

# ACE AVIATION



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

**Le 7 août 2009**

**État consolidé des résultats**

Non vérifié (en millions de dollars canadiens, sauf les données par action)	Trimestres terminés les 30 juin		Semestres terminés les 30 juin	
	2009	2008	2009	2008
<b>Produits d'exploitation</b>				
Passages	2 058 \$	2 454 \$	4 069 \$	4 765 \$
Fret	76	139	156	263
Autres	196	190	496	481
	2 330	2 783	4 721	5 509
<b>Charges d'exploitation</b>				
Carburant avions	572	848	1 165	1 563
Salaires et charges sociales	440	487	900	983
Redevances aéroportuaires et de navigation	241	255	471	496
Contrat d'achat de capacité conclu avec Jazz	note 10	254	233	500
Amortissement et désuétude	163	171	320	340
Maintenance avions	185	172	374	375
Restauration et fournitures connexes	73	81	140	158
Communications et technologies de l'information	80	72	159	145
Locations avions	83	69	169	132
Commissions	40	47	89	100
Autres	314	350	741	778
	2 445	2 785	5 028	5 538
<b>Perte d'exploitation avant l'élément suivant</b>	<b>(115)</b>	<b>(2)</b>	<b>(307)</b>	<b>(29)</b>
Provision pour les enquêtes sur le fret	-	-	-	(125)
<b>Perte d'exploitation</b>	<b>(115)</b>	<b>(2)</b>	<b>(307)</b>	<b>(154)</b>
<b>Produits (charges) hors exploitation</b>				
Intérêts créditeurs	3	23	11	48
Intérêts débiteurs	note 2	(97)	(87)	(183)
Intérêts capitalisés	2	8	3	25
Gain (perte) sur actifs	note 2	(71)	915	(71)
Perte au rachat d'obligations de premier rang convertibles et d'actions privilégiées d'ACE	note 2	-	-	(33)
Gain sur instruments financiers constatés à la juste valeur	note 6	79	176	69
Bénéfices tirés des participations et autres revenus de placement	-	5	-	17
Autres charges hors exploitation	-	-	(1)	(1)
	(84)	1 040	(227)	1 020
<b>Bénéfice (perte) avant les éléments suivants</b>	<b>(199)</b>	<b>1 038</b>	<b>(534)</b>	<b>866</b>
Participation sans contrôle	(44)	(32)	52	32
Gain (perte) de change	355	48	254	(41)
Économie (charge) d'impôts sur les bénéfices	note 7	(1)	(1)	2
Impôts exigibles	(1)	(1)	(8)	(1)
Impôts futurs	(1)	(223)	(8)	(208)
<b>Bénéfice net (perte) de la période</b>	<b>110 \$</b>	<b>830 \$</b>	<b>(234) \$</b>	<b>648 \$</b>
<b>Résultat net par action</b>				
Résultat de base	3,16 \$	15,46 \$	(6,68) \$	11,24 \$
Résultat dilué	2,68 \$	10,76 \$	(6,68) \$	8,18 \$

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

**Bilan consolidé**

<b>Non vérifié (en millions de dollars canadiens)</b>	<b>30 juin 2009</b>	<b>31 décembre 2008</b>
<b>ACTIF</b>		
<b>Actif à court terme</b>		
Trésorerie et équivalents de trésorerie	851 \$	1 307 \$
Placements à court terme	419	506
	<b>1 270</b>	<b>1 813</b>
Liquidités soumises à restrictions	22	45
Débiteurs	748	700
Stocks de carburant avions	40	97
Rechanges et fournitures	80	20
Dépôts de garantie pour dérivés liés au carburant	109	328
Charges payées d'avance et autres actifs à court terme	194	206
	<b>2 463</b>	<b>3 209</b>
Immobilisations corporelles	7 180	7 469
Actifs incorporels	632	698
Dépôts et autres actifs	507	495
	<b>10 782 \$</b>	<b>11 871 \$</b>
<b>PASSIF</b>		
<b>Passif à court terme</b>		
Créditeurs et charges à payer	1 292 \$	1 288 \$
Dérivés liés au carburant	110	420
Produits passages perçus d'avance	1 548	1 333
Partie à moins d'un an de la dette à long terme et des obligations locatives	623	663
	<b>3 573</b>	<b>3 704</b>
Dette à long terme et obligations locatives	4 438	4 980
Actions privilégiées convertibles	57	206
Impôts sur les bénéfices futurs	50	50
Passif au titre des prestations de retraite et avantages complémentaires	1 368	1 585
Autres passifs à long terme	362	370
	<b>9 848</b>	<b>10 895</b>
Participation sans contrôle	456	512
<b>CAPITAUX PROPRES</b>		
Capital social et autres capitaux propres	152	307
Surplus d'apport	323	163
Bénéfices non répartis	366	600
Cumul des autres éléments du résultat étendu	(363)	(606)
	478	464
	<b>10 782 \$</b>	<b>11 871 \$</b>

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

**État consolidé de la variation des capitaux propres**

<b>Non vérifié (en millions de dollars canadiens)</b>	<b>Semestre terminé le 30 juin 2009</b>	<b>Exercice terminé le 31 décembre 2008</b>	<b>Semestre terminé le 30 juin 2008</b>
<b>Capital social</b>			
Actions ordinaires au début de la période	100 \$	243 \$	243 \$
Rachat et annulation d'actions ordinaires	-	(180)	(180)
Émission d'actions liée à l'exercice d'options sur actions	4	37	37
<b>Total du capital social</b>	<b>104</b>	<b>100</b>	<b>100</b>
<b>Autres capitaux propres</b>			
Obligations de premier rang convertibles	18	90	90
Actions privilégiées convertibles	30	117	117
<b>Total du capital social et des autres capitaux propres</b>	<b>152</b>	<b>307</b>	<b>307</b>
<b>Surplus d'apport</b>			
Solde au début de la période	163	504	504
Rachat et annulation d'actions ordinaires	-	(329)	(329)
Rachat et annulation d'obligations de premier rang convertibles et d'actions privilégiées d'Ace	159	-	-
Juste valeur des options sur actions comptabilisée comme charge (économie) de rémunération	1	(5)	2
Juste valeur des options sur actions exercées au capital social	-	(7)	(7)
<b>Total du surplus d'apport</b>	<b>323</b>	<b>163</b>	<b>170</b>
<b>Bénéfices non répartis</b>			
Solde au début de la période	600	2 209	2 209
Rachat et annulation d'actions ordinaires	-	(1 489)	(1 489)
Bénéfice net (perte) de la période	600	720	720
	(234)	(120)	648
<b>Total des bénéfices non répartis</b>	<b>366</b>	<b>600</b>	<b>1 368</b>
<b>Cumul des autres éléments du résultat étendu</b>			
Solde au début de la période	(606)	54	54
Autres éléments du résultat étendu	243	(660)	188
<b>Total du cumul des autres éléments du résultat étendu</b>	<b>(363)</b>	<b>(606)</b>	<b>242</b>
<b>Total des bénéfices non répartis et du cumul des autres éléments du résultat étendu</b>	<b>3</b>	<b>(6)</b>	<b>1 610</b>
<b>Total des capitaux propres</b>	<b>478 \$</b>	<b>464 \$</b>	<b>2 087 \$</b>

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

**État consolidé du résultat étendu**

Non vérifié (en millions de dollars canadiens)	Trimestres terminés les 30 juin		Semestres terminés les 30 juin	
	2009	2008	2009	2008
<b>Résultat étendu</b>				
Bénéfice net (perte) de la période	110 \$	830 \$	(234) \$	648 \$
Autres éléments du résultat étendu, déduction faite des impôts :				
Variation nette des gains latents sur le Fonds de revenu Jazz Air	-	(6)	-	65
Reclassement au résultat des gains réalisés nets sur le Fonds de revenu Jazz Air	-	(65)	-	(65)
Variation nette des gains latents sur le Fonds de revenu Aéroplan	-	331	-	331
Reclassement au résultat des gains réalisés nets sur le Fonds de revenu Aéroplan	-	(331)	-	(331)
Gains nets (pertes) sur des dérivés liés au carburant visés par l'application de la comptabilité de couverture, après impôts	note 6 -	173	(1)	273
Reclassement au résultat des pertes (gains) réalisés nets sur des dérivés liés au carburant, après impôts	note 6 115	(62)	244	(85)
	115	40	243	188
<b>Total du résultat étendu</b>	<b>225 \$</b>	<b>870 \$</b>	<b>9 \$</b>	<b>836 \$</b>

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

**État consolidé des flux de trésorerie**

Non vérifié (en millions de dollars canadiens)	Trimestres terminés les 30 juin		Semestres terminés les 30 juin	
	2009	2008	2009	2008
<b>Flux de trésorerie liés aux activités suivantes</b>				
<b>Exploitation</b>				
Bénéfice net (perte) de la période	110 \$	830 \$	(234) \$	648 \$
Ajustements liés au rapprochement avec les flux de trésorerie nets provenant de l'exploitation				
Amortissement et désuétude	163	171	320	340
Perte (gain) sur actifs	71	(915)	71	(961)
Perte au rachat d'obligations de premier rang convertibles et d'actions privilégiées d'ACE	-	-	33	-
Perte (gain) de change	(355)	(64)	(212)	1
Impôts sur les bénéfices futurs	1	223	8	208
Excédent de la capitalisation des régimes d'avantages sociaux sur la charge constatée	(109)	(31)	(212)	(82)
Provision pour les enquêtes sur le fret	note 1D	-	-	125
Participation sans contrôle	44	36	(52)	(32)
Dérivés liés au carburant et autres dérivés	note 6	19	(63)	(142)
Dépôts de garantie liés à la couverture du prix du carburant, montant net	note 6	62	209	-
Bénéfices tirés des participations à la valeur de consolidation	-	(2)	-	(12)
Variation des éléments hors trésorerie du fonds de roulement	(123)	135	158	380
Autres	13	(5)	25	(27)
	<b>(104)</b>	<b>217</b>	<b>51</b>	<b>446</b>
<b>Financement</b>				
Émission d'actions ordinaires	-	29	-	30
Rachat et annulation d'actions ordinaires	-	(500)	-	(1 998)
Emprunts	note 2	76	126	343
Rachat d'obligations de premier rang convertibles d'ACE	note 2	-	-	(233)
Rachat d'actions privilégiées d'ACE	note 2	-	-	(186)
Réduction de la dette à long terme et des obligations locatives	(177)	(319)	(600)	(642)
	<b>(101)</b>	<b>(664)</b>	<b>(676)</b>	<b>(2 297)</b>
<b>Investissement</b>				
Placements à court terme	68	(165)	87	(4)
Produit de la vente de parts d'Aéroplan	-	692	-	692
Produit de la vente de parts de Jazz	-	85	-	182
Exercice de l'option de vente d'ACTS Aéro	-	(19)	-	(19)
Produit de l'entiercement lié à la vente d'ACTS	-	-	-	40
Nouvelles immobilisations corporelles	(49)	(225)	(156)	(628)
Produit de la vente d'autres actifs	note 2	93	93	27
Produit découlant d'opérations de cession-bail	note 2	-	172	708
Autres	(33)	9	(27)	34
	<b>79</b>	<b>674</b>	<b>169</b>	<b>1 032</b>
<b>Augmentation (diminution) de la trésorerie et des équivalents de trésorerie</b>	<b>(126)</b>	<b>227</b>	<b>(456)</b>	<b>(819)</b>
Trésorerie et équivalents de trésorerie au début de la période	977	1 254	1 307	2 300
<b>Trésorerie et équivalents de trésorerie à la fin de la période</b>	<b>851 \$</b>	<b>1 481 \$</b>	<b>851 \$</b>	<b>1 481 \$</b>
<b>Paiements d'intérêts en espèces</b>	<b>87 \$</b>	<b>81 \$</b>	<b>181 \$</b>	<b>154 \$</b>
<b>Paiements en espèces (économies) d'impôts sur les bénéfices</b>	<b>- \$</b>	<b>1 \$</b>	<b>(2) \$</b>	<b>3 \$</b>

Ne sont pas compris dans le poste Trésorerie et équivalents de trésorerie des placements à court terme de 419 \$ au 30 juin 2009 (844 \$ au 30 juin 2008).

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

**Notes complémentaires des états financiers consolidés intermédiaires (non vérifiés)  
(monnaies en millions; en dollars canadiens)****1. RÈGLES DE PRÉSENTATION, MODIFICATIONS DE 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 30 juin 2009, ACE détenait :

- Une participation directe de 75,0 % dans Air Canada; et
- Une participation directe de 28,4 % 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. Le caractère saisonnier de la demande est cependant influencé par la situation économique actuelle.

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**

### Régimes de rémunération à base d'actions

La Société a modifié sa méthode comptable concernant la rémunération à base d'actions des employés de la Société assujettis à un régime d'acquisition graduelle. Avant le 1<sup>er</sup> janvier 2009, la juste valeur des options sur actions ou des parts attribuées aux salariés de la Société selon un calendrier d'acquisition graduelle était constatée à titre de charge de rémunération et un crédit correspondant était porté linéairement au surplus d'apport sur la période d'acquisition. Depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2009, la juste valeur des options sur actions dont l'acquisition est graduelle est déterminée en fonction de différentes durées pour les options qui sont acquises chaque année, chacune d'entre elles étant considérée comme une attribution distincte ayant une date d'acquisition différente, et elle est comptabilisée selon cette base. L'adoption de la nouvelle méthode comptable permet de fournir des informations plus fiables et plus pertinentes, car elle rend compte avec plus de précision de la substance des durées prévues de chacune des options ou parts.

Cette modification de convention comptable concernant les options sur actions et les parts dont l'acquisition est graduelle attribuées aux salariés de la Société a eu une incidence négligeable sur la période considérée et les périodes précédentes et n'a donc donné lieu à aucun ajustement.

### Écarts d'acquisition et actifs incorporels

Le 1<sup>er</sup> 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<sup>er</sup> janvier 2009, la Société a adopté les recommandations du Comité sur les problèmes nouveaux de l'ICCA relativement à l'abrégé des délibérations CPN-173, *Risque de crédit et juste valeur des actifs financiers et des passifs financiers*. Cet abrégé confirme que le risque de crédit propre à l'entité et le risque de crédit de l'autre partie doivent être pris en considération pour déterminer la juste valeur d'actifs et de passifs financiers, y compris d'instruments dérivés. L'adoption de cette norme n'a pas eu d'effet significatif sur les états financiers consolidés de la Société, car les dépôts de garantie négociés avec les contreparties aux contrats de dérivés liés au carburant et les contrats-cadres de compensation ont été pris en considération pour déterminer qu'aucun ajustement de la valeur des dérivés liés 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<sup>er</sup> 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<sup>er</sup> 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<sup>er</sup> 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<sup>er</sup> janvier 2011.

### **C) ÉVÉNEMENTS IMPORTANTS**

Dans le but de réduire les risques d'illiquidité décrits en D) ci-après et à la note 1 d) des états financiers consolidés annuels de la Société pour l'exercice 2008 (voir la note 2 pour de plus amples renseignements sur ces activités de financement), Air Canada a effectué 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 dans la facilité de crédit d'Air Canada se chiffre 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 aussi des bons de souscription permettant aux porteurs d'acquérir jusqu'à 5 % des actions de la Société, ou 10 % si certaines conditions ne sont pas remplies. Voir la note 2 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 »), dont il est question plus en détail à la note 2, a été remboursé. Aéroplan est partie prêteuse à la facilité de crédit.
- Les conventions collectives prorogées ou renouvelées pour une durée de 21 mois avec tous les employés syndiqués au Canada sont entrées en vigueur. Selon les conventions, aucun changement au barème salarial, à la couverture d'assurance et aux prestations des groupes ainsi qu'au niveau des prestations de retraite ne sera apporté pendant les périodes de prorogation;
- 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 Air Canada de verser les cotisations au titre des services passés pour la période écoulée entre le 1<sup>er</sup> avril 2009 et le 31 décembre 2010. Par la suite, en ce qui a trait à la période écoulée entre le 1<sup>er</sup> 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 de plus une participation entièrement diluée de 15 % sous forme d'actions d'Air Canada, établie à la date des protocoles, en faveur d'une fiducie; le produit net de la vente des actions détenues par la fiducie sera versé dans les 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 conclues en juillet 2009) 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 décembre 2013 (plutôt qu'en décembre 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 \$; et
- Air Canada a conclu un protocole d'entente modifiant les conditions du contrat d'achat de capacité conclu avec Jazz Air SEC (« Jazz »). Ces modifications entrent en vigueur le 1<sup>er</sup> août 2009, sous réserve de l'établissement de documents officiels, et prévoient une réduction des tarifs payés en vertu du contrat.

#### **Au 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; et
- 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 \$.

#### **Au 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; et
- Rendement net des dépôts de garantie pour dérivés liés au carburant de 147 \$, contrebalancé par le règlement de contrats de dérivés liés au carburant en faveur de contreparties de 217 \$.

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 la Société est partie. Au cours du 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 la Société 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. La Société 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, Air Canada 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. Voir la note 11 pour une liste des engagements et l'analyse des échéances de la Société, mise à jour au 31 juillet 2009 et prenant en compte les événements décrits ci-dessus, à l'exclusion du protocole d'entente avec GECAS.

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 de la Société fait en sorte que les variations des coûts fixes ne sont pas 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<sup>er</sup> 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 relatif aux régimes de pensions d'Air Canada. 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<sup>er</sup> avril 2009 et le 31 décembre 2010. Par la suite, en ce qui a trait à la période écoulée entre le 1<sup>er</sup> 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 que la Société émettra une participation de 15 % après dilution 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 le règlement de 2009 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 que la Société 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 de la Société est inférieur à 1 100 \$, l'obligation de verser des dépôts au fournisseur de la Société sera 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 des ententes de traitement totalisaient 27 \$, et ils avaient atteint le plafond susmentionné de 75 \$ au 31 juillet 2009. Les dépôts visés aux termes des ententes de traitement 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 la Société pour 2008. 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.

## 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 30 juin 2009, Air Canada avait prélevé 49 \$ sur la facilité de crédit renouvelable (50 \$ au 31 décembre 2008) à un taux d'intérêt correspondant au taux préférentiel majoré de 13,00 % (15,25 % au 30 juin 2009), décrite plus amplement à la note 9 j) des états financiers consolidés annuels de la Société pour 2008. Au cours du deuxième trimestre, le solde de trésorerie minimum de 900 \$ que la Société était tenue de maintenir en date du dernier jour ouvrable de chaque mois en vertu d'une clause restrictive financière, solde qui tient compte des engagements non utilisés et disponibles en vertu de la facilité, a été abaissé à 800 \$.

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 % (6,49 % au 30 juin 2009) et il est exigible en 2014. Au 30 juin 2009, le solde du prêt s'établit à 163 \$ et il est garanti par des rechanges et autres actifs d'une valeur comptable de 287 \$. Des frais de financement totalisant 6 \$ ont été comptabilisés relativement à ces emprunts.

Le tableau qui suit présente les obligations (en \$ CA) au titre du remboursement du capital et des intérêts selon les taux de change et d'intérêt en vigueur au 30 juin 2009 :

	Reste de 2009	2010	2011	2012	2013	Par la suite	Total
Financement des rechanges							
Capital	9 \$	17 \$	17 \$	18 \$	18 \$	4 \$	83 \$
Intérêts	3	4	3	2	1	-	13
	<b>12 \$</b>	<b>21 \$</b>	<b>20 \$</b>	<b>20 \$</b>	<b>19 \$</b>	<b>4 \$</b>	<b>96 \$</b>

L'analyse des échéances présentée à la note 11, « Engagements » englobe le capital et les intérêts présentés ci-dessus.

### 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 % (4,01 % au 30 juin 2009) et est exigible en 2013. Au 30 juin 2009, le solde du prêt s'établit à 125 \$ et il est garanti par 32 réacteurs d'une valeur comptable de 162 \$. 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.

L'analyse des échéances présentée à la note 11, « Engagements » englobe le capital et les intérêts du financement des réacteurs de rechange restants.

### 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 m) des états financiers consolidés annuels de la Société pour 2008. Il s'agissait du remboursement final pour le financement avant livraison.

### Financement d'Aéroplan

Au deuxième trimestre de 2009, Air Canada et Aéroplan ont conclu une entente de financement. Ce contrat de prêt renouvelable garanti d'une durée d'un an en vertu duquel elle pourra prélever des montants correspondant à la valeur des places réservées aux primes-voyages achetées par Aéroplan au cours des 60 jours précédents, jusqu'à concurrence de 100 \$. Au 30 juin 2009, l'encours du prêt s'établissait à 79 \$, soit le montant maximum disponible à ce moment. Ce financement porte intérêt à un taux de 12 % par année et le solde de l'emprunt renouvelable est garanti par la participation d'Air Canada dans Vacances Air Canada. Ce prêt a été monté à la suite de l'expiration de l'entente de remboursements accélérés décrite à la note 2 e) des états financiers consolidés annuels de la Société pour l'exercice 2008 et le rétablissement des conditions commerciales entre Air Canada et Aéroplan à celles qui existaient avant l'entente de remboursements accélérés.

Comme il est indiqué à la note 1 C), du fait de l'obtention de la facilité de crédit, le financement d'Aéroplan a été remboursé intégralement et l'entente a été résiliée après le 30 juin 2009.

### 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 initial de 136 \$ (109 \$ US) porte intérêt au TIOL à trois mois (0,93 % au 30 juin 2009) et devient exigible en 2021. Il est garanti par l'appareil livré, d'une valeur comptable de 141 \$. Des frais de financement de 4 \$ ont été comptabilisés au titre de cet emprunt.

Le tableau qui suit présente les obligations de remboursement au titre du capital et des intérêts (en \$ CA) selon le taux de change et le taux d'intérêt en vigueur au 30 juin 2009 :

	Reste de 2009	2010	2011	2012	2013	Par la suite	Total
Financement des appareils 777 de Boeing							
Capital	5 \$	10 \$	10 \$	11 \$	11 \$	77 \$	124 \$
Intérêts	1	1	1	1	1	3	8
	<b>6 \$</b>	<b>11 \$</b>	<b>11 \$</b>	<b>12 \$</b>	<b>12 \$</b>	<b>80 \$</b>	<b>132 \$</b>

L'analyse des échéances présentée à la note 11, « Engagements » englobe le capital et les intérêts présentés ci-dessus.

### 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 \$. Air Canada 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 créditeurs 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'intérêt 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.

### Facilité de crédit à terme

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 de la réalisation de certaines conditions, une augmentation de la facilité de crédit d'au plus 100 \$ en obtenant de nouveaux engagements de la part de prêteurs existants ou de nouveaux prêteurs. La facilité de crédit est remboursable, à compter d'août 2010 en 16 versements trimestriels successifs de 30 \$ et par le 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 a lieu au 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 la quasi-totalité des 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, Air Canada 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 Air Canada.

Aux termes de la facilité de crédit, Air Canada a émis aux prêteurs, au moment du premier prélèvement de crédit, des 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 se chiffre à 1,25 million de bons de souscription. Ces bons de souscription d'un pourcentage initial de 5 % auront un prix d'exercice moyen de 1,51 \$ l'action, ils pourront être exercés en tout temps et ils expirent 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 clôture, 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 établi d'après une moyenne pondérée en fonction du volume 5 jours avant l'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.

### **Cessions et provisions relatives aux immobilisations**

Au deuxième trimestre de 2009 :

- Air Canada a comptabilisé une moins-value de 67 \$ concernant des coûts capitalisés relativement à 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 technologies liées au Web et à la tarification, mais a suspendu les activités concernant la mise en œuvre du nouveau système de réservation.
- Air Canada a vendu deux A340 d'Airbus, d'une valeur comptable de 93 \$, pour un produit de 91 \$ qui a donné lieu à une perte de 2 \$. Air Canada a remboursé 82 \$ de l'emprunt correspondant.

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

Aucune cession ou provision importante n'a été constatée relativement aux immobilisations au deuxième trimestre de 2008.

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 \$.

### 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 30 juin		Semestres terminés les 30 juin	
	2009	2008	2009	2008
Charge au titre des prestations de retraite	(5) \$	28 \$	(2) \$	45 \$
Charge au titre des avantages complémentaires	20	26	40	52
	<b>15</b>	<b>54</b>	<b>38</b>	<b>97</b>
Montant imputé à Aveos et à Aéroplan	(10)	(11)	(17)	(20)
<b>Charge nette de retraite et d'avantages complémentaires</b>	<b>5 \$</b>	<b>43 \$</b>	<b>21 \$</b>	<b>77 \$</b>

La charge au titre des prestations de retraite a diminué par rapport aux niveaux de 2008 du fait de la révision des hypothèses actuarielles. Les hypothèses actuarielles utilisées pour la comptabilisation de la charge de retraite selon les PCGR sont différentes de celles qui servent à déterminer le déficit de solvabilité.

En mai 2009, Air Canada, Aéroplan et la section locale 2002 des TCA sont parvenues à une entente visant la transition d'environ 750 employés d'Air Canada travaillant alors dans les centres de contacts d'Aéroplan qui pouvaient choisir de se joindre à Aéroplan le 1<sup>er</sup> juin 2009 ou de demeurer employés d'Air Canada. Les employés de centres d'Air Canada qui sont devenus excédentaires par rapport aux besoins de la Société, par suite du choix exercé par des employés comptant plus d'années de service qui travaillaient dans des centres d'Aéroplan et qui ont choisi de demeurer employés d'Air Canada, ont eu l'option de passer à Aéroplan. Certains employés qui se joindront à Aéroplan verront leur date d'entrée en service à Aéroplan reportée au plus tard au 4 octobre 2009 en raison des besoins opérationnels d'Air Canada. La date à laquelle ces employés deviendront des employés d'Aéroplan est fonction de leur date de cessation d'emploi chez Air Canada. Dans le cas des employés qui se joindront à Aéroplan, le décompte des années de service, qui détermine largement le niveau des prestations aux termes des régimes de retraite et avantages complémentaires d'Air Canada, cessera à la date d'entrée en service chez Aéroplan.

### 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 30 juin		Semestres terminés les 30 juin	
	2009	2008	2009	2008
Solde au début de la période	61 \$	58 \$	54 \$	66 \$
Intérêts accumulés	1	1	2	2
Charges constatées au titre des salaires et des charges sociales	13	13	24	13
Débours	(7)	(10)	(12)	(19)
Solde à la fin de la période	68	62	68	62
Partie à moins d'un an incluse dans les Crédoiteurs et charges à payer	(27)	(25)	(27)	(25)
	<b>41 \$</b>	<b>37 \$</b>	<b>41 \$</b>	<b>37 \$</b>

## 5. INFORMATIONS SUR LES ACTIONS

Le tableau ci-dessous présente les actions ordinaires émises et en circulation d'ACE au 30 juin 2009, ainsi que les actions ordinaires éventuelles :

Actions en circulation (en milliers)	30 juin 2009	31 décembre 2008
<b>Actions émises et en circulation</b>		
Actions à droit de vote variable de catégorie A	25 816	25 614
Actions à droit de vote de catégorie B 1)	9 875	9 293
<b>Total des actions émises et en circulation</b>	<b>35 691</b>	<b>34 907</b>
<b>Actions ordinaires éventuelles</b>		
Actions privilégiées convertibles 2)	3 112	11 863
Obligations de premier rang convertibles 3)	2 600	13 133
Options sur actions 1) 4)	58	61
<b>Total des actions ordinaires éventuelles</b>	<b>5 770</b>	<b>25 057</b>

- 1) En mai 2009, le président-directeur général d'ACE a demandé que le montant après impôts de son indemnité de départ et d'avantages sociaux de 4,2 \$ lui soit versé sous forme d'actions d'ACE. En conséquence, le 22 mai 2009, l'indemnité de départ du président-directeur général, déduction faite des impôts, a été appliquée à l'achat de 784 350 actions à droit de vote de catégorie B d'ACE dont il conserve la propriété. Cette souscription a été réalisée par l'exercice, immédiatement après leur attribution, des options lui étant revenues, au prix d'exercice de 5,34 \$ l'action, soit un prix équivalent au cours des actions sur le marché tel que déterminé en application du Régime d'options sur actions.
- 2) 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.
- 3) 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.
- 4) 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 30 juin 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<sup>er</sup> trimestre de 2009.

## 6. INSTRUMENTS FINANCIERS ET GESTION DES RISQUES

### Aéroplan

Le 21 avril 2008, ACE a vendu 20,4 millions de parts du Fonds de revenu Aéroplan au prix de 17,50 \$ la part, pour un produit net totalisant 343 \$ pour ACE et un gain de 413 \$ (340 \$ après impôts). À la suite de la vente, ACE détenait 9,9 % des parts émises en circulation du Fonds de revenu Aéroplan.

Le 2 juin 2008, ACE a vendu les parts du Fonds de revenu Aéroplan qu'elle avait encore pour un produit net total de 349 \$ et a réalisé un gain de 417 \$ (344 \$ après impôts) sur cette vente. ACE ne détient plus de participation dans Aéroplan.

Depuis que la participation a été ramenée en dessous de 20 % et que la convention des porteurs de titres a été résiliée le 9 mai 2008, ACE n'exerce plus d'influence notable sur Aéroplan. La participation que détenait ACE dans Aéroplan a été classée comme étant disponible à la vente et ajustée à la juste valeur. L'ajustement à la juste valeur comptabilisé dans les autres éléments du résultat étendu se chiffre à 331 \$, après impôts de 72 \$, montant qui a ensuite été porté au résultat le 2 juin 2008, dans le cadre de la vente finale.

## 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.

Le 2 juin 2008, ACE a vendu les parts du Fonds de revenu Jazz Air qui lui restaient pour un produit net total de 85 \$ et a réalisé un gain de 78 \$ (62 \$ après impôts) sur la vente. Des gains réalisés nets de 65 \$, après impôts de 14 \$, comptabilisés dans les autres éléments du résultat étendu, ont été reclassés au résultat. ACE n'a plus de participation dans Jazz.

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. Au deuxième trimestre de 2008, les variations latentes de la juste valeur survenues pendant la période, qui s'élevaient à (6 \$) après déduction d'impôts de 1 \$, ont été comptabilisées dans les autres éléments du résultat étendu.

## Récapitulatif des gains sur instruments financiers comptabilisés à la juste valeur

	Trimestres terminés les 30 juin		Semestres terminés les 30 juin	
	2009	2008	2009	2008
Partie inefficace des couvertures du carburant	- \$	115 \$	- \$	82 \$
Dérivés liés au carburant auxquels ne s'applique pas la comptabilité de couverture	85	79	76	85
Swaps croisés	-	(19)	-	(13)
Autres	(6)	1	(7)	(1)
<b>Gain sur instruments financiers comptabilisés à la juste valeur <sup>1)</sup></b>	<b>79 \$</b>	<b>176 \$</b>	<b>69 \$</b>	<b>153 \$</b>

- 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 C) et D) ci-dessus et la note 1 D) des états financiers consolidés annuels 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 carburant 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 carburant 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 carburant à moyen et long termes, le carburant 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 lié au carburant n'a été conclu au premier semestre 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 30 juin 2009, Air Canada avait déposé 109 \$ en garantie auprès des contreparties (328 \$ au 31 décembre 2008).

Au 30 juin 2009, Air Canada avait couvert environ 28 % de ses achats prévus de carburéacteur pour 2009 à un prix plafond moyen équivalent du pétrole West Texas Intermediate (« WTI ») de 106 \$ US le baril, dont 52 % sont visés par un prix plancher moyen équivalent WTI de 83 \$ 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 30 juin 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	1 600 000	s.o.	121 \$
	2010	400 000	s.o.	134 \$
Swaps a)	2009	570 000	99 \$	99 \$
	2010	1 070 000	99 \$	99 \$
Tunnels a)	2009	1 140 000	75 \$	87 \$
	2010	1 560 000	102 \$	112 \$

- 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.

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

		Trimestres terminés les 30 juin		Semestres terminés les 30 juin	
		2009	2008	2009	2008
<b>État consolidé des résultats</b>					
Charges d'exploitation					
Carburant avions	Gain (perte) efficace réalisé sur dérivés désignés en application de la comptabilité de couverture	(113) \$	92 \$	(240) \$	126 \$
Produits (charges) hors exploitation					
Gain (perte) sur instruments financiers comptabilisés à la juste valeur	Gain inefficace sur dérivés désignés en application de la comptabilité de couverture	- \$	115 \$	- \$	82 \$
	Gain à la juste valeur de marché sur couvertures économiques	85 \$	79 \$	76 \$	85 \$
<b>État consolidé du résultat étendu</b>					
	Gain (perte) efficace sur dérivés désignés en application de la comptabilité de couverture	- \$	255 \$	(1) \$	401 \$
	Charge d'impôts sur le gain efficace	- \$	(82) \$	- \$	(128) \$
	Reclassement à la charge de carburant avions de la perte (du gain) réalisé net sur les dérivés liés au carburant désignés en application de la comptabilité de couverture	113 \$	(92) \$	240 \$	(126) \$
	Impôt lié au reclassement	2 \$	30 \$	4 \$	41 \$

		30 juin 2009	31 décembre 2008
<b>Bilan consolidé</b>			
Actif à court terme	Dépôts de garantie pour dérivés liés au carburant	109 \$	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	(111) \$	(15) \$
Capitaux propres (CAERE)	Perte nette sur dérivés liés au carburant désignés en application de la comptabilité de couverture	(363) \$	(606) \$

\* Le solde est comptabilisé à titre de passif à court terme dans le bilan consolidé, les contreparties pouvant 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.

Au deuxième trimestre de 2009, des contrats de dérivés liés au carburant ont été dénoués par règlement en espèces, pour une juste valeur de 17 \$ avec position favorable aux contreparties (62 \$ au premier semestre de 2009, avec position favorable aux contreparties; 105 \$ au deuxième trimestre de 2008, avec position favorable à Air Canada; 144 \$ au premier semestre de 2008, avec position favorable à Air Canada).

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. 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.

En date du 30 juin 2009, les pertes existantes inscrites au cumul des autres éléments du résultat étendu qui devraient être reclassées au résultat net au cours des 12 prochains mois étaient estimées à 289 \$, 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 30 juin		Semestres terminés les 30 juin	
	2009	2008	2009	2008
Économie (charge) d'impôts sur les bénéfices avant les éléments suivants :				
Rachat d'obligations de premier rang convertibles d'Ace	(2) \$	(57) \$	2 \$	(9) \$
Cession de parts d'Aéroplan	-	(146)	(8)	-
Cession de parts de Jazz	-	(16)	-	(146)
Provision pour moins-value sur actifs fiscaux d'ACE	-	(5)	-	(34)
<b>Charge d'impôts sur les bénéfices</b>	<b>(2) \$</b>	<b>(224) \$</b>	<b>(6) \$</b>	<b>(209) \$</b>

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, par suite de la vente de toutes les parts du Fonds de revenu Aéroplan et du Fonds de revenu Jazz Air, ACE ne détient plus de participation dans Aéroplan et 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 présentée ici 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 30 juin					
	2009			2008		
	Air Canada	ENSE	Total ACE	Air Canada	ENSE	Total ACE
Produits passages	2 058 \$	- \$	2 058 \$	2 454 \$	- \$	2 454 \$
Produits fret	76	-	76	139	-	139
Autres produits	196	-	196	189	1	190
Produits externes	2 330	-	2 330	2 782	1	2 783
Produits intersectoriels	-	-	-	-	-	-
<b>Total des produits</b>	<b>2 330</b>	<b>-</b>	<b>2 330</b>	<b>2 782</b>	<b>1</b>	<b>2 783</b>
Carburant avions	572	-	572	848	-	848
Salaires et charges sociales	438	2	440	480	7	487
Redevances aéroportuaires et de navigation	241	-	241	255	-	255
Achat de capacité à Jazz	254	-	254	233	-	233
Amortissement	165	(2)	163	173	-	171
Maintenance avions	185	-	185	172	(2)	172
Restauration et fournitures connexes	73	-	73	81	-	81
Communications et technologies de l'information	80	-	80	72	-	72
Locations avions	83	-	83	69	-	69
Commissions	40	-	40	47	-	47
Autres charges d'exploitation	312	2	314	345	5	350
<b>Total des charges d'exploitation</b>	<b>2 443</b>	<b>2</b>	<b>2 445</b>	<b>2 775</b>	<b>10</b>	<b>2 785</b>
<b>Bénéfice (perte) d'exploitation avant l'élément suivant</b>	<b>(113)</b>	<b>(2)</b>	<b>(115)</b>	<b>7</b>	<b>(9)</b>	<b>(2)</b>
Provision pour enquêtes sur le fret	-	-	-	-	-	-
<b>Bénéfice (perte) d'exploitation</b>	<b>(113)</b>	<b>(2)</b>	<b>(115)</b>	<b>7</b>	<b>(9)</b>	<b>(2)</b>
Intérêts créditeurs	4	(1)	3	15	8	23
Intérêts débiteurs	(94)	(3)	(97)	(78)	(9)	(87)
Intérêts capitalisés	2	-	2	8	-	8
Gain (perte) sur actifs	(71)	-	(71)	7	908	915
Perte au rachat d'obligations de premier rang convertibles et d'actions privilégiées d'ACE	-	-	-	-	-	-
Gain sur instruments financiers comptabilisés à la juste valeur	79	-	79	176	-	176
Bénéfice lié aux participations comptabilisées à la valeur de consolidation et autres revenus de placement	-	-	-	-	5	5
Autres produits (charges) hors exploitation	-	-	-	-	-	-
Participation sans contrôle	(4)	(40)	(44)	(3)	(29)	(32)
Gain de change	355	-	355	48	-	48
Charge d'impôts sur les bénéfices	(3)	1	(2)	(58)	(166)	(224)
<b>Bénéfice sectoriel (perte)</b>	<b>155 \$</b>	<b>(45) \$</b>	<b>110 \$</b>	<b>122 \$</b>	<b>708 \$</b>	<b>830 \$</b>

\*Les bénéfices liés aux participations dans Aéroplan et Jazz sont constatés jusqu'au 9 mai 2008 et jusqu'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. Aucun montant n'a été inclus au titre des bénéfices d'ACE liés aux participations dans les bénéfices (pertes) tirés des participations et autres revenus de placement (2\$ pour la période terminée le 30 juin 2008).

	Semestres terminés les 30 juin					
			2009			2008
	Air Canada	ENSE	Total ACE	Air Canada	ENSE	Total ACE
Produits passages	4 069 \$	- \$	4 069 \$	4 765 \$	- \$	4 765 \$
Produits fret	156	-	156	263	-	263
Autres produits	496	-	496	480	1	481
Produits externes	4 721	-	4 721	5 508	1	5 509
Produits intersectoriels	-	-	-	1	(1)	-
<b>Total des produits</b>	<b>4 721</b>	<b>-</b>	<b>4 721</b>	<b>5 509</b>	<b>-</b>	<b>5 509</b>
Carburant avions	1 165	-	1 165	1 563	-	1 563
Salaires et charges sociales	896	4	900	961	22	983
Redevances aéroportuaires et de navigation	471	-	471	496	-	496
Achat de capacité à Jazz	500	-	500	468	-	468
Amortissement	324	(4)	320	344	(4)	340
Maintenance avions	374	-	374	375	-	375
Restauration et fournitures connexes	140	-	140	158	-	158
Communications et technologies de l'information	159	-	159	145	-	145
Locations avions	169	-	169	132	-	132
Commissions	89	-	89	100	-	100
Autres charges d'exploitation	735	6	741	772	6	778
<b>Total des charges d'exploitation</b>	<b>5 022</b>	<b>6</b>	<b>5 028</b>	<b>5 514</b>	<b>24</b>	<b>5 538</b>
<b>Bénéfice (perte) d'exploitation avant l'élément suivant</b>	<b>(301)</b>	<b>(6)</b>	<b>(307)</b>	<b>(5)</b>	<b>(24)</b>	<b>(29)</b>
Provision pour enquêtes sur le fret	-	-	-	(125)	-	(125)
<b>Bénéfice (perte) d'exploitation</b>	<b>(301)</b>	<b>(6)</b>	<b>(307)</b>	<b>(130)</b>	<b>(24)</b>	<b>(154)</b>
Intérêts créditeurs	10	1	11	33	15	48
Intérêts débiteurs	(199)	(6)	(205)	(159)	(24)	(183)
Intérêts capitalisés	3	-	3	25	-	25
Gain (perte) sur actifs	(71)	-	(71)	(29)	990	961
Perte au rachat d'obligations de premier rang convertibles et d'actions privilégiées d'ACE	-	(33)	(33)	-	-	-
Gain sur instruments financiers comptabilisés à la juste valeur	69	-	69	153	-	153
Bénéfice lié aux participations comptabilisées à la valeur de consolidation et autres revenus de placement	-	-	-	-	17	17
Autres produits (charges) hors exploitation	(1)	-	(1)	(2)	1	(1)
Participation sans contrôle	(8)	60	52	(6)	38	32
Gain (perte) de change	254	-	254	(41)	-	(41)
Charge d'impôts sur les bénéfices	(1)	(5)	(6)	(10)	(199)	(209)
<b>Bénéfice sectoriel (perte)</b>	<b>(245) \$</b>	<b>11 \$</b>	<b>(234) \$</b>	<b>(166) \$</b>	<b>814 \$</b>	<b>648 \$</b>

\*Les bénéfices liés aux participations dans Aéroplan et Jazz sont constatés jusqu'au 9 mai 2008 et jusqu'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. Aucun montant n'a été inclus au titre des bénéfices d'ACE liés aux participations dans les bénéfices (pertes) tirés des participations et autres revenus de placement (12\$ pour la période terminée le 30 juin 2008).

Pour le deuxième trimestre de 2009, le poste Amortissement comprend un montant de 147 \$ au titre de l'amortissement d'immobilisations corporelles liées au secteur Air Canada (161 \$ en 2008).

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 30 juin		Semestres terminés les 30 juin	
	2009	2008	2009	2008
Lignes intérieures	893 \$	1 076 \$	1 710 \$	1 998 \$
Lignes transfrontalières Canada-États-Unis	391	458	830	988
Lignes transatlantiques	434	488	757	858
Lignes transpacifiques	194	242	374	447
Autres	146	190	398	474
	<b>2 058 \$</b>	<b>2 454 \$</b>	<b>4 069 \$</b>	<b>4 765 \$</b>

Produits fret	Trimestres terminés les 30 juin		Semestres terminés les 30 juin	
	2009	2008	2009	2008
Lignes intérieures	15 \$	27 \$	30 \$	50 \$
Lignes transfrontalières Canada-États-Unis	3	4	7	9
Lignes transatlantiques	27	60	59	118
Lignes transpacifiques	22	36	42	64
Autres	9	12	18	22
	<b>76 \$</b>	<b>139 \$</b>	<b>156 \$</b>	<b>263 \$</b>

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

	30 juin 2009		
	Air Canada	ENSE	Total
Trésorerie et équivalents de trésorerie	488 \$	363 \$	851 \$
Placements à court terme	419	-	419
	<b>907 \$</b>	<b>363 \$</b>	<b>1 270 \$</b>
Acquisition d'immobilisations au cours du trimestre	49 \$	- \$	49 \$
<b>Total de l'actif</b>	<b>10 713 \$</b>	<b>69 \$</b>	<b>10 782 \$</b>

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

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

## 9. 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 à la note 2. 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 aux bons de souscription et à tout paiement de capital et d'intérêt.

## 10. CONTRAT D'ACHAT DE CAPACITÉ DE JAZZ

Air Canada et 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 30 juin		Semestres terminés les 30 juin	
	2009	2008	2009	2008
Frais au titre du CAC de Jazz	254 \$	233 \$	500 \$	468 \$
Coûts refacturés en vertu du CAC de Jazz pour le carburant	60	115	117	208
Coûts refacturés en vertu du CAC de Jazz au titre des redevances aéroportuaires	50	50	97	100
Autres coûts refacturés en vertu du CAC de Jazz	5	6	20	21
	<b>369 \$</b>	<b>404 \$</b>	<b>734 \$</b>	<b>797 \$</b>

Voir la note 1 C) pour une analyse des conditions modifiées du CAC de Jazz conclu après le 30 juin 2009.

## 11. ENGAGEMENTS

### Boeing

Au 30 juin 2009, la Société avait en cours des engagements auprès de The Boeing Company (« Boeing ») visant l'acquisition de 37 appareils 787. Après le 30 juin, la Société et Boeing ont convenu de modifier la convention d'achat d'appareils 787 de façon à ramener de 23 à 13 le nombre d'options d'achat d'appareils 787 et à prévoir des droits d'achat visant 10 appareils 787. La Société a encore des commandes fermes pour 37 appareils 787 de Boeing. La Société et Boeing ont également convenu de modifier certaines modalités commerciales afin de réviser certaines dates de livraison et de permettre certains ajustements financiers. La livraison du premier appareil 787 de Boeing est à présent prévue pour le deuxième semestre de 2013. La Société détient toujours des droits d'achat sur 18 appareils 777 de Boeing.

Pour les autres commandes fermes d'appareils, Air Canada a reçu de Boeing et du motoriste des engagements de financement relativement à 31 des 37 appareils 787 de Boeing. Les engagements relatifs à

28 des 31 appareils portent sur le financement de 80 % du prix de livraison, remboursé par des versements de capital et d'intérêts répartis linéairement sur la durée du financement, qui est de 12 ans. Dans le cas des trois autres appareils, l'engagement porte sur le financement, à hauteur d'environ 90 %, des dépenses en immobilisations. L'échéance est de 15 ans, et les modalités de remboursement sont assimilables à celles d'un emprunt hypothécaire avec versements égaux de capital et d'intérêts échelonnés jusqu'à l'échéance.

### Embraer

Au premier semestre de 2009, toutes les options pouvant encore être exercées sur des appareils 190 d'Embraer ont expiré (sept options pouvant encore être exercées au 31 décembre 2008).

### Programme de réaménagement des cabines des appareils

Outre l'acquisition d'appareils neufs, Air Canada a entrepris, en avril 2006, un important programme de réaménagement des cabines de ses appareils existants, programme qui a été achevé au deuxième trimestre de 2009. Air Canada a achevé à ce jour le réaménagement de tous ses A319, A320, A321 et A330 d'Airbus ainsi que de 27 de ses 30 appareils 767-300 de Boeing, pour un total de 121 appareils. Les nouveaux Embraer et les 777 de Boeing sont livrés déjà équipés de nouveaux sièges et systèmes de divertissement. Les dépenses en immobilisations liées à ce programme, qui font l'objet d'engagements, sont amorties sur cinq ans.

### Engagements d'immobilisations

Au 31 juillet 2009, le coût global estimatif des appareils en commande ferme et des autres immobilisations faisant l'objet d'un engagement était d'environ 4 840 \$ compte tenu de l'incidence des opérations de financement postérieures au 30 juin 2009 décrites à la note 1 c) ci-dessus (dont 3 213 \$ au titre d'engagements de financement, sous réserve du respect de certaines conditions). Les montants en dollars US ont été convertis au cours du change en vigueur le 31 juillet 2009 à midi, soit 1,0790 \$ CA. Les prix définitifs de livraison des appareils comprennent les augmentations estimatives et, s'il y a lieu, les intérêts reportés sur le paiement à la livraison.

Reste de 2009	2010	2011	2012	2013	Par la suite	Total
26 \$	53 \$	49 \$	115 \$	733 \$	3 864 \$	4 840 \$

### Engagements au titre de contrats de location-exploitation

Au 31 juillet 2009, les paiements minimaux futurs au titre de contrats de location-exploitation en cours portant sur du matériel volant et d'autres immobilisations se chiffraient à 2 225 \$ au taux de change en vigueur le 31 juillet 2009 à midi, soit 1,0790 \$ CA.

	Reste de 2009	2010	2011	2012	2013	Par la suite	Total
Matériel volant	136 \$	324 \$	287 \$	270 \$	246 \$	687 \$	1 950 \$
Autres immobilisations	23	41	37	34	23	117	275
<b>Total</b>	<b>159 \$</b>	<b>365 \$</b>	<b>324 \$</b>	<b>304 \$</b>	<b>269 \$</b>	<b>804 \$</b>	<b>2 225 \$</b>

Les paiements minimaux futurs au titre de contrats de location-exploitation ci-dessus tiennent compte des garanties sur la valeur résiduelle, sauf en ce qui concerne les contrats pour lesquels Air Canada a obtenu un financement de la valeur résiduelle.

### Analyse des échéances

#### ACE

Les obligations d'ACE au titre du remboursement du capital et des intérêts au 30 juin 2009 sur la dette à long terme et les obligations locatives sont composées d'un montant de 64 \$ remboursable au 1<sup>er</sup> juin 2010 au titre des obligations de premier rang convertibles. Cette date correspond à la première date à laquelle les porteurs peuvent demander à ACE de racheter la totalité ou une partie des obligations de premier rang convertibles à un prix de rachat égal à 100 % du capital des obligations visées par le rachat. Les obligations de remboursement des intérêts liées aux obligations de premier rang convertibles s'élèvent à 1 \$ pour le reste de 2009 et à 1 \$ pour 2010.

***Air Canada***

Les obligations d'Air Canada au titre du remboursement du capital et des intérêts au 31 juillet 2009 sur la dette à long terme et les obligations locatives, compte tenu des arrangements de financement conclus après le 30 juin 2009 et décrits à la note 1 C), s'établissent comme suit :

	<b>Reste de 2009</b>	<b>2010</b>	<b>2011</b>	<b>2012</b>	<b>2013</b>	<b>Par la suite</b>	<b>Total</b>
Capital	154 \$	512 \$	806 \$	574 \$	661 \$	2 445 \$	5 152 \$
Intérêts	136	322	273	228	185	485	1 629
	<b>290 \$</b>	<b>834 \$</b>	<b>1 079 \$</b>	<b>802 \$</b>	<b>846 \$</b>	<b>2 930 \$</b>	<b>6 781 \$</b>

L'analyse des échéances est fonction des flux de trésorerie contractuels non actualisés et elle est fondée sur les taux d'intérêt et les taux de change en vigueur le 31 juillet 2009.

Dans le tableau ci-dessus, les obligations de remboursement du capital ne tiennent pas compte des frais financiers qui sont portés en diminution de la dette à long terme et des obligations locatives dans le bilan consolidé.