèse de la continuité de l'exploitation, Air Canada est comprise dans le périmètre de consolidation des états financiers d'ACE suivant les méthodes comptables applicables à la continuité de l'exploitation qui existaient antérieurement. Cette hypothèse suppose que l'entité poursuivra ses activités et sera en mesure de réaliser ses actifs et de s'acquitter de ses dettes dans le cours normal de ses activités.

Les états financiers consolidés intermédiaires non vérifiés de la Société s'appuient sur des méthodes comptables conformes à celles qui sont présentées à la note 2 afférente à ses états financiers consolidés annuels de 2008, à l'exception des modifications de méthodes comptables exposées ci-après à la rubrique B) Modifications des méthodes comptables.

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

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

Certains chiffres comparatifs ont été reclassés pour les rendre conformes à la présentation adoptée pour les états financiers de la période écoulée.

B) MODIFICATIONS DES MÉTHODES COMPTABLES

Écarts d'acquisition et actifs incorporels

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

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

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

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

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

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

Le chapitre 1582 remplace le chapitre 1581 et il établit des normes pour la comptabilisation d'un regroupement d'entreprises. Il constitue l'équivalent canadien de la norme internationale d'information financière IFRS 3, « Regroupements d'entreprises ». Le chapitre s'applique prospectivement aux regroupements d'entreprises pour lesquels la date d'acquisition se situe dans un exercice ouvert le 1^{er} janvier 2011 ou à une date ultérieure.

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

C) ÉVÉNEMENTS IMPORTANTS

Dans le but de réduire les risques d'illiquidité décrits en D) ci-après et à la note 1D) des états financiers consolidés annuels de la Société pour l'exercice 2008, Air Canada a conclu les opérations ci-dessous en 2009 :

Juillet 2009

- Air Canada a obtenu une facilité de crédit à terme garantie (la « facilité de crédit ») pour un produit de financement de 600 \$, moins des frais d'environ 20 \$. La participation d'ACE à la facilité de crédit d'Air Canada s'est chiffrée à 150 \$. La facilité de crédit, dont le terme est de cinq ans, porte actuellement intérêt à un taux de 12,75 %. Le premier remboursement de capital est exigible en août 2010. La facilité de crédit prévoit également des bons de souscription permettant aux porteurs d'acquérir jusqu'à 5 % des actions de la Société, ou jusqu'à 10 % si certaines conditions ne sont pas remplies. Se reporter à la note 10 pour une description détaillée de la facilité de crédit. Dans le cadre des opérations liées à la clôture de la facilité de crédit, des arrangements de financement en cours de 166 \$ ont été remboursés de la façon suivante :
 - L'encours de 49 \$ de la facilité de crédit renouvelable décrite plus amplement à la note 9 j) des états financiers consolidés annuels de la Société pour l'exercice 2008, a été remboursé. Les droits du prêteur prévus par la facilité de crédit renouvelable ont été attribués aux prêteurs prévus par la nouvelle facilité de crédit;
 - L'encours de l'entente de financement des moteurs de rechange, décrite plus amplement à la note 2, a été remboursé en partie. Le montant remboursé de 38 \$ portait sur 22 réacteurs visés par l'entente de financement des moteurs de rechange; 10 moteurs sont encore assujettis à ce contrat de prêt pour une valeur d'emprunt de 81 \$ au 31 juillet 2009;
 - Le prêt de 79 \$ d'Aéroplan Canada Inc. (« Aéroplan »), décrit plus amplement ci-après, a été remboursé. Aéroplan est partie prêteuse à la facilité de crédit.
- Air Canada a prorogé ou renouvelé des conventions collectives pour 21 mois avec tous ses employés syndiqués au Canada. Ces conventions collectives sont entrées en vigueur et elles ne prévoient aucune augmentation du taux salarial, aucun changement aux protections ou prestations des régimes d'assurance collective, ni variation du niveau des prestations de retraite pendant les périodes de prolongation.
- Air Canada a conclu des accords au sujet de la capitalisation des régimes de retraite avec tous ses employés syndiqués au Canada (les « protocoles d'entente sur les retraites ») et elle a obtenu du gouvernement fédéral l'adoption du Règlement de 2009 sur la capitalisation des régimes de retraite d'Air Canada (le « règlement de 2009 »). Le règlement de 2009 dispense la Société de verser les cotisations au titre des services passés pour la période écoulée entre le 1^{er} avril 2009 et le 31 décembre 2010. Par la suite, en ce qui a trait à la période écoulée entre le 1^{er} janvier 2011 et le 31 décembre 2013, le total des cotisations annuelles au titre des services passés doit correspondre au moins élevé entre i) 150 \$ pour 2011, 175 \$ pour 2012 et 225 \$ pour 2013 et ii) les cotisations maximales au titre des services rendus autorisées par la Loi de l'impôt sur le revenu. Les protocoles d'entente sur les retraites prévoient aussi qu'Air Canada émettra une participation entièrement diluée de 15 % sous forme d'actions d'Air Canada, établie à la date des protocoles d'entente sur les retraites, en faveur d'une fiducie; le produit net de la vente éventuelle des actions détenues par la fiducie sera versé aux régimes de retraite.

En conséquence, la participation directe de 75,0 % d'ACE dans Air Canada sera diluée.

- Air Canada a conclu avec un fournisseur une entente qui lui procurera un montant non remboursable d'environ 220 \$ en contrepartie de différents engagements contractuels.
- Air Canada a apporté des modifications aux ententes de traitement de cartes de crédit (amorçées au deuxième trimestre et achevées en juillet 2009) conclues avec l'un de ses principaux fournisseurs de traitement de cartes de crédit. Ces modifications prévoient la révision du niveau de trésorerie non affectée que doit maintenir la Société. Voir la description ci-dessous.

- Air Canada a obtenu le report du remboursement d'un prêt à court terme de 82 \$ (75 \$ US) obtenu en 2008. Celui-ci est dorénavant dû en 2013 (plutôt qu'en 2009). Une description de ce prêt est donnée à la note 9 l) des états financiers consolidés annuels de la Société pour 2008, sauf en ce qui concerne la modification prévoyant le report du remboursement à 2013.
- Air Canada a conclu un protocole d'entente avec GE Capital Aviation Services (le « protocole d'entente avec GECAS ») qui porte sur la cession-bail de trois 777 de Boeing. Les opérations de cession-bail devraient être effectuées avant le 30 septembre 2009, sous réserve de la finalisation des documents définitifs et de l'obtention de consentements de tiers, et elles devraient procurer des liquidités supplémentaires d'environ 122 \$.
- Air Canada a conclu un protocole d'entente visant la modification des conditions du contrat d'achat de capacité conclu avec Jazz Air SEC (« Jazz »). Ces modifications entrent en vigueur le 1^{er} août 2009 sous réserve de l'établissement des documents officiels et prévoient une réduction des tarifs payés en vertu du contrat.

Deuxième trimestre de 2009

- Air Canada a conclu un contrat de prêt garanti avec Aéroplan dont elle obtiendra un montant net de 79 \$. La Société a mis fin à ce contrat de prêt en juillet 2009 dans le cadre des opérations liées à la facilité de crédit.
- Air Canada a enregistré un rendement net sur des dépôts de garantie pour dérivés liés au carburant de 72 \$, contrebalancé en partie par le règlement de contrats de dérivés liés au carburant en faveur de contreparties de 17 \$.

Premier trimestre de 2009

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

Compte tenu des opérations ci-dessus (à l'exclusion du protocole d'entente avec GECAS), au 31 juillet 2009, Air Canada disposait de 1 320 \$ en trésorerie, équivalents de trésorerie et placements à court terme (1 005 \$ au 31 décembre 2008 et 1 087 \$ au 31 mars 2009; 907 \$ au 30 juin 2009).

D) RISQUE D'ILLIQUIDITÉ D'AIR CANADA

Le risque d'illiquidité correspond au risque qu'Air Canada éprouve des difficultés à honorer les engagements liés à ses passifs financiers et autres obligations contractuelles. Air Canada contrôle et gère le risque d'illiquidité en préparant des prévisions de trésorerie à cycle continu, en surveillant l'état et la valeur des actifs disponibles pour garantir les arrangements de financement, en préservant sa marge de manœuvre relativement à ces arrangements et en établissant des programmes pour surveiller et observer les conditions des ententes de financement. À cet égard, Air Canada a pour objectif principal de maintenir un solde minimum de trésorerie non

affectée supérieur à un niveau de liquidité cible de 15 % des produits d'exploitation annuels. Au 31 juillet, la trésorerie non affectée s'établissait à 13 % des produits d'exploitation annuels de 2008.

La direction d'Air Canada croit que les événements importants décrits ci-dessus amélioreront la situation de trésorerie d'Air Canada. Cette dernière demeure toutefois exposée à certains risques liés à la conjoncture actuelle, notamment des risques liés à la volatilité du prix du carburant sur le marché, aux taux de change et aux taux d'intérêt ainsi qu'aux pressions accrues de la concurrence et aux clauses restrictives des montages financiers et autres contrats auxquels Air Canada est partie. Au premier semestre de 2009, le repli de la demande pour les services de transport et de fret aériens de la Société s'est poursuivi sur les marchés nationaux et internationaux, et Air Canada s'attend à ce que la demande demeure fragile pour le reste de l'exercice. Le virus H1N1 pourrait aussi continuer d'influer sur la demande de voyages par avion. Air Canada surveille le risque lié au virus H1N1, mais elle n'est cependant pas en mesure de prévoir si son incidence sur ses activités sera importante. Même si Air Canada a obtenu du financement, comme il est indiqué ci-dessus, et qu'elle ne prévoit pas réaliser d'autres montages financiers importants au cours du prochain exercice, les marchés du crédit restent comprimés. De plus, étant donné les conditions et les engagements des montages financiers en cours, la Société ne pourra affecter, le cas échéant, qu'un nombre limité d'actifs en garantie de montages financiers supplémentaires ou d'autres opérations similaires. Ces facteurs ont eu et pourront avoir une incidence sur la vulnérabilité d'Air Canada au risque d'illiquidité.

À ce jour en 2009 (événements importants ci-dessus compris), la direction d'Air Canada a continué de mettre en œuvre diverses initiatives et d'élaborer des plans afin de gérer les risques d'exploitation et d'illiquidité auxquels elle est exposée du fait de la conjoncture, notamment les montages financiers décrits ci-dessus, des initiatives de compression des coûts et des ajustements de la capacité dans le but d'adapter cette capacité à la demande passagers. Cependant, la structure de coûts d'Air Canada fait en sorte que les variations des coûts fixes ne sont pas nécessairement proportionnelles aux changements de la capacité à court terme.

Obligations au titre de la capitalisation des régimes de retraite

Air Canada propose à ses employés plusieurs régimes de retraite à prestations déterminées comme l'indique la note 11 afférente aux états financiers consolidés annuels de la Société pour 2008. Air Canada a indiqué que le déficit de solvabilité des régimes de retraite agréés au 1^{er} janvier 2009, qui sert à déterminer les besoins en capitalisation, s'élevait à 2 835 \$.

Comme il a été mentionné ci-dessus, en juillet 2009, le gouvernement fédéral a adopté le règlement de 2009. Le règlement de 2009 dispense Air Canada de verser des cotisations spéciales (cotisations au titre des services passés) pour la période écoulée entre le 1^{er} avril 2009 et le 31 décembre 2010. Par la suite, en ce qui a trait à la période écoulée entre le 1^{er} janvier 2011 et le 31 décembre 2013, le total des cotisations annuelles au titre des services passés doit correspondre au moins élevé entre i) 150 \$ pour 2011, 175 \$ pour 2012 et 225 \$ pour 2013 et ii) les cotisations maximales au titre des services rendus autorisées par la *Loi de l'impôt sur le revenu*.

Le règlement de 2009 a été adopté dans la foulée des accords sur la capitalisation des régimes de retraite conclus avec les employés syndiqués d'Air Canada au Canada (les « protocoles d'entente sur les retraites ») et d'un processus de consultation des retraités et des employés non syndiqués. Les protocoles d'entente sur les retraites prévoient aussi qu'Air Canada émettra une participation entièrement diluée de 15 % sous forme d'actions en faveur d'une fiducie; le produit net de la vente contribuera à réduire le déficit des régimes de retraite. Un siège au Conseil d'administration sera attribué à une personne désignée par un fiduciaire représentant les syndicats d'Air Canada tant que la participation est supérieure à 2 %. Le versement des cotisations au titre des services rendus au cours de l'exercice se poursuivra de la manière habituelle et aucun changement au taux salarial et au niveau des prestations de retraite ne sera apporté aux régimes de retraite à prestations déterminées ni aux prestations tant que ce règlement demeurera en vigueur.

Compte tenu de l'incidence du règlement de 2009, les paiements au titre de la capitalisation des régimes de retraite s'établiront à quelque 407 \$ en 2009, soit une diminution de 49 \$ par rapport à 2008.

Clauses restrictives des ententes concernant les cartes de crédit

Air Canada a conclu diverses ententes visant le traitement des opérations par carte de crédit de ses clients. Au deuxième trimestre de 2009 et en juillet 2009, Air Canada s'est entendue avec l'un de ses principaux fournisseurs de traitement de cartes de crédit pour modifier certaines ententes concernant le traitement des cartes de crédit. En vertu de ces modifications, le niveau de trésorerie non affectée qu'Air Canada doit maintenir (selon la définition donnée par l'entente et fondé en général sur les soldes des postes Trésorerie et équivalents de trésorerie et Placements à court terme) a été ramené à 800 \$ (contre 1 300 \$ avant les modifications). Air Canada doit donner à son fournisseur des dépôts accumulés et des garanties. L'événement déclencheur découlant du ratio de couverture de la dette ne s'applique plus aux termes de l'entente modifiée. Si Air Canada maintient un niveau de trésorerie non affectée de plus de 1 200 \$ pendant deux mois consécutifs, le niveau de trésorerie non affectée requis passera à 1 100 \$ et le fournisseur remettra à Air Canada les dépôts et les garanties qu'Air Canada a fournis. Tant que le solde de trésorerie non affectée demeure supérieur à 1 100 \$, Air Canada n'aura aucune obligation de fournir des dépôts ou des garanties au fournisseur. Aux termes des modifications convenues en juillet 2009, si le solde de trésorerie non affectée d'Air Canada est inférieur à 1 100 \$, son obligation de verser des dépôts au fournisseur est plafonnée à un montant d'au plus 75 \$, dans la mesure où le solde de trésorerie non affectée est d'au moins 800 \$. Au 30 juin 2009, les dépôts accumulés aux termes de l'entente totalisaient 27 \$, et ils avaient atteint le plafond de 75 \$ susmentionné au 31 juillet 2009. Les dépôts visés par ces ententes sont comptabilisés dans les charges constatées d'avance et les autres éléments d'actifs à court terme.

Enquêtes sur le fret et poursuites

Des poursuites pourraient être intentées à l'encontre d'Air Canada relativement à l'affaire du fret décrite à la note 20 afférente aux états financiers consolidés annuels de 2008 de la Société. L'estimation provisoire inscrite par Air Canada en 2008 se fonde sur l'avancement actuel des enquêtes et des procédures ainsi que de l'évaluation, par Air Canada, de l'issue possible de certaines d'entre elles. Cette provision ne vise pas les procédures intentées dans tous les territoires de compétence, mais seulement celles pour lesquelles Air Canada dispose de suffisamment d'information. La direction d'Air Canada a déterminé qu'il est actuellement impossible de prédire avec certitude l'issue de toutes les procédures. D'autres provisions substantielles pourraient devoir être constituées. Des montants pourraient devenir exigibles au cours de l'exercice et être très différents de l'estimation provisoire de la direction d'Air Canada.

E) SORTIE DE PARTICIPATIONS DANS LE SECTEUR DE L'AVIATION

Le tableau qui suit présente les gains (pertes) sur actifs réalisés au cours du trimestre terminé le 31 mars 2008 du fait de la cession, par voie de vente, des parts du Fonds de revenu Jazz Air et de la perte de valeur des participations et des actifs :

		Trimestres terminés les	
		31 mars	
		2009	2008
Vente de 13 millions de parts du Fonds de revenu Jazz Air		- \$	89 \$
Perte de valeur d'appareils 767 de Boeing	Note 2	-	(38)
Autres		-	(5)
Gain sur actifs		- \$	46 \$

2. ACTIVITÉS DE FINANCEMENT ET D'INVESTISSEMENT

Obligations de premier rang convertibles et actions privilégiées convertibles d'ACE

En janvier 2009, la Société a procédé à une offre de rachat substantielle visant le rachat aux fins d'annulation de 80 % de ses obligations de premier rang convertibles en circulation au 31 décembre 2008, pour un prix d'achat de 900 \$ par tranche de 1 000 \$ du capital, versé en espèces. Le capital total des obligations de premier rang convertibles rachetées s'élève à 259 \$. Le 21 janvier 2009, la Société a versé un prix de rachat total de 233 \$ pour les obligations déposées.

En janvier 2009 et en mars 2009, la Société a procédé à deux offres publiques de rachat substantielles visant le rachat pour annulation de 9,3 millions de ses actions privilégiées convertibles au prix de rachat de 20 \$ l'action privilégiée. Au premier trimestre de 2009, la Société a versé un prix d'achat total de 186 \$ pour les actions déposées.

Une perte de 33 \$ au rachat des obligations de premier rang convertibles et des actions privilégiées a été comptabilisée dans les charges hors exploitation. Les prix de rachat de ces instruments, attribués aux composantes de passif de ces instruments hybrides ont été supérieurs à leurs valeurs comptables respectives, ce qui a donné lieu à la comptabilisation d'une perte de 33 \$. Les composantes capitaux propres résiduelles des instruments, qui totalisaient 159 \$, ont été portées directement au surplus d'apport dans l'état consolidé de la variation des capitaux propres.

FINANCEMENT D'AIR CANADA

Facilité de crédit renouvelable

Au 31 mars 2009, Air Canada avait prélevé 47 \$ sur la facilité de crédit renouvelable (50 \$ au 31 décembre 2008) à un taux d'intérêt correspondant au taux préférentiel majoré de 13,00 % (15,50 % au 31 mars 2009), décrite plus amplement à la note 9 des états financiers consolidés annuels de la Société pour 2008.

Comme il est indiqué à la note 1 C), du fait de l'obtention de la facilité de crédit, la facilité de crédit renouvelable a été remboursée intégralement après le 30 juin 2009.

Financement des pièces de rechange

Au premier trimestre de 2009, Air Canada a reçu un capital supplémentaire de 92 \$ (75 \$ US) en vertu de l'entente initiale de financement garanti des pièces de rechange, décrite plus amplement à la note 9 g) des états financiers consolidés annuels de la Société pour 2008. Ce financement porte intérêt au TIOL à trois mois majoré du taux différentiel du coût du financement pour les prêteurs et d'une marge de 3,00 % (6,62 % au 31 mars 2009) et il est exigible en 2014. Au 31 mars 2009, le solde du prêt s'établit à 189 \$ et il est garanti par des rechanges et autres actifs d'une valeur comptable de 296 \$. Des frais de financement totalisant 6 \$ ont été comptabilisés relativement à ces emprunts.

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

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

Financement des réacteurs de rechange

Au premier trimestre de 2009, Air Canada a obtenu un capital supplémentaire de 46 \$ (37 \$ US) et fait porter sur 22 autres réacteurs l'entente initiale de financement garanti, décrite plus amplement à la note 9 f) des états financiers consolidés annuels de la Société pour 2008. Ce financement porte intérêt à un taux correspondant au TIOL à trois mois majoré de 3,40 % (4,63 % au 31 mars 2009) et est exigible en 2013. Au 31 mars 2009, le solde du prêt s'établit à 139 \$ et il est garanti par 32 réacteurs d'une valeur comptable de 163 \$. Des frais de financement totalisant 2 \$ ont été comptabilisés relativement à ces emprunts.

Comme il a été indiqué à la note 1 C), du fait de l'obtention de la facilité de crédit, le financement des réacteurs de rechange a été remboursé en partie, soit pour un montant de 38 \$. Dix réacteurs sont encore visés par l'entente de financement, pour une valeur d'emprunt de 81 \$ au 31 juillet 2009.

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

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

Financement avant livraison

Au premier trimestre de 2009, par suite de la livraison d'un appareil 777 de Boeing, Air Canada a remboursé un montant de 83 \$ (66 \$ US) au titre du financement avant livraison décrit à la note 9 des états financiers consolidés annuels de la Société pour 2008. Il s'agissait du remboursement final pour le financement avant livraison.

Appareils de Boeing

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

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

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

Opérations de cession-bail

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

Stock de pièces de rechange

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

Cessions et provisions relatives aux immobilisations

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

Au premier trimestre de 2008 :

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

Se reporter à la note 10 pour une description des événements postérieurs.

3. CHARGE DE RETRAITE ET D'AVANTAGES COMPLÉMENTAIRES

Charge de retraite et d'avantages complémentaires

Air Canada propose à ses employés, y compris ceux qui sont détachés par contrat à Aéroplan et à ACTS Aéro, plusieurs régimes de retraite à prestations ou à cotisations déterminées ainsi que des régimes d'avantages complémentaires de retraite et d'avantages postérieurs à l'emploi.

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

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

4. PROVISIONS LIÉES À LA MAIN-D'ŒUVRE

À l'occasion, Air Canada offre certains programmes de cessation d'emploi à certains employés. Le coût de ces programmes est constaté dans les charges d'exploitation.

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

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

5. INFORMATIONS SUR LES ACTIONS

Le tableau ci-dessous présente les actions ordinaires émises et en circulation d'ACE au 31 mars 2009, ainsi que les actions ordinaires éventuelles :

Actions en circulation (en milliers)	31 mars 2009	31 décembre 2008
Actions émises et en circulation		
Actions à droit de vote variable de catégorie A	25 332	25 614
Actions à droit de vote de catégorie B	9 575	9 293
Total des actions émises et en circulation	34 907	34 907
Actions ordinaires éventuelles		
Actions privilégiées convertibles ¹⁾	3 074	11 863
Obligations de premier rang convertibles ²⁾	2 600	13 133
Options sur actions ³⁾	58	61
Total des actions ordinaires éventuelles	5 732	25 057

- 1) Voir la note 2 pour de plus amples informations concernant les offres de rachat substantielles de janvier 2009 et de mars 2009 qui se sont traduites par le rachat, aux fins d'annulation, de 74 % ou 9,3 millions d'actions des 12,5 millions d'actions privilégiées convertibles en circulation au 31 décembre 2008.
- 2) Voir la note 2 pour de plus amples informations concernant l'offre de rachat substantielle de janvier 2009 qui s'est traduite par le rachat, aux fins d'annulation, de 80 % des obligations de premier rang convertibles en circulation au 31 décembre 2008. Le capital des obligations de premier rang convertibles rachetées totalisait 259 \$.
- 3) Une description du régime d'options d'achat d'actions de la Société est donnée à la note 13 des états financiers annuels de 2008. Au 31 mars 2009, 58 063 options sur actions ayant un prix d'exercice de 14,28 \$ étaient en cours (61 230 options sur actions ayant un prix d'exercice pondéré de 14,11 \$ étaient en cours au 31 décembre 2008). La diminution de 3 167 options sur actions survenue depuis le 31 décembre 2008 découle d'options éteintes au 1^{er} trimestre de 2009.

6. INSTRUMENTS FINANCIERS ET GESTION DES RISQUES

Jazz

Le 24 janvier 2008, ACE a vendu 13 millions de parts de fiducie du Fonds de revenu Jazz Air au prix de 7,45 \$ la part, pour un produit net total de 97 \$, et a réalisé un gain de 89 \$ (71 \$ après impôts) sur la vente. Après la vente, ACE détenait 9,5 % des parts émises et en circulation du Fonds de revenu Jazz Air.

Depuis que la participation a été ramenée en dessous de 20 % et que la convention des porteurs de titres a été résiliée le 7 février 2008, ACE n'exerce plus d'influence notable sur Jazz. La participation comptabilisée à la valeur de consolidation que détenait ACE dans Jazz a été classée comme placement disponible à la vente et les variations latentes de la juste valeur survenues au cours de la période ont été comptabilisées dans les autres éléments du résultat étendu. L'ajustement de la juste valeur comptabilisé dans les autres éléments du résultat étendu s'est élevé à 71 \$, après impôts de (15 \$), au premier trimestre de 2008.

Récapitulatif des pertes sur instruments financiers comptabilisés à la juste valeur

	Trimestres terminés les 31 mars	
	2009	2008
Partie inefficace des couvertures du prix du carburant	- \$	(38) \$
Dérivés liés au carburant auxquels ne s'applique pas la comptabilité de couverture	(9)	6
Swaps croisés	-	6
Autres	(1)	3
Perte sur instruments financiers comptabilisés à la juste valeur¹⁾	(10) \$	(23) \$

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

Gestion des risques

Risque d'illiquidité

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

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

Risque lié au prix du carburant

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Au premier trimestre de 2009, la comptabilité de couverture a cessé d'être appliquée à certains contrats de couverture du carburant, qui ne remplissent plus les conditions d'application de la comptabilité de couverture. Air Canada détient toujours ces instruments dérivés, car elle croit qu'ils constituent de bonnes couvertures économiques pour ce qui est de la gestion du risque lié au prix du carburéacteur auquel elle est exposée. La valeur du solde du cumul des autres éléments du résultat étendu comptabilisé relativement à ces dérivés sera reclassée dans la charge de carburant à l'échéance des contrats.

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

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

7. IMPÔTS SUR LES BÉNÉFICES

Les principales composantes de la charge d'impôts sur les bénéfices inscrite aux états financiers consolidés de la Société sont les suivantes :

	Trimestres terminés les	
	31 mars 2009	31 mars 2008
Économie (charge) d'impôts sur les bénéfices avant les éléments suivants :	4 \$	48 \$
Rachat d'obligations de premier rang convertibles d'ACE	(8)	-
Cession de parts de Jazz	-	(18)
Provision pour moins-value sur actifs fiscaux d'ACE	-	(15)
Économie (charge) d'impôts sur les bénéfices	(4) \$	15 \$

Voir la note 6 pour de plus amples informations sur les impôts sur les bénéfices futurs comptabilisés dans les autres éléments du résultat étendu relativement aux dérivés liés au carburant désignés en vertu de la comptabilité de couverture.

8. INFORMATIONS SECTORIELLES

Composition des secteurs d'activité

ACE compte deux secteurs isolables : Air Canada et les Éléments non sectoriels et éliminations (« ENSE »).

Les ENSE comprennent les activités non sectorielles et les activités de financement et d'investissement d'ACE. En 2007, le traitement comptable des participations d'ACE dans Aéroplan, Jazz et ACTS a été modifié, passant de la consolidation à la méthode de la comptabilisation à la valeur de consolidation, avec présentation dans les ENSE. Depuis le 9 mai 2008 et le 7 février 2008, ACE ne comptabilise plus Aéroplan ni Jazz à la valeur de consolidation, respectivement, mais les distributions d'Aéroplan et de Jazz sont comptabilisées dans le secteur des ENSE. Depuis le 2 juin 2008, date à laquelle ont été vendues toutes les parts restantes qu'elle détenait dans le Fonds de revenu Aéroplan et le Fonds de revenu Jazz Air, ACE ne détient plus de participation dans Aéroplan ou Jazz. Les impôts sur les bénéfices futurs sont constatés à même les entités imposables concernées et ne sont pas attribués aux entités non imposables.

L'information financière sectorielle ici présentée s'aligne sur les modes internes de production de l'information financière aux fins de la prise des décisions d'exploitation. Les différents secteurs négocient les uns avec les autres comme s'ils n'étaient pas apparentés.

Suit un rapprochement entre les montants globaux présentés par chaque secteur d'activité et les montants correspondants des états financiers consolidés :

	Trimestres terminés les 31 mars					
	2009			2008		
	Air Canada	ENSE	Total ACE	Air Canada	ENSE	Total ACE
Produits passages	2 011 \$	- \$	2 011 \$	2 311 \$	- \$	2 311 \$
Produits fret	80	-	80	124	-	124
Autres produits	300	-	300	291	-	291
Produits externes	2 391	-	2 391	2 726	-	2 726
Produits intersectoriels	-	-	-	1	(1)	-
Total des produits	2 391	-	2 391	2 727	(1)	2 726
Carburant avions	593	-	593	715	-	715
Salaires et charges sociales	458	2	460	481	15	496
Redevances aéroportuaires et de navigation	230	-	230	241	-	241
Achat de capacité à Jazz	246	-	246	235	-	235
Maintenance avions	189	-	189	203	-	203
Amortissement	159	(2)	157	171	(2)	169
Restauration et fournitures connexes	67	-	67	77	-	77
Communications et technologies de l'information	79	-	79	73	-	73
Locations avions	86	-	86	63	-	63
Commissions	49	-	49	53	-	53
Autres charges d'exploitation	423	4	427	427	1	428
Total des charges d'exploitation	2 579	4	2 583	2 739	14	2 753
Perte d'exploitation avant l'élément suivant	(188)	(4)	(192)	(12)	(15)	(27)
Provision pour enquêtes sur le fret	-	-	-	(125)	-	(125)
Perte d'exploitation	(188)	(4)	(192)	(137)	(15)	(152)
Intérêts créditeurs	6	2	8	18	7	25
Intérêts débiteurs	(105)	(3)	(108)	(81)	(15)	(96)
Intérêts capitalisés	1	-	1	17	-	17
Gain (perte) sur actifs	-	-	-	(36)	82	46
Perte sur rachat d'obligations convertibles de premier rang et d'actions privilégiées convertibles d'ACE	-	(33)	(33)	-	-	-
Perte sur instruments financiers comptabilisés à la juste valeur	(10)	-	(10)	(23)	-	(23)
Bénéfice lié aux participations comptabilisées à la valeur de consolidation et autres revenus de placement*	-	-	-	-	12	12
Autres produits (charges) hors exploitation	(1)	-	(1)	(2)	1	(1)
Participation sans contrôle	(4)	100	96	(3)	67	64
Perte de change	(101)	-	(101)	(89)	-	(89)
Économie (charge) d'impôts sur les bénéfices	2	(6)	(4)	48	(33)	15
Bénéfice sectoriel (perte)	(400) \$	56 \$	(344) \$	(288) \$	106 \$	(182) \$

* Les bénéfices liés aux participations dans Aéroplan et Jazz comptabilisées à la valeur de consolidation sont constatés jusqu'au 9 mai 2008 et au 7 février 2008, respectivement. Après ces dates, le bénéfice aux fins de distribution tiré d'Aéroplan et de Jazz est comptabilisé dans les ENSE jusqu'au 2 juin 2008. Un bénéfice de néant lié aux participations d'ACE comptabilisées à la valeur de consolidation est inscrit dans les bénéfices (pertes) tirés des participations comptabilisées à la valeur de consolidation et autres revenus de placement (10 \$ pour le trimestre terminé le 31 mars 2008).

Pour le premier trimestre de 2009, le poste Amortissement comprend un montant de 144 \$ au titre de l'amortissement d'immobilisations corporelles liées au secteur Air Canada (159 \$ en 2008).

Informations d'ordre géographique

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

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

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

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

Informations sur les actifs sectoriels

	31 mars 2009		
	Air Canada	ENSE	Total
Trésorerie et équivalents de trésorerie	600 \$	377 \$	977 \$
Placements à court terme	487	-	487
	1 087 \$	377 \$	1 464 \$
Acquisition d'immobilisations au cours du trimestre	107 \$	- \$	107 \$
Total de l'actif	11 242 \$	81 \$	11 323 \$

	31 décembre 2008		
	Air Canada	ENSE	Total
Trésorerie et équivalents de trésorerie	499 \$	808 \$	1 307 \$
Placements à court terme	506	-	506
	1 005 \$	808 \$	1 813 \$
Acquisition d'immobilisations au cours de l'exercice	883 \$	- \$	883 \$
Total de l'actif	11 364 \$	507 \$	11 871 \$

Le total de l'actif des ENSE est présenté déduction faite des éliminations intersectorielles entre les secteurs.

9. CONTRAT D'ACHAT DE CAPACITÉ DE JAZZ

Air Canada et Jazz Air SEC (« Jazz ») sont parties à un contrat d'achat de capacité (le « CAC de Jazz »). Aux termes de ce contrat, Air Canada achète la quasi-totalité de la capacité du parc aérien de Jazz à des tarifs prédéterminés, et rembourse à Jazz, sans majoration, certains coûts refacturés visés par le CAC de Jazz, comprenant la charge de carburant, les redevances aéroportuaires et de navigation et autres coûts. Les frais comportent un volet variable, qui est fonction de l'utilisation des appareils de Jazz, et un volet fixe. Ils sont présentés dans la catégorie concernée des charges d'exploitation, dans les résultats d'Air Canada.

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

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

Voir la note 1 C) pour une analyse du protocole d'entente visant la modification des conditions du CAC de Jazz conclu après le 31 mars 2009.

10. ÉVÉNEMENTS POSTÉRIEURS

Facilité de crédit à terme

Comme il est indiqué à la note 1C), en juillet 2009, Air Canada a encaissé une tranche de 600 \$, avant déduction de frais d'environ 20 \$, aux termes d'une facilité de crédit à terme garantie (la « facilité de crédit »). D'ici le premier anniversaire de l'accord de prêt, Air Canada peut demander, sous réserve du respect de certaines conditions, une augmentation de la facilité d'au plus 100 \$, et ce, en obtenant de nouveaux engagements auprès de prêteurs existants ou nouveaux. La facilité de crédit est remboursable, à compter d'août 2010 en 16 versements trimestriels successifs de 30 \$ et du versement d'un montant final de 120 \$ exigible en juillet 2014. Toute augmentation de la facilité se traduirait par une hausse, au prorata, du montant des versements prévus, y compris du paiement final.

La facilité de crédit porte intérêt au taux le plus élevé entre le taux des acceptations bancaires ou 3,00 %, plus 9,75 % (12,75 % au 31 juillet 2009). Elle peut être remboursée en tout temps, en partie ou en totalité, moyennant un remboursement minimum de 10 \$ et le versement de frais de remboursement, qui s'appliquent si le remboursement survient à la date du troisième anniversaire de la facilité de crédit ou avant cette date.

Les obligations d'Air Canada aux termes de la facilité de crédit sont garanties par une sûreté réelle et par une hypothèque constituée sur presque tous les biens actuels et futurs d'Air Canada et de ses filiales, sous réserve de certaines exclusions et de certains privilèges autorisés. La facilité de crédit est assujettie aux conditions commerciales habituelles, incluant certaines sûretés négatives, clauses financières et cas de défaut. Selon les clauses financières, Air Canada est tenue de maintenir, en date du dernier jour ouvrable du mois, des liquidités minimales (selon la définition donnée dans l'entente sur la facilité de crédit et fondé en général sur les soldes des postes Trésorerie et équivalents de trésorerie et Placements à court terme) de 800 \$ et un bénéfice avant intérêt, impôts sur le bénéfice, amortissement, locations avions, certains produits (charges) hors exploitation et éléments exceptionnels minimum et de se soumettre à un test de couverture des intérêts à la fin de chaque trimestre.

En vertu de la facilité de crédit, la Société est tenue de maintenir des soldes de garantie de 800 \$ dans les comptes soumis à des contrôles de garanties en vertu d'ententes. Aux termes de l'entente, ces soldes de garantie seront soumis à des restrictions en cas de manquement à certaines conditions de l'entente de la part de la Société.

Aux termes de la facilité de crédit, Air Canada émettra aux prêteurs, au moment du premier prélèvement de crédit, cinq millions de bons de souscription pour l'achat d'actions à droit de vote variable de catégorie A ou d'actions à droit de vote de catégorie B d'Air Canada représentant 5 % du total des actions émises et en circulation à la date de clôture de la facilité de crédit. Ces bons de souscription seront répartis entre les prêteurs au prorata de leurs engagements de prêt aux termes de la facilité de crédit. La part d'ACE est de 1,25 million de bons de souscription. Ces bons de souscription, représentant un lot initial de 5 %, ont un prix d'exercice moyen de 1,51 \$ l'action, ils pourront être exercés en tout temps et ils expireront quatre ans après la date d'émission. Sous réserve des conditions de la facilité de crédit, dans le cas où Air Canada ne fournit pas d'autre garantie sur certains actifs dans les 90 jours suivant la conclusion, Air Canada serait tenue d'émettre aux prêteurs de nouveaux bons de souscription représentant jusqu'à 5 % supplémentaires du total des actions émises et en circulation (déterminé au moment de l'émission desdits bons supplémentaires), à un prix d'exercice moyen fondé sur le cours moyen pondéré en fonction du volume établi cinq jours avant la date d'émission, pouvant être exercés en tout temps et expirant quatre ans après la date d'émission.

De ce fait, la participation directe de 75,0 % d'ACE dans Air Canada pourrait être diluée dans l'avenir.

Opérations entre apparentés

Air Canada et Aveos ont conclu une entente datée du 28 octobre 2008, aux termes de laquelle Air Canada a convenu d'assouplir temporairement les conditions de paiement consenties à Aveos dans le cadre de certaines ententes avec des apparentés. En échange des conditions de paiement assouplies, certaines lettres de crédit liées à l'Entente sur les régimes de retraite et avantages complémentaires, décrites à la note 21 des états financiers consolidés de la Société pour 2008, ont été annulées. Les conditions de paiement assouplies consenties à Aveos devaient au départ commencer à être resserrées en mai 2009 avec remise correspondante des lettres de crédit à Aveos.

Au deuxième trimestre de 2009 les conditions de paiement assouplies ont été prorogées. Elles seront resserrées progressivement sur six mois à compter d'août 2009. D'ici janvier 2010, les lettres de crédit devraient être rétablies aux niveaux alors prévus dans l'Entente sur les régimes de retraite et avantages complémentaires conclue par les deux parties.

ACE est partie prêteuse à la facilité de crédit décrite ci-dessus. La participation d'ACE à la facilité de crédit représente 150 \$ de l'encours de 600 \$ au 31 juillet 2009. Les prêteurs participent au prorata à l'égard de tous les bons de souscription et de tout paiement de capital et d'intérêt.

POLARIS

Au deuxième trimestre de 2009, Air Canada a comptabilisé une moins-value de 67 \$ relativement à des coûts capitalisés antérieurement et engagés à l'égard de la conception de POLARIS, un nouveau système de réservation. Air Canada travaille actuellement à la mise en œuvre de certains éléments de la solution comme les fonctionnalités Internet et la technologie de tarification, mais elle a suspendu les activités liées à la mise en œuvre du système de réservation.