



Rapport de gestion

Premier trimestre 2009

Le présent rapport de gestion, qui se fonde sur des états financiers consolidés intermédiaires non vérifiés établis sur la base de la continuité de l'exploitation, remplace le rapport de gestion d'ACE Aviation déposé le 8 mai 2009. Le rapport de gestion déposé le 8 mai 2009 se fondait sur des états financiers intermédiaires non vérifiés présentés sur une base de liquidation.

Le 7 août 2009

Table des matières

1.	Avant-propos.....	1
2.	Mise en garde concernant les énoncés prospectifs	2
3.	Participations dans le secteur de l'aviation commerciale	3
4.	Faits marquants	4
5.	Méthodes comptables	7
6.	Résultats d'exploitation – Premier trimestre de 2009	9
6.1	Air Canada	12
6.2	Éléments non sectoriels et éliminations (« ENSE »)	13
7.	Gestion financière et gestion du capital	14
7.1	Analyse de la situation financière	14
7.2	Situation de trésorerie d'Air Canada.....	15
7.3	Flux de trésorerie consolidés.....	17
7.4	Obligations contractuelles.....	18
7.5	Obligations de capitalisation des régimes de retraite d'Air Canada	19
7.6	Dépenses en immobilisations et contrats de financement connexes d'Air Canada	20
7.7	Capital social.....	21
8.	Résultats financiers trimestriels.....	22
9.	Instrument financiers et gestion du risque	23
10.	Arrangements hors bilan.....	26
11.	Opérations entre apparentés	26
12.	Estimations comptables critiques	26
13.	Facteurs de risque.....	26
14.	Contrôles et procédures.....	26
15.	Mesures financières hors PCGR	28
16.	Glossaire.....	29

1. Avant-propos

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

Le 10 décembre 2008, ACE a annoncé son intention de demander au tribunal et à ses actionnaires d'approuver un plan d'arrangement aux termes duquel elle procédera à sa liquidation et à la distribution de manière ordonnée de son actif net, après avoir tenu compte des dettes non réglées et des coûts de l'opération.

Conformément au chapitre 1400, « Normes générales de présentation des états financiers », du *Manuel de l'ITCCA* (Institut Canadien des Comptables Agréés), en date du 31 décembre 2008, la Société a établi ses états financiers sur la base de la liquidation plutôt que sur celle de la continuité de l'exploitation.

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

Par conséquent, ces 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.

Le présent rapport de gestion doit être lu en parallèle avec les états financiers consolidés intermédiaires non vérifiés d'ACE pour le premier trimestre de 2009 et les notes y afférentes ainsi qu'avec les états financiers consolidés annuels vérifiés et notes complémentaires et le rapport de gestion de la Société pour l'exercice 2008. « Société » y a le sens, selon le contexte, d'ACE et de ses participations dans le secteur de l'aviation commerciale collectivement, d'ACE et de l'une ou plusieurs de ses participations dans le secteur de l'aviation commerciale, de l'une ou plusieurs de ses participations dans le secteur de l'aviation commerciale, ou d'ACE à proprement parler. Sauf indication contraire, tous les montants en numéraire sont exprimés en dollars canadiens. Pour une explication de certains termes utilisés plus loin, le lecteur se reportera au *Glossaire* de la rubrique 16. Sauf indication du contexte, le présent rapport de gestion est actuel au 7 août 2009. Certaines données comparatives ont été reclassées pour se conformer à la présentation des états financiers de la période écoulée.

Le présent rapport de gestion contient des énoncés prospectifs. Il y a lieu de se reporter à cet égard à la rubrique 2, *Mise en garde concernant les énoncés prospectifs*, pour une présentation des risques, incertitudes et hypothèses liés à ces énoncés. La rubrique 14, *Facteurs de risque*, du rapport de gestion de 2008 d'ACE daté du 7 août 2009, qu'on peut trouver sur SEDAR au www.sedar.com, fait état des risques que court en général ACE.

Le Comité de vérification, des finances et du risque d'ACE a examiné le rapport de gestion et les états financiers consolidés intermédiaires non vérifiés du premier trimestre de 2009 ainsi que les notes y afférentes, et le Conseil d'administration d'ACE a approuvé ces documents avant leur diffusion. Pour un complément d'information sur les documents financiers publics d'ACE, dont sa Notice annuelle, on se reportera aux sites de SEDAR au www.sedar.com ou d'ACE au www.aceaviation.com.

2. Mise en garde concernant les énoncés prospectifs

Dans ses communications orales ou écrites, ACE fait souvent des déclarations qui sont considérées comme des énoncés prospectifs au sens des lois sur les valeurs mobilières applicables et qui sont reprises dans le présent rapport de gestion ou qui peuvent être intégrées à des documents déposés auprès d'autorités de réglementation en matière de valeurs mobilières. Ces énoncés prospectifs rendent compte d'analyses et d'autres informations basées sur des prévisions de résultats à venir et des estimations de montants qui ne peuvent pas être déterminés pour l'heure. Ces énoncés peuvent porter notamment sur des stratégies, des attentes, des opérations prévues ou des actions à venir. Ils se reconnaissent à l'emploi de termes comme *prévoir*, *projeter*, *pouvoir*, *planifier* et *estimer*, employés au futur et au conditionnel, et d'autres termes semblables, ainsi qu'à l'évocation de certaines hypothèses.

Comme, de par leur nature, les énoncés prospectifs partent d'hypothèses, ils sont soumis à d'importants risques et incertitudes. Toute prévision ou projection n'est donc pas entièrement assurée en raison, notamment, de la survenance possible d'événements extérieurs ou de l'incertitude qui caractérise le secteur. Les résultats qui y sont présentés peuvent différer sensiblement des résultats réels en raison de divers facteurs, dont les conditions du secteur, du marché, du crédit et de l'économie en général, la capacité de réduire les coûts d'exploitation et de trouver du financement, les questions de retraite, les prix de l'énergie, les taux de change et d'intérêt, les relations du travail, la concurrence, les conflits armés, les attentats terroristes, les épidémies, les questions d'assurance et leurs coûts, l'évolution de la demande par suite du caractère saisonnier du secteur, les questions d'approvisionnement, l'évolution de la législation, de la réglementation et des procédures, les litiges et actions en cours ou à venir avec des tiers, ainsi que les facteurs précisés dans le présent rapport de gestion et, en particulier, ceux dont il est question à la rubrique 14, *Facteurs de risque*, du rapport de gestion de 2008 d'ACE daté du 7 août 2009. Les énoncés prospectifs du présent rapport de gestion représentent les attentes d'ACE en date de son établissement, et ils peuvent changer ultérieurement. Toutefois, ACE n'a ni l'intention ni l'obligation d'actualiser ou de réviser ces énoncés à la lumière de nouveaux éléments d'information ou d'événements futurs ou pour quelque autre motif sauf si elle y est tenue en vertu de la réglementation en valeurs mobilières applicable.

3. Participations dans le secteur de l'aviation commerciale

En date du 7 août 2009, ACE détenait dans le secteur de l'aviation commerciale les participations suivantes.

	Société du secteur de l'aviation commerciale	Participation
<p>Air Canada (TSX : AC.A, AC.B)</p>	<p>Air Canada est le plus important transporteur aérien au Canada à assurer des services intérieurs et internationaux et le plus grand fournisseur de services passagers réguliers sur le marché canadien, sur le marché transfrontalier avec les États-Unis et sur le marché international au départ et à destination du Canada. Les filiales en propriété exclusive d'Air Canada sont :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Société en commandite AC Cargo (« Air Canada Cargo »), de concert avec Air Canada, est le plus grand fournisseur de services de transport de fret aérien au Canada. • Société en commandite ACGHS (« Services au sol Air Canada ») assure des services d'escale dans les aéroports. • Société en commandite Touram (« Vacances Air Canada ») est un grand voyageur canadien qui offre des forfaits vacances. <p>* La participation qu'ACE détient dans Air Canada est sujette à dilution par suite des ententes qu'Air Canada a conclues avec ses syndicats et des bons de souscription émis ou pouvant être émis dans le cadre de la facilité de crédit d'Air Canada (voir plus loin à la rubrique 4).</p>	<p>75,0 %*</p>
<p>ACTS Aéro</p>	<p>Aero Technical Support and Services Holdings sarl (« ACTS Aéro »), propriétaire exclusif d'Aveos Performance aéronautique inc. (« Aveos »), est une entreprise de maintenance, de réparation et de révision (« MRR ») proposant ses services dans le monde entier. Le 23 septembre 2008, ACTS Aéro a changé de dénomination sociale pour Aveos.</p>	<p>28,4 %</p>

4. Faits marquants

ACE

Les faits marquants ci-dessous se sont produits dans la période allant du 1^{er} janvier 2009 au 7 août 2009.

Le 19 janvier 2009, ACE a annoncé que des obligations de premier rang convertibles à 4,25 % échéant en 2035 d'un capital global de 259 M\$ avaient été déposées et rachetées dans le cadre d'une offre de rachat substantielle au prix de 900 \$ pour chaque tranche de 1 000 \$ de capital des obligations, pour un prix de rachat global de 233 M\$. ACE a aussi annoncé, le 19 janvier 2009, qu'au total 8,3 millions d'actions privilégiées convertibles avaient été déposées et rachetées au titre d'une offre de rachat substantielle, au prix de 20,00 \$ au comptant l'action privilégiée, pour un prix de rachat global de 166 M\$.

Le 19 mars 2009, ACE a annoncé avoir accepté le rachat pour annulation de 1,0 million d'actions privilégiées convertibles, au prix de 20,00 \$ l'action privilégiée, pour un prix de rachat total de 20 M\$.

Le 29 juillet 2009, ACE a annoncé que sa participation à la facilité de crédit d'au plus 700 M\$ accordée à Air Canada représentait 150 M\$. La part de 150 M\$ d'ACE est remboursable par versements trimestriels consécutifs égaux de 7,5 M\$ à compter du 1^{er} août 2010, avec un versement final de 30 M\$ exigible d'ici au cinquième anniversaire du prélèvement initial.

Air Canada

En vue d'atténuer les risques d'illiquidité décrits à la rubrique 9.2 du rapport de gestion de 2008 d'ACE daté du 7 août 2009 et à la rubrique 7.2 du présent rapport de gestion, Air Canada a conclu en 2009 les opérations suivantes :

Juillet 2009

- Air Canada a obtenu une facilité de crédit à terme garantie (la « facilité de crédit ») pour un produit de financement de 600 M\$, moins des frais d'environ 20 M\$. D'ici le premier anniversaire de l'accord de prêt, Air Canada peut demander, sous réserve du respect de certaines conditions, l'augmentation de la facilité d'au plus 100 M\$, et ce, en obtenant de nouveaux engagements auprès de prêteurs existants ou nouveaux. La participation d'ACE dans la facilité de crédit d'Air Canada est de 150 M\$. La facilité de crédit, dont la durée est de cinq ans, porte intérêt à un taux de 12,75 %. Le premier remboursement de capital est exigible en août 2010. Les obligations d'Air Canada découlant de la facilité de crédit sont garanties par une sûreté de premier rang et par une hypothèque sur la quasi-totalité des biens actuels et futurs d'Air Canada et de ses filiales. 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.

Dans le cadre des opérations effectuées en vertu de la convention de crédit, Air Canada a émis 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. Les bons de souscription ont un prix d'exercice de 1,51 \$ et viennent à échéance dans quatre ans, soit en juillet 2013. Ces bons de souscription ont été répartis entre les prêteurs au prorata de leurs engagements de prêt aux termes de la convention de crédit, la part revenant à ACE étant de 1,25 million de bons de souscription. Sous réserve des conditions de la facilité de crédit, dans le cas où Air Canada ne fournirait 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).

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

Dans le cadre des opérations liées à la clôture de la facilité de crédit, des arrangements de financement en cours de 166 M\$ ont été remboursés de la façon suivante :

- L'encours de 49 M\$ de la facilité de crédit renouvelable a été remboursé en totalité. Les droits du prêteur prévus par la facilité de crédit renouvelable ont été attribués aux prêteurs prévus par la facilité de crédit.
- Le financement des réacteurs de rechange a été remboursé en partie. Le montant remboursé de 38 M\$ 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 M\$ au 31 juillet 2009.
- Le prêt de 79 M\$ d'Aéroplan Canada Inc. (« Aéroplan ») a été remboursé; ce montant représentait le maximum alors disponible. 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 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 allant du 1^{er} avril 2009 au 31 décembre 2010. Par la suite, en ce qui a trait à la période allant du 1^{er} janvier 2011 au 31 décembre 2013, le total des cotisations annuelles au titre des services passés doit correspondre au moins élevé entre i) 150 M\$ pour 2011, 175 M\$ pour 2012 et 225 M\$ 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 raison de ce qui précède, la participation de 75,0 % qu'ACE détient directement dans Air Canada sera diluée.
- Air Canada s'est entendue avec un fournisseur, qui procurera à Air Canada un montant non remboursable d'environ 220 M\$ 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, qui prévoient la révision du niveau de trésorerie non affectée (selon la définition donnée par l'entente et fondée généralement sur les soldes de la trésorerie et de ses équivalents et des placements à court terme) que doit maintenir Air Canada; on se reportera à cet égard à la rubrique 7.2 du présent rapport de gestion.
- Air Canada a obtenu le report jusqu'en 2013 du remboursement d'un prêt à court terme de 82 M\$ (75 M\$ US) conclu en 2008 et qui venait initialement à échéance en 2009.
- 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 appareils 777 de Boeing, opérations devant être effectuées avant le 30 septembre 2009, sous réserve de la finalisation des documents et de l'obtention de consentements de tiers, et devant procurer des liquidités supplémentaires d'environ 122 M\$.
- Air Canada a conclu un protocole d'entente visant la modification des conditions du contrat d'achat de capacité conclu avec 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

- Contrat de prêt garanti avec Aéroplan pour un produit net de 79 M\$. Comme cela a été dit précédemment, ce contrat a été résilié en juillet 2009 dans le cadre des opérations liées à la facilité de crédit.
- Rendement net de 72 M\$ sur des dépôts de garantie pour dérivés liés au carburant, atténué par le règlement de 17 M\$ de contrats de dérivés liés au carburant en faveur de contreparties.
- Au deuxième trimestre de 2009, Air Canada a enregistré une charge de dépréciation de 67 M\$ liée à des coûts antérieurement capitalisés qui avaient été engagés dans le cadre de l'élaboration d'un nouveau système de réservations appelé POLARIS. 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.

Premier trimestre de 2009

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

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

Pour une analyse des risques d'illiquidité d'Air Canada, on se reportera à la rubrique 9.2 du rapport de gestion d'ACE de 2008 daté du 7 août 2009 ainsi qu'à la rubrique 7.2 du présent rapport de gestion.

5. Méthodes comptables

Le présent rapport de gestion doit être lu en parallèle avec les états financiers consolidés intermédiaires non vérifiés et notes complémentaires d'ACE pour le premier trimestre de 2009 ainsi qu'avec les états financiers consolidés annuels vérifiés et notes complémentaires et le rapport de gestion d'ACE pour l'exercice 2008. ACE dresse ses états financiers consolidés conformément aux principes comptables généralement reconnus (« PCGR ») du Canada.

Les principes et méthodes comptables ayant présidé à l'établissement des états financiers intermédiaires non vérifiés du premier trimestre de 2009 d'ACE sont décrits à la note 2 afférente aux états financiers consolidés vérifiés d'ACE pour l'exercice 2008.

Pour dresser les états financiers consolidés d'ACE conformément aux PCGR du Canada, la direction doit établir des estimations et poser des hypothèses qui influent sur l'actif et le passif déclarés, sur la présentation du passif éventuel et sur les montants déclarés des produits et des charges pour la période visée par les états financiers. ACE révisé ces estimations et hypothèses à intervalles réguliers, en fonction des antécédents et d'autres facteurs pertinents. Les montants réels pourraient différer sensiblement de ces estimations et hypothèses. On se reportera à la rubrique 13 du rapport de gestion de 2008 d'ACE daté du 7 août 2009 pour un complément d'information sur les estimations comptables critiques d'ACE. Aucun changement notable n'a été depuis apporté à ces estimations.

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. 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.

Changements liés aux futures normes comptables

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.

État d'avancement du plan de conversion aux Normes internationales d'information financière

Le Conseil des normes comptables du Canada a confirmé que, le 1^{er} janvier 2011, les entreprises canadiennes ayant une obligation publique de rendre des comptes devront commencer à appliquer les Normes internationales d'information financière (les « IFRS ») publiées par l'International Accounting Standards Board. Les IFRS reposent sur un cadre conceptuel analogue à celui sur lequel sont fondés les PCGR du Canada, mais elles présentent des différences importantes en ce qui a trait à la constatation, à l'évaluation et aux informations à fournir.

En conséquence, la Société s'est dotée d'un plan visant à convertir ses états financiers consolidés aux IFRS, en mettant sur pied une équipe multifonctionnelle où sont représentés des cadres des secteurs de la comptabilité, de la fiscalité, de l'informatique et des techniques de l'information, des contrôles et processus internes, de la planification, de la rémunération, du trésor, des relations avec les investisseurs et des services juridiques. Le Comité de vérification, des finances et du risque de la Société est informé tous les trimestres de l'état d'avancement du plan de conversion.

Le plan vise à déterminer l'incidence que les IFRS auront sur les méthodes comptables et décisions de mise en œuvre, sur l'infrastructure, sur les activités commerciales et sur les activités de contrôle. Un sommaire des principaux éléments du plan de transition figure à la rubrique 6, *Changements de méthodes comptables*, du rapport de gestion de 2008 d'Air Canada daté du 7 août 2009. Le plan de conversion aux IFRS se déroule comme prévu et aucun changement notable n'y a été depuis apporté.

6. Résultats d'exploitation – Premier trimestre de 2009

Le tableau ci-après présente les résultats de la Société, les résultats de ses secteurs isolables et certaines mesures hors PCGR pour le premier trimestre de 2009. Les informations sectorielles ont été dressées conformément à la méthode de présentation interne de l'information financière aux fins de la prise de décisions commerciales.

(en millions de dollars canadiens)	Premier trimestre de 2009		
	Air Canada	ENSE	Total ACE
Produits d'exploitation			
Produits passages	2 011 \$	- \$	2 011 \$
Produits fret	80	-	80
Autres produits	300	-	300
	2 391	-	2 391
Charges d'exploitation			
Carburant avions	593	-	593
Salaires et charges sociales	458	2	460
Redevances aéroportuaires et de navigation	230	-	230
CAC de Jazz	246	-	246
Maintenance avions	189	-	189
Amortissement	159	(2)	157
Restauration et fournitures connexes	67	-	67
Communications et technologies de l'information	79	-	79
Locations avions	86	-	86
Commissions	49	-	49
Autres charges d'exploitation	423	4	427
	2 579	4	2 583
Perte d'exploitation	(188)	(4)	(192)
Produits (charges) hors exploitation			
Intérêts créditeurs	6	2	8
Intérêts débiteurs	(105)	(3)	(108)
Intérêts capitalisés	1	-	1
Perte sur le rachat des obligations de premier rang convertibles et des actions privilégiées d'ACE	-	(33)	(33)
Perte sur instruments financiers constatés à la juste valeur	(10)	-	(10)
Autres	(1)	-	(1)
	(109)	(34)	(143)
Perte avant les éléments suivants	(297)	(38)	(335)
Participation sans contrôle	(4)	100	96
Perte de change	(101)	-	(101)
Économie (charge) d'impôts	2	(6)	(4)
Bénéfice (perte) de la période	(400) \$	56 \$	(344) \$
BAIIALA¹⁾	57 \$	(6) \$	51 \$

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

Le tableau ci-après présente les résultats de la Société, les résultats de ses secteurs isolables et certaines mesures hors PCGR pour le premier trimestre de 2008.

non vérifiés (en millions de dollars canadiens)	Premier trimestre de 2008		
	Air Canada	ENSE	Total ACE
Produits d'exploitation			
Produits passages	2 311 \$	- \$	2 311 \$
Produits fret	124	-	124
Autres produits	291	-	291
Produits externes	2 726	-	2 726
Produits intersectoriels	1	(1)	-
	2 727	(1)	2 726
Charges d'exploitation			
Carburant avions	715	-	715
Salaires et charges sociales	481	15	496
Redevances aéroportuaires et de navigation	241	-	241
CAC de Jazz	235	-	235
Maintenance avions	203	-	203
Amortissement	171	(2)	169
Restauration et fournitures connexes	77	-	77
Communications et technologies de l'information	73	-	73
Locations avions	63	-	63
Commissions	53	-	53
Autres charges d'exploitation	427	1	428
	2 739	14	2 753
Perte d'exploitation avant l'élément suivant	(12)	(15)	(27)
Provision pour enquêtes sur le fret	(125)	-	(125)
Perte d'exploitation	(137)	(15)	(152)
Produits (charges) hors exploitation			
Intérêts créditeurs	18	7	25
Intérêts débiteurs	(81)	(15)	(96)
Intérêts capitalisés	17	-	17
Gain (perte) à la cession d'actifs	(36)	82	46
Perte sur instruments financiers constatés à la juste valeur	(23)	-	(23)
Bénéfices tirés des participations et autres revenus de placement ¹⁾	-	12	12
Autres produits (charges) hors exploitation	(2)	1	(1)
	(107)	87	(20)
Bénéfice (perte) avant les éléments suivants	(244)	72	(172)
Participation sans contrôle	(3)	67	64
Perte de change	(89)	-	(89)
Économie (charge) d'impôts	48	(33)	15
Bénéfice (perte) de la période	(288) \$	106 \$	(182) \$
BAIIALA avant provision pour enquêtes sur le fret²⁾	222 \$	(17) \$	205 \$
BAIIALA²⁾	97 \$	(17) \$	80 \$

- 1) ACE comptabilise ses participations dans Aéroplan, ACTS Aéro et Jazz (jusqu'au 7 février 2008) à la valeur de consolidation et, pour le premier trimestre de 2008, elle a constaté les bénéfices tirés de ces participations dans les produits (charges) hors exploitation, au poste « Participations et autres revenus de placement » du secteur des ENSE. Depuis le 7 février 2008, les distributions reçues du Fonds de revenu Jazz Air sont aussi comptabilisées à ce poste.
- 2) Voir la rubrique 15, Mesures financières hors PCGR, pour un rapprochement du BAIIALA avant provision pour enquêtes sur le fret au résultat d'exploitation et du BAIIALA au résultat d'exploitation.

Au premier trimestre de 2009, ACE a enregistré une perte d'exploitation de 192 M\$, comparativement à une perte d'exploitation (avant provision pour les enquêtes sur le fret) de 27 M\$ au premier trimestre de 2008. Air Canada a déclaré une perte d'exploitation de 188 M\$ pour la même période par rapport à une perte d'exploitation (avant provision pour les enquêtes sur le fret) de 12 M\$ au premier trimestre de 2008, soit une détérioration de 176 M\$. Pour le premier trimestre de 2009, le BAIIALA d'ACE s'établit à 51 M\$, contre un BAIIALA (avant provision pour les enquêtes sur le fret) de 205 M\$ au trimestre correspondant de 2008. Le BAIIALA d'Air Canada se chiffre à 57 M\$ pour le premier trimestre de 2009, comparativement à un BAIIALA (avant provision pour les enquêtes sur le fret) de 222 M\$ à la même période de 2008, en baisse de 165 M\$.

ACE a inscrit des produits d'exploitation de 2 391 M\$ et des charges d'exploitation de 2 583 M\$ au premier trimestre de 2009. À la même période en 2008, ACE a comptabilisé des produits d'exploitation de 2 726 M\$ et des charges d'exploitation de 2 753 M\$. Les produits d'exploitation d'Air Canada, soit 2 391 M\$, s'inscrivent en baisse de 336 M\$ par rapport au premier trimestre de 2008. L'augmentation de 8 M\$ des autres produits a été neutralisée par les produits passages et cargo, qui se sont chiffrés à 300 M\$ et à 44 M\$, respectivement. Le repli des produits passages et cargo est attribuable à la diminution du trafic passagers et du rendement unitaire. Les charges d'exploitation d'Air Canada ont baissé de 160 M\$ par rapport au premier trimestre de 2008 pour s'établir à 2 579 M\$, en raison surtout de la réduction de 122 M\$ de la charge de carburant.

Les charges hors exploitation se sont élevées à 143 M\$ au premier trimestre de 2009, contre des charges hors exploitation de 20 M\$ à la même période en 2008.

La variation en glissement annuel des charges hors exploitation au premier trimestre de 2009 découle notamment des facteurs suivants :

- Au premier trimestre de 2009, ACE a constaté, dans les charges hors exploitation, une perte de 33 M\$ liée au rachat d'obligations de premier rang et actions privilégiées convertibles réalisé dans le cadre des offres de rachat substantielles de janvier et de mars 2009, opérations qui ont donné lieu au rachat aux fins d'annulation de 74 % ou 9,3 millions des 12,5 millions d'actions privilégiées convertibles et de 80 % des obligations de premier rang convertibles en circulation au 31 décembre 2008. Le capital total des obligations de premier rang convertibles rachetées s'élève à 259 M\$. La perte de 33 M\$ représente l'écart entre le prix de rachat des obligations de premier rang et actions privilégiées convertibles et les composantes de passif correspondantes de ces instruments hybrides. Les composantes capitaux propres des instruments rachetés, qui totalisaient 159 M\$, ont été portées directement aux bénéfices non répartis dans l'état consolidé de la variation des capitaux propres. On se reportera à la rubrique 7.7 du présent rapport de gestion pour un complément d'information.
- Au premier trimestre de 2008, un gain à la cession d'actifs totalisant 46 M\$ avait été inscrit, principalement formé d'un gain de 89 M\$ tiré de la vente par ACE de parts du Fonds de revenu Jazz Air et d'une charge de dépréciation de 38 M\$ constatée par Air Canada relativement à sa flotte de 767-200 de Boeing en raison de la date révisée de retrait du service des appareils.
- Les pertes liées aux ajustements de la juste valeur des instruments dérivés se sont chiffrées à 10 M\$ au premier trimestre de 2009, contre des pertes de 23 M\$ à la même période en 2008. La perte hors trésorerie, évaluée à la valeur de marché, sur instruments financiers inscrite au premier trimestre de 2009 se rapporte principalement à la juste valeur des dérivés liés au carburant. On se reportera à la rubrique 12 du rapport de gestion de 2008 d'ACE daté du 7 août 2009 ainsi qu'à la rubrique 9 du présent rapport de gestion pour un complément d'information sur les instruments dérivés d'Air Canada.

Le montant net des intérêts débiteurs s'est accru de 45 M\$ par rapport au premier trimestre de 2008 pour les raisons suivantes :

- la baisse de 16 M\$ des intérêts capitalisés, qui traduit une réduction du nombre d'appareils encore à livrer.
- la diminution de 17 M\$ des intérêts créditeurs, attribuable à la baisse à la fois des soldes de trésorerie et des taux de rendement.

- l'augmentation de 12 M\$ des intérêts débiteurs, découlant en partie des nouvelles opérations de financement conclues depuis le premier trimestre de 2008 et de l'effet défavorable du change sur les intérêts débiteurs. De plus, la Société a inscrit une charge de 17 M\$ liée à une opération de cession-bail réalisée au premier trimestre de 2009. Ces hausses ont été partiellement contrebalancées par la diminution, par rapport à la période correspondante de 2008, des intérêts débiteurs sur les acomptes avant livraison liés aux appareils 777 de Boeing et par les offres de rachat substantielles décrites précédemment. Les intérêts débiteurs liés aux obligations de premier rang convertibles et aux actions privilégiées convertibles ont baissé de 12 M\$ comparativement à la période correspondante de 2008.

Au premier trimestre de 2009, une tranche de 96 M\$ de la perte nette a été attribuée à la participation sans contrôle, comparativement à une tranche de 64 M\$ de la perte nette attribuée à la participation sans contrôle au premier trimestre de 2008, ce qui traduit la détérioration du résultat net d'Air Canada par rapport à la même période en 2008.

La perte de change nette s'est élevée à 101 M\$ au premier trimestre de 2009, contre une perte de 89 M\$ au premier trimestre de 2008. La perte du premier trimestre de 2009 s'explique par la dépréciation du dollar canadien entre le 31 mars 2009 et le 31 décembre 2008, partiellement annulée par le gain de 25 M\$ lié aux dérivés sur devises. Pour 1 \$ US, le taux de change à midi, le 31 mars 2009, était de 1,2602 \$ CA, tandis qu'il était de 1,2246 \$ CA le 31 décembre 2008, à midi.

La perte nette inscrite au premier trimestre de 2009 se chiffre à 344 M\$, ou 9,87 \$ par action après dilution. Au premier trimestre de 2008, ACE avait comptabilisé une perte nette de 182 M\$, ou 2,96 \$ par action après dilution.

6.1 Air Canada

Au premier trimestre de 2009, Air Canada a enregistré une perte d'exploitation de 188 M\$, soit une détérioration de 176 M\$ par rapport à la perte d'exploitation (avant provision pour les enquêtes sur le fret) de 12 M\$ enregistrée au premier trimestre de 2008. Le BAIIALA se chiffre à 57 M\$ pour le premier trimestre de 2009, comparativement à un BAIIALA (avant provision pour les enquêtes sur le fret) de 222 M\$ à la même période de 2008, en baisse de 165 M\$.

Les produits d'exploitation de 2 391 M\$ s'inscrivent en baisse de 336 M\$, ou 12 %, par rapport au premier trimestre de 2008, par suite surtout d'un recul de 13 % des produits passages. Le trafic passagers et le rendement unitaire se sont repliés de 10,9 % et 2,3 %, respectivement, par rapport au premier trimestre de 2008. Les PPSMO ont diminué de 3,0 % en raison surtout de la baisse de rendement, mais aussi de la détérioration du coefficient d'occupation.

Les charges d'exploitation de 2 579 M\$ se sont repliées de 160 M\$, ou 6 %, par rapport au premier trimestre de 2008, en raison surtout d'une réduction de 122 M\$ de la charge de carburant. Compte non tenu de la charge de carburant, les charges d'exploitation par siège-mille offert (« CESMO ») ont progressé de 9,4 % par rapport au premier trimestre de 2008. La réduction de 10,3 % de la capacité par rapport au premier trimestre de 2008 a joué pour beaucoup dans la croissance des CESMO en glissement annuel, vu que la structure de coûts d'Air Canada comporte des coûts fixes qui ne varient pas en fonction de l'évolution de la capacité à court terme. Les autres facteurs sont notamment l'augmentation des coûts de propriété unitaires, qui traduit les investissements qu'Air Canada a réalisés dans l'acquisition de nouveaux appareils et le réaménagement des cabines de ses appareils existants, et la dépréciation du dollar canadien par rapport au dollar US au premier trimestre de 2009.

Air Canada a inscrit une perte nette de 400 M\$, ou 4,00 \$ par action après dilution, pour le premier trimestre de 2009, contre une perte de 288 M\$, ou 2,88 \$ par action après dilution, au premier trimestre de 2008. La perte du premier trimestre de 2009 tient compte de pertes de change de 101 M\$, tandis que la perte du premier trimestre de 2008 comprenait une provision de 125 M\$ à l'égard des allégations de tarification fret anticoncurrentielle et des pertes de change nettes de 89 M\$.

6.2 Éléments non sectoriels et éliminations (« ENSE »)

Les ENSE comprennent les activités non sectorielles et les activités de financement et d'investissement d'ACE.

Les ENSE ont inscrit une perte d'exploitation de 4 M\$ au premier trimestre de 2009, contre une perte d'exploitation de 15 M\$ au premier trimestre de 2008. Des charges hors exploitation de 34 M\$ ont été constatées au premier trimestre de 2009, comparativement à des produits hors exploitation de 87 M\$ à la même période en 2008.

La variation en glissement annuel au premier trimestre de 2009 découle notamment des facteurs suivants :

- Au premier trimestre de 2009, ACE a constaté, dans les charges hors exploitation, une perte de 33 M\$ liée au rachat d'obligations de premier rang et actions privilégiées convertibles réalisé dans le cadre des offres de rachat substantielles de janvier et de mars 2009, opérations qui ont donné lieu au rachat aux fins d'annulation de 74 % ou 9,3 millions des 12,5 millions d'actions privilégiées convertibles et de 80 % des obligations de premier rang convertibles en circulation au 31 décembre 2008. Le capital total des obligations de premier rang convertibles rachetées s'élève à 259 M\$. La perte de 33 M\$ représente l'écart entre le prix de rachat des obligations de premier rang et actions privilégiées convertibles et les composantes de passif correspondantes de ces instruments hybrides. Les composantes capitaux propres des instruments rachetés, qui totalisaient 159 M\$, ont été portées directement aux bénéfices non répartis dans l'état consolidé de la variation des capitaux propres. On se reportera à la rubrique 7.7 du présent rapport de gestion pour un complément d'information.
- L'état consolidé des résultats d'ACE pour le premier trimestre de 2008 rendait compte des bénéfices de 12 M\$ tirés des participations et autres revenus de placement d'ACE dans Aéroplan, Jazz et ACTS Aéro.
- Au premier trimestre de 2008, la vente par ACE de 13 000 000 de parts du Fonds de revenu Jazz Air a généré un gain à la vente de 89 M\$ (71 M\$ après impôts).

Au premier trimestre de 2009, une tranche de 100 M\$ de la perte nette a été attribuée à la participation sans contrôle, contre une tranche de 67 M\$ de la dette nette attribuée à la participation sans contrôle au premier trimestre de 2008, ce qui traduit la détérioration du résultat net d'Air Canada par rapport à la même période en 2008.

7. Gestion financière et gestion du capital

Le tableau suivant présente le bilan consolidé d'ACE au 31 mars 2009 et au 31 décembre 2008.

Bilan consolidé condensé (en millions de dollars canadiens)	31 mars 2009	31 décembre 2008
Actif		
Trésorerie, équivalents de trésorerie et placements à court terme	1 464 \$	1 813 \$
Autre actif à court terme	1 260	1 396
Actif à court terme	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	3 759 \$	3 704 \$
Dette à long terme et obligations locatives	4 947	4 980
Actions privilégiées convertibles	54	206
Passif au titre des prestations de retraite et avantages complémentaires	1 474	1 585
Autres passifs à long terme	427	420
	10 661	10 895
Participation sans contrôle	414	512
Capitaux propres	248	464
	11 323 \$	11 871 \$

7.1 Analyse de la situation financière

ACE

Trésorerie, équivalents de trésorerie et placements à court terme

On se reportera à la rubrique 7.3 du présent rapport pour une analyse de la variation de la trésorerie, des équivalents de trésorerie et des placements à court terme non consolidés.

Dette à long terme et obligations locatives

On se reportera à la rubrique 7.7 du présent rapport pour une description de l'offre publique de rachat substantielle de janvier 2009 qui a mené au rachat pour annulation de 80 % des obligations de premier rang convertibles d'ACE au 31 décembre 2008, au prix de rachat de 900 \$ au comptant par tranche de 1 000 \$ de capital d'obligations. Le capital total des obligations de premier rang convertibles rachetées s'est élevé à 259 M\$. Au 21 janvier 2009, la Société a payé un prix d'achat global de 233 M\$ pour les obligations déposées.

Actions privilégiées convertibles

On se reportera à la rubrique 7.7 du présent rapport pour une description des offres publiques de rachat substantielles de janvier 2009 et de mars 2009, lesquelles ont mené au rachat pour annulation de 9,3 millions des actions privilégiées convertibles d'ACE, au prix de rachat de 20 \$ l'action privilégiée. Au premier trimestre de 2009, la Société a payé un prix d'achat global de 186 M\$ pour les actions déposées.

Participation sans contrôle

La participation sans contrôle d'ACE s'est chiffrée à 414 M\$ au 31 mars 2009, soit une réduction de 98 M\$ par rapport au 31 décembre 2008. La variation de la participation sans contrôle découle surtout de la quote-part de la perte enregistrée par Air Canada au premier trimestre de 2009 qui lui revient. On se reportera à la rubrique 6.1 du présent rapport pour une analyse des résultats d'exploitation d'Air Canada au premier trimestre de 2009.

Capitaux propres

Les capitaux propres d'ACE s'élevaient à 248 M\$ au 31 mars 2009, en baisse de 216 M\$ comparativement au 31 décembre 2008. Ce recul s'explique essentiellement par la perte enregistrée au premier trimestre de 2009.

Air Canada

Les immobilisations corporelles se chiffraient à 7 394 M\$ au 31 mars 2009, en recul de 75 M\$ par rapport au 31 décembre 2008. Cette réduction résulte surtout de la charge d'amortissement de 145 M\$ inscrite au premier trimestre de 2009, contrebalancée par de nouvelles immobilisations corporelles.

La dette à long terme et les obligations locatives, y compris la partie échéant à moins d'un an, s'établissaient à 5 506 M\$ au 31 mars 2009, en hausse de 152 M\$ par rapport au 31 décembre 2008. Cette hausse s'explique principalement par la dépréciation du dollar canadien et l'incidence qu'elle a eue sur la dette et les obligations locatives d'Air Canada libellées en dollars US, de l'ordre de 121 M\$. Au premier trimestre de 2009, l'effet des emprunts supplémentaires de 267 M\$ a été plus qu'annulé par les remboursements de 423 M\$ sur la dette à long terme et les obligations locatives. L'opération de cession-bail réalisée au premier trimestre de 2009 a été comptabilisée au titre des contrats de location-acquisition, faisant monter la dette à long terme de 158 M\$.

La baisse de 111 M\$ du passif au titre des prestations de retraite et d'avantages complémentaires par rapport au 31 décembre 2008 est surtout attribuable à une capitalisation de 103 M\$ supérieure à la charge de retraite. On se reportera à la rubrique 9.4 du rapport de gestion de 2008 d'ACE daté du 7 août 2009 ainsi qu'à la rubrique 7.5 du présent rapport de gestion pour une analyse des obligations de capitalisation des régimes de retraite d'Air Canada.

7.2 Situation de trésorerie 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 2009, la trésorerie non affectée s'établissait à 1,32 G\$ ou 13 % des produits d'exploitation annuels de 2008.

La direction d'Air Canada croit que les événements importants décrits à la rubrique 4 du présent rapport de gestion 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 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 à la rubrique 4 du présent rapport de gestion, 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. On se reportera à la rubrique 7.4 du présent rapport de gestion pour une description des obligations contractuelles d'Air Canada.

À ce jour en 2009 (y compris les événements importants exposés à la rubrique 4 du présent rapport de gestion), 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 à la rubrique 4 du présent rapport de gestion, 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

On se reportera à la rubrique 9.4 du rapport de gestion de 2008 d'ACE daté du 7 août 2009 et à la rubrique 7.5 du présent rapport de gestion pour une analyse des obligations d'Air Canada au titre de la capitalisation de ses régimes de retraite.

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 M\$ (contre 1 300 M\$ 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 M\$ pendant deux mois consécutifs, le niveau de trésorerie non affectée requis passera à 1 100 M\$ et le fournisseur remettra à Air Canada les dépôts et les garanties que la Société a fournis. Tant que le solde de trésorerie non affecté demeure supérieur à 1 100 M\$, 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 M\$, son obligation de verser des dépôts au fournisseur est plafonnée à un montant d'au plus 75 M\$ tant que le solde de trésorerie non affectée est d'au moins 800 M\$. Au 30 juin 2009, les dépôts accumulés aux termes de ces ententes totalisaient 27 M\$, et ils avaient atteint le plafond de 75 M\$ susmentionné au 31 juillet 2009. Les dépôts visés par ces ententes sont inscrits au bilan consolidé d'ACE dans les charges constatées d'avance et les autres éléments d'actif à court terme.

Enquêtes et sur le fret et poursuites

Des procédures et des poursuites pourraient être intentées à l'encontre d'Air Canada relativement à l'affaire du fret décrite à la rubrique 14 du rapport de gestion de 2008 d'ACE daté du 7 août 2009. 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.

Dépôts de garantie pour dérivés liés au carburant

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 en espèces. La chute des prix du pétrole observée au quatrième trimestre de 2008 a entraîné une juste valeur négative importante du portefeuille de couvertures liées au carburant d'Air Canada. Lorsque la juste valeur de certains dérivés liés au carburant avec position favorable aux contreparties dépasse les seuils de crédit établis avec les contreparties visées, Air Canada doit alors déposer une garantie auprès des contreparties. Au 31 juillet 2009, les dépôts de garantie en espèces détenus par les contreparties totalisaient 99 M\$ (109 M\$ au 30 juin 2009, 181 M\$ au 31 mars 2009 et 328 M\$ au 31 décembre 2008). On se reportera à la rubrique 12 du rapport de gestion d'ACE de 2008 daté du 7 août 2009 et à la rubrique 9 du présent rapport de gestion pour une analyse du risque lié au prix du carburant.

7.3 Flux de trésorerie consolidés

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

(en millions de dollars canadiens)	Premiers trimestres		Variation (\$)
	2009	2008	
Flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation	156 \$	229 \$	(73) \$
Flux de trésorerie liés aux activités de financement	(575)	(1 633)	1 058
Flux de trésorerie liés aux activités d'investissement	89	358	(269)
Variation nette de la trésorerie et des équivalents de trésorerie au cours de la période	(330)	(1 046)	716
Trésorerie et équivalents de trésorerie au début de la période	1 307	2 300	(993)
Trésorerie et équivalents de trésorerie à la fin de la période	977 \$	1 254 \$	(277) \$

* Sont exclus de la trésorerie et des équivalents de trésorerie les placements à court terme totalisant 487 M\$ au 31 mars 2009 (679 M\$ au 31 mars 2008).

ACE

Suit le résumé des principales opérations ou principaux facteurs à s'être répercutés sur la trésorerie et les équivalents de trésorerie d'ACE sur une base déconsolidée au premier trimestre de 2009 :

- En janvier 2009, la Société a mené à bien une offre publique de rachat substantielle aux fins du rachat pour annulation de 80 % de ses obligations de premier rang convertibles en circulation au 31 décembre 2008, au prix de rachat de 900 \$ au comptant par tranche de 1 000 \$ de capital d'obligations. Le capital total des obligations de premier rang convertibles rachetées s'est élevé à 259 M\$. Au 21 janvier 2009, la Société a payé un prix d'achat global de 233 M\$ pour les obligations déposées.
- En janvier 2009, la Société a mené à bien une offre publique de rachat substantielle aux fins du rachat pour annulation de 8,3 millions de ses actions privilégiées convertibles, au prix de rachat de 20 \$ l'action privilégiée. Au 21 janvier 2009, la Société a payé un prix d'achat global de 166 M\$ pour les actions déposées.
- En mars 2009, la Société a mené à bien une offre publique de rachat substantielle aux fins du rachat pour annulation de 1,0 million d'actions privilégiées convertibles, au prix de rachat de 20 \$ l'action privilégiée. Au 23 mars 2009, la Société a payé un prix d'achat global de 20 M\$ pour les actions déposées.

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

- Le 10 janvier 2008, ACE a reçu et accepté, pour rachat et annulation, un total de 40 023 427 actions à droit de vote variable de catégorie A et de 9 894 166 actions à droit de vote de catégorie B au prix de 30,00 \$ l'action, pour un prix de rachat total de 1 498 M\$, conformément aux modalités d'une offre de rachat substantielle.
- ACE a touché un produit en trésorerie de 40 M\$ représentant le solde des fonds entiers jusqu'à la clôture de la monétisation d'ACTS le 16 octobre 2007.
- Le 24 janvier 2008, ACE a touché un produit net de 97 M\$ lié à la vente de parts du Fonds de revenu Jazz Air.

Air Canada

Suit le résumé des principales opérations ou principaux facteurs à s'être répercutés sur la trésorerie, les équivalents de trésorerie et les placements à court terme d'Air Canada sur une base consolidée au premier trimestre de 2009 :

Les flux de trésorerie d'exploitation ont diminué de 62 M\$ par rapport au premier trimestre de 2008. Cette baisse par rapport à la période correspondante de 2008 s'explique essentiellement par l'incidence de la hausse des cotisations au titre du coût des services passés dans les régimes de retraite de la Société et par le règlement de contrats de dérivés liés au carburant en faveur de contreparties de 217 M\$, contrebalancé par un rendement net des dépôts de garantie pour dérivés liés au carburant de 147 M\$.

Les flux de trésorerie liés aux activités de financement se sont chiffrés à 156 M\$ pour le premier trimestre de 2009. Au cours de cette période, Air Canada a effectué des emprunts de 267 M\$ au titre de nouveaux appareils dans le cadre d'ententes de financement garanti par des pièces et des réacteurs de rechange et par un appareil 777 de Boeing pour un produit total de 267 M\$, net de commissions de 5 M\$, plus que neutralisé par la réduction de 423 M\$ de la dette à long terme et des obligations locatives.

Les flux de trésorerie liés aux activités d'investissement se sont montés à 89 M\$ au premier trimestre de 2009 et comprenaient un produit de 172 M\$ lié à la cession-bail d'un appareil 777 de Boeing pour un produit total de 172 M\$ ainsi que le remboursement exigé d'une dette liée à l'appareil de 128 M\$, compte tenu de frais de remboursement anticipé de 14 M\$. Les nouvelles immobilisations acquises par Air Canada ont totalisé 107 M\$.

7.4 Obligations contractuelles**ACE**

L'information sur les obligations contractuelles de la Société figure à la rubrique 9.3 du rapport de gestion de 2008 d'ACE daté du 7 août 2009.

En janvier 2009, la Société a mené à bien une offre publique de rachat substantielle aux fins du rachat pour annulation de 80 % de ses obligations de premier rang convertibles en circulation au 31 décembre 2008, au prix de rachat de 900 \$ au comptant par tranche de 1 000 \$ de capital d'obligations. Le capital total des obligations de premier rang convertibles rachetées s'est élevé à 259 M\$. Au 21 janvier 2009, la Société a payé un prix d'achat global de 233 M\$ pour les obligations déposées.

À la suite de cette offre publique de rachat substantielle, ACE a une obligation contractuelle à l'égard de ses obligations de premier rang convertibles remboursables le 1^{er} juin 2010 à hauteur de 64 M\$. Le 1^{er} juin 2010 est la date à compter de laquelle les porteurs d'obligations peuvent exiger qu'ACE rachète les obligations de premier rang convertibles, en tout ou partie, à un prix de rachat correspondant à 100 % du capital des obligations déposées pour rachat. Au 30 juin 2009, les obligations au titre du remboursement des intérêts associées aux obligations de premier rang convertibles s'élevaient à 1 M\$ pour le reste de 2009 et à 1 M\$ pour 2010.

Air Canada

Le tableau suivant présente les obligations contractuelles courantes d'Air Canada, compte tenu de l'incidence des opérations financières conclues après le 30 juin 2009, d'ici la fin de 2009, au cours des quatre prochains exercices et après 2013.

(en millions de dollars canadiens)	Reste de 2009	2010	2011	2012	2013	Par la suite	Total
Dettes à long terme, obligations locatives et obligations au titre du remboursement des intérêts ¹⁾	290 \$	834 \$	1 079 \$	802 \$	846 \$	2 930 \$	6 781 \$
Obligations au titre de contrats de location-exploitation ²⁾	159	365	324	304	269	804	2 225
Dépenses en immobilisations faisant l'objet d'engagements ³⁾	26	53	49	115	733	3 864	4 840
Total des obligations contractuelles⁴⁾	475 \$	1 252 \$	1 452 \$	1 221 \$	1 848 \$	7 598 \$	13 846 \$

- 1) Les obligations au titre du remboursement des intérêts se rattachent à la dette à long terme, à la dette consolidée par application de la NOC-15 et aux obligations locatives.
- 2) Les obligations au titre de contrats de location-exploitation ci-dessus ont principalement trait aux contrats de location-exploitation d'appareils libellés en dollars américains.
- 3) Les dépenses en immobilisations faisant l'objet d'engagements ci-dessus se rapportent surtout à des dépenses liées aux appareils libellés en dollars américains. Ces dépenses comprennent également les achats liés aux coûts de la conception des systèmes, aux installations et aux améliorations locatives.
- 4) Le total des obligations contractuelles ne tient pas compte des engagements au titre des biens et services requis dans le cours normal des activités. Il ne tient pas compte non plus des autres passifs à long terme, en raison surtout de l'incertitude du calendrier des flux de trésorerie et des éléments hors trésorerie.

7.5 Obligations de capitalisation des régimes de retraite d'Air Canada

L'information sur les obligations de capitalisation des régimes de retraite de la Société figure à la rubrique 9.4 du rapport de gestion de 2008 d'ACE daté du 7 août 2009.

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 M\$.

Comme il est mentionné à la rubrique 4 du présent rapport de gestion, 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 M\$ pour 2011, 175 M\$ pour 2012 et 225 M\$ 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 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 M\$ en 2009, soit une diminution de 49 M\$ par rapport à 2008.

Le tableau suivant présente les obligations d'Air Canada au titre de la capitalisation des régimes de retraite, selon la comptabilité de caisse, en fonction du règlement de 2009 décrit ci-haut, pour le reste de 2009 en date du 30 juin 2009, l'exercice 2009 et les quatre prochains exercices.

(en millions de dollars canadiens)	Reste de 2009	Exercice 2009	2010	2011	2012	2013
Coût des services passés au titre des régimes canadiens agréés	29 \$	140 \$	- \$	138 \$	173 \$	221 \$
Coût des services rendus au cours de l'exercice au titre des régimes canadiens agréés	108	188	161	165	170	175
Autres conventions de retraite ¹⁾	49	79	78	79	81	83
Obligations projetées au titre de la capitalisation des régimes de retraite	186 \$	407 \$	239 \$	382 \$	424 \$	479 \$

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

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^{er} juin 2009 ou de demeurer employés d'Air Canada. Les employés de centres d'Air Canada qui sont devenus excédentaires par rapport aux besoins d'Air Canada, 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.

On se reportera à la rubrique 4 du présent rapport de gestion pour un complément d'information.

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

Au 30 juin 2009, Air Canada avait en cours des engagements auprès de The Boeing Company (« Boeing ») visant l'acquisition de 37 appareils 787. Après le 30 juin, Air Canada 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. Air Canada a encore des commandes fermes pour 37 appareils 787 de Boeing. Air Canada 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. Air Canada détient toujours des droits d'achat sur 18 appareils 777 de Boeing.

Le tableau suivant présente les dépenses en immobilisations projetées, prévues et faisant l'objet d'engagements, compte tenu de l'incidence des opérations de financement conclues après le 30 juin 2009, d'ici la fin de 2009, au cours des quatre prochains exercices et après 2013.

(en millions de dollars canadiens)	Reste de 2009	2010	2011	2012	2013	Par la suite
Dépenses en immobilisations projetées faisant l'objet d'engagements	26 \$	53 \$	49 \$	115 \$	733 \$	3 864 \$
Dépenses prévues et projetées mais ne faisant pas l'objet d'engagements	51	77	80	132	112	
Total des dépenses projetées ^{1) 2)}	77	130	129	247	845	
Financement projeté des dépenses en immobilisations	-	-	-	-	(584)	
Total des dépenses projetées, déduction faite du financement	77 \$	130 \$	129 \$	247 \$	261 \$	

1) Les montants en dollars américains sont convertis au cours du change en vigueur le 31 juillet 2009 à midi, soit 1,00 \$ US pour 1,0790 \$ CA. Les prix définitifs de livraison des appareils comprennent les augmentations estimatives et les intérêts reportés sur le paiement à la livraison.

2) Les montants en dollars indiqués ci-dessus ne tiennent pas compte des obligations liées aux activités courantes.

7.7 Capital social

Au 31 juillet 2009, les actions ordinaires émises et en circulation d'ACE, ainsi que les actions ordinaires pouvant être émises au titre d'actions privilégiées convertibles, d'obligations de premier rang convertibles et d'options sur actions, s'établissaient comme suit :

Nombre d'actions (en milliers)	31 juillet 2009	31 décembre 2008
Actions ordinaires émises et en circulation		
Actions à droit de vote variable de catégorie A	25 680	25 614
Actions à droit de vote de catégorie B	10 011	9 293
Total des actions ordinaires émises et en circulation	35 691	34 907
Actions ordinaires pouvant être émises		
Actions privilégiées convertibles	3 125	11 863
Obligations de premier rang convertibles	2 600	13 133
Options sur actions	58	61
Total des actions ordinaires pouvant être émises	5 783	25 057
Total des actions ordinaires en circulation et pouvant être émises	41 474	59 964

- 1) En mai 2009, le président-directeur général a demandé que le montant après impôts de son indemnité de départ et d'avantages sociaux de 4,2 M\$ lui soit versé sous formes 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 de la Société 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 M\$ 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 M\$. Le 21 janvier 2009, la Société a versé un prix de rachat total de 233 M\$ 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^{er} trimestre de 2009.

8. Résultats financiers trimestriels

Les données trimestrielles du tableau ci-après peuvent ne pas être directement comparables par suite des changements de méthodes comptables d'ACE à l'égard de ses participations dans Jazz et ACTS.

(en millions de dollars, sauf les montants par action)	T2 2007 ¹⁾	T3 2007	T4 2007 ²⁾	T1 2008	T2 2008	T3 2008	T4 2008	T1 2009
Produits d'exploitation	2 659 \$	3 022 \$	2 520 \$	2 726 \$	2 783 \$	3 075 \$	2 496 \$	2 391 \$
Charges d'exploitation	(2 563)	(2 682)	(2 474)	(2 753)	(2 785)	(2 970)	(2 646)	(2 583)
Bénéfice (perte) d'exploitation avant l'élément ci-dessous³⁾	96	340	46	(27)	(2)	105	(150)	(192)
Provision pour les enquêtes sur le fret ⁴⁾	-	-	-	(125)	-	-	-	-
Bénéfice (perte) d'exploitation	96	340	46	(152)	(2)	105	(150)	(192)
Total des produits (charges) hors exploitation, participation sans contrôle, écart de change et impôts ⁵⁾	22	(116)	1 082	(30)	832	(240)	(483)	(152)
Bénéfice net (perte)	118 \$	224 \$	1 128 \$	(182)\$	830 \$	(135)\$	(633)\$	(344)\$
Résultat⁶⁾								
– de base par action	1,14 \$	2,17 \$	10,81 \$	(2,96)\$	15,46 \$	(3,86)\$	(18,12)\$	(9,87)\$
– dilué par action	0,98 \$	1,84 \$	8,88 \$	(2,96)\$	10,76 \$	(3,86)\$	(18,12)\$	(9,87)\$

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

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

3) Le 2^e trimestre de 2007 comportait une charge exceptionnelle liée à la restructuration de la main-d'œuvre de 6 M\$.

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

5) Le 2^e trimestre de 2007 comprend un gain de 4 M\$ et une charge fiscale de 1 M\$ liés à la vente de 0,249 million d'actions de US Airways. Le 3^e trimestre de 2007 comprend un gain de 4 M\$ et une charge fiscale de 1 M\$ liés à la vente de 0,251 million d'actions de US Airways. Le 4^e trimestre de 2007 comprend un gain de cession global de 1 339 M\$ et une charge fiscale de 214 M\$, formés principalement d'un gain à la cession de 565 M\$ et d'une charge fiscale de 82 M\$ liés à la monétisation d'ACTS complétée le 16 octobre 2007, d'un gain à la cession de 539 M\$ et d'une charge fiscale de 91 M\$ liés au placement secondaire de 22 millions de parts de fiducie du Fonds de revenu Aéroplan, et d'un gain à la cession de 233 M\$ et d'une charge fiscale de 41 M\$ liés au placement secondaire de 35,5 millions de parts de fiducie du Fonds de revenu Jazz Air. Le 1^{er} trimestre de 2008 comprend un gain de 89 M\$ (71 M\$ après impôts) à la vente par ACE de 13 millions de parts du Fonds de revenu Jazz Air et une charge de dépréciation de 38 M\$ constatée par Air Canada liée à sa flotte d'appareils 767-200 de Boeing. Le 2^e trimestre de 2008 comprend un gain de 413 M\$ (340 M\$ après impôts) à la vente par ACE de 20,4 millions de parts du Fonds de revenu Aéroplan, un gain de 417 M\$ (344 M\$ après impôts) à la vente par ACE de 19 892 088 parts du Fonds de revenu Aéroplan et un gain de 78 M\$ (62 M\$ après impôts) à la vente par ACE de 11 726 920 parts du Fonds de revenu Jazz Air. Le 1^{er} trimestre de 2009 comprend une perte de 33 M\$ liée au rachat des obligations de premier rang convertibles et des actions privilégiées dans le cadre des offres de rachat substantielles réalisées en janvier 2009 et en mars 2009.

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

9. Instruments financiers et gestion du risque
Récapitulatif des pertes sur instruments financiers comptabilisés à la juste valeur

Suit un résumé des pertes sur instruments financiers comptabilisés à la juste valeur dans les produits (charges) hors exploitation de l'état consolidé des résultats pour les périodes indiquées.

(en millions de dollars canadiens)	Premiers trimestres	
	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 valeur	(10) \$	(23) \$

Risque lié au prix du carburant

Au 31 mars 2009, Air Canada avait couvert environ 31 % de ses achats prévus de carburéacteur pour le reste de 2009 à un prix plafond moyen équivalent 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 avait aussi couvert environ 13 % de ses achats prévus de 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 de 101 \$ US le baril.

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

En cours au 31 mars 2009				
Instruments dérivés	Échéance	Volume (en barils)	Prix plancher moyen Équivalent WTI (en \$ US/baril)	Prix plafond moyen Équivalent WTI (en \$ US/baril)
Options d'achat ¹⁾	2009	2 830 000	s.o.	116
	2010	400 000	s.o.	134
Swaps ¹⁾	2009	855 000	99	99
	2010	1 070 000	99	99
Tunnels ¹⁾	2009	1 600 000	73	84
	2010	1 560 000	102	112
Options de vente ²⁾	2009	600 000	40	s.o.

1) Air Canada s'attend à faire des gains de couverture sur le carburant si les cours du pétrole grimpent au-delà du prix plafond moyen et à subir des pertes de couverture sur le carburant si les cours du pétrole tombent sous le prix plancher moyen.

2) La chute des cours du pétrole au dernier trimestre de 2008 a incité Air Canada à acheter des options de vente sur du pétrole brut à la fin de 2008. Air Canada s'attend à faire des gains de couverture sur le carburant si les cours du pétrole tombent sous le prix plancher moyen. Cet achat vise à protéger Air Canada de garanties supplémentaires découlant de nouvelles baisses de prix. La juste valeur de ces instruments dérivés augmente à mesure que baisse le prix du brut, réduisant en partie le risque pour l'ensemble du portefeuille et limitant les garanties nécessaires.

Au premier trimestre de 2009, des contrats sur dérivés liés au carburant ont été réglés au comptant moyennant une juste valeur de 45 M\$, avec position favorable aux contreparties (39 M\$ avec position favorable à Air Canada au premier trimestre de 2008). Des 45 M\$, 1 M\$ étaient liés à des dérivés désignés aux fins de la comptabilité de couverture et 44 M\$, à des couvertures économiques (32 M\$ et 7 M\$, respectivement, au premier trimestre de 2008).

Au premier trimestre de 2009, la comptabilité de couverture a été abandonnée pour certains contrats de couverture sur le carburant dont la relation de couverture avait cessé de remplir les critères d'admissibilité à ce traitement comptable. Air Canada continue de détenir ces dérivés, estimant qu'ils constituent toujours de bonnes couvertures économiques lui permettant de gérer son exposition au prix du carburéacteur. Le solde du cumul des autres éléments du résultat étendu constaté au titre de ces dérivés sera reclassé dans la charge de carburant à l'échéance des contrats.

Au premier trimestre de 2009, en vue de réduire encore davantage son exposition au repli continu des cours du pétrole, Air Canada a résilié ses contrats sur dérivés liés au carburant moyennant une juste valeur marchande de 172 M\$ (146 M\$ US) avec position favorable aux contreparties. Les garanties détenues par les contreparties couvrant la majeure partie du montant du règlement, seules de minimes sorties de fonds supplémentaires ont été nécessaires.

Lors de pareilles liquidations de contrats de dérivés avec des justes valeurs défavorables, Air Canada peut demander aux contreparties qu'elles lui remboursent l'excédent sur les garanties. Les pertes de couverture sur le carburant constatées au titre de la charge de carburant se chiffrent à 127 M\$ pour le premier trimestre de 2009 (gains de couverture sur le carburant de 34 M\$ au premier trimestre de 2008) par suite surtout de la réaffectation des pertes de couverture cumulées à la charge de carburant, au titre des autres éléments du résultat étendu de périodes antérieures, à la consommation du carburant couvert.

Le montant net estimatif des pertes existantes déclarées dans le cumul des autres éléments du résultat étendu qui est censé être reclassé dans le résultat net des 12 mois subséquents est de 350 M\$ (avant impôts).

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 en cours au 30 juin 2009 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.

En cours au 30 juin 2009				
Instruments dérivés	Échéance	Volume (en barils)	Prix plancher moyen Équivalent WTI (en \$ US/baril)	Prix plafond moyen Équivalent WTI (en \$ US/baril)
Options d'achat ¹⁾	2009	1 600 000	s.o.	121
	2010	400 000	s.o.	134
Swaps ¹⁾	2009	570 000	99	99
	2010	1 070 000	99	99
Tunnels ¹⁾	2009	1 140 000	75	87
	2010	1 560 000	102	112

1) 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 un tableau résumant l'incidence des dérivés sur le carburant sur l'état consolidé des résultats, l'état consolidé du résultat étendu et le bilan consolidé :

(en millions de dollars canadiens)		Premiers trimestres	
		2009	2008
État consolidé des résultats			
<u>Charges d'exploitation</u>			
Carburant avions	Partie efficace du gain (perte) réalisé – dérivés désignés au titre de la comptabilité de couverture	(127) \$	34 \$
<u>Produits (charges) hors exploitation</u>			
Gain (perte) sur instruments financiers comptabilisés à la juste valeur	Partie inefficace du gain (perte) réalisé – dérivés désignés au titre de la comptabilité de couverture	- \$	(38) \$
	Gain (perte) de juste valeur marchande – couvertures économiques	(9) \$	6 \$
État consolidé du résultat étendu			
	Partie efficace du gain (perte) réalisé – dérivés désignés au titre de la comptabilité de couverture	(1) \$	146 \$
	Charge fiscale sur la partie efficace du gain	- \$	(46) \$
	Reclassement, dans la charge de carburant avions, de la perte (du gain) non réalisée sur des dérivés liés au carburant désignés au titre de la comptabilité de couverture	127 \$	(34) \$
	Impôts au reclassement	2 \$	11 \$
		31 mars 2009	31 décembre 2008
Bilan consolidé			
<u>Actif à court terme</u>	Dépôts en garantie liés aux dérivés sur le carburant	181 \$	328 \$
<u>Passif à court terme*</u>	Juste valeur marchande des dérivés sur le carburant désignés au titre de la comptabilité de couverture	1 \$	(405) \$
	Juste valeur marchande des dérivés sur le carburant – couvertures économiques	(213) \$	(15) \$
<u>Capitaux propres (cumul des autres éléments du résultat étendu)</u>	Perte nette découlant des dérivés sur le carburant désignés au titre de la comptabilité de couverture	(478) \$	(606) \$

*Le solde est inscrit au bilan consolidé au titre du passif à court terme, vu la capacité des contreparties de résilier les dérivés à la juste valeur à tout moment avant leur échéance.

Dans l'état consolidé des flux de trésorerie, les dérivés sur le carburant et autres comprennent les ajustements à l'égard des éléments hors trésorerie se répercutant sur la charge de carburant, ainsi que les ajustements à l'égard des éléments de trésorerie qui n'ont aucune incidence sur le résultat net au cours de la période, en raison des différences quant aux moments où les montants sont comptabilisés.

10. Arrangements hors bilan

L'information sur les arrangements hors bilan de la Société figure à la rubrique 11 du rapport de gestion de 2008 d'ACE daté du 7 août 2009. Aucun changement notable n'y a été depuis apporté.

11. Opérations entre apparentés

Au 7 août 2009, ACE détenait une participation de 75 % dans Air Canada ainsi qu'une participation de 28,4 % dans Aero Technical Support and Services Holdings sarl (« ACTS Aéro »), qui détient à son tour Aveos Fleet Performance Inc. (« Aveos ») en propriété exclusive.

ACE est partie prêteuse à la facilité de crédit décrite à la rubrique 4 du présent rapport de gestion. La participation d'ACE à la facilité de crédit représente 150 M\$ de l'encours de 600 M\$ 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.

Air Canada entretient diverses opérations avec ses apparentées Aveos Fleet Performance Inc. (« Aveos ») et ACE. Les ententes entre Air Canada et Aveos ainsi qu'entre Air Canada et ACE sont résumées à la rubrique 10 du rapport de gestion de 2008 d'ACE daté du 7 août 2009. Aucun changement notable n'y a été depuis apporté, hormis la participation d'ACE à la facilité de crédit et la modification des conditions de paiement liées à des ententes avec des apparentés datées du 28 octobre 2008 entre Air Canada et Aveos.

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 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.

12. Estimations comptables critiques

L'information sur les estimations comptables critiques d'ACE figure à la rubrique 13 du rapport de gestion de 2008 d'ACE daté du 7 août 2009. Aucun changement notable n'y a été depuis apporté.

13. Facteurs de risque

Une description détaillée des facteurs de risque associés à la Société figure à la rubrique 14, *Facteurs de risque*, du rapport de gestion de 2008 d'ACE daté du 7 août 2009. Aucun changement notable n'y a été depuis apporté.

14. Contrôles et procédures

Contrôles et procédures de communication de l'information et contrôles internes à l'égard de l'information financière

La Société s'est dotée des contrôles et procédures de présentation de l'information financière visant à fournir une assurance raisonnable que toute l'information pertinente est dûment présentée au Comité sur la politique d'information financière pour que des décisions appropriées et rapides puissent être prises relativement à l'information à rendre publique.

Les contrôles internes à l'égard de l'information financière ont été établis par la direction, avec le concours du chef de la direction et du chef des Affaires financières de la Société, en vue de fournir une assurance raisonnable quant à la fiabilité de l'information financière et à la préparation des états financiers de la Société à des fins de publication conformément aux PCGR.

Dans les documents déposés par la Société pour l'exercice 2008, le chef de la direction et le chef des Affaires financières de la Société ont attesté, en application du *Règlement 52-109*, de l'adéquation de l'information financière communiquée, de la conception et de l'efficacité des contrôles et procédures de communication de l'information financière de la Société, et de la conception et de l'efficacité des contrôles internes à l'égard de l'information financière.

Dans les documents déposés par la Société pour le premier trimestre de 2009, le chef de la direction et le chef des Affaires financières de la Société ont attesté, en application du *Règlement 52-109*, de l'adéquation de l'information financière communiquée, de la conception des contrôles et procédures de communication de l'information financière de la Société, et de la conception des contrôles internes à l'égard de l'information financière.

Le Comité de vérification, des finances et du risque de la Société a examiné le présent rapport de gestion ainsi que les états financiers consolidés intermédiaires, et le Conseil d'administration de la Société a approuvé ces documents aux fins de publication.

Rapport de la direction à l'égard des contrôles et procédures de communication de l'information

La direction, de concert avec le chef de la direction et le chef des Affaires financières de la Société, a conclu, au 31 mars 2009, que les procédures et contrôles de communication de la Société permettaient effectivement de fournir une assurance raisonnable que :

- i) tout élément d'information important concernant la Société a été communiqué au Comité sur la politique d'information financière par d'autres;
- ii) les informations que la Société est tenue de communiquer dans le cadre de ses dépôts annuels, intermédiaires et autres documents déposés ou soumis par la Société en application des lois sur les valeurs mobilières ont été enregistrés, traités, résumés et déclarés dans les délais prévus par lesdites lois sur les valeurs mobilières.

Rapport de la direction sur les contrôles internes à l'égard de l'information financière

La direction, avec le concours du chef de la direction et du chef des Affaires financières de la Société, a conclu, en date du 31 mars 2009, que les contrôles internes à l'égard de l'information financière de la Société avaient été conçus de manière à fournir une assurance raisonnable quant à la fiabilité de l'information financière et à la préparation des états financiers de la Société à des fins de publication conformément aux PCGR.

Pour ce faire, la direction ainsi que le chef de la direction et le chef des Affaires financières sont partis des critères définis dans le cadre intégré de contrôle interne du Committee of Sponsoring Organizations (le « COSO ») de la Treadway Commission.

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

Il n'y a eu aucun changement de contrôles internes à l'égard de l'information financière de la Société au cours du premier trimestre de 2009 qui aurait eu une incidence importante ou dont on aurait pu raisonnablement croire qu'il aurait eu une incidence importante sur les contrôles internes à l'égard de l'information financière.

15. Mesures financières hors PCGR

Le BAIIALA (bénéfice avant intérêts, impôts, amortissement, désuétude et locations d'avions) est une unité ne relevant pas des PCGR couramment utilisée dans le secteur du transport aérien pour mesurer le bénéfice avant intérêts, impôts, amortissement et locations d'avions. Cette unité de mesure donne un aperçu des résultats d'exploitation avant les coûts de location d'avions et l'amortissement, coûts qui varient sensiblement d'une compagnie aérienne à l'autre en raison de la façon dont chacune finance son matériel volant et ses autres actifs. La Société présente le BAIIALA avant et après la provision pour les enquêtes sur le fret pour ne pas risquer de fausser l'analyse des tendances à la base de ses rendements commerciaux. Comme le BAIIALA n'est pas une unité de mesure conforme aux PCGR du Canada pour la présentation d'états financiers et qu'il n'a pas de sens normalisé, il ne saurait se comparer à des mesures similaires présentées par d'autres sociétés ouvertes.

Le BAIIALA avant provision pour les enquêtes sur le fret et le BAIIALA d'Air Canada sont rapprochés du résultat d'exploitation comme suit :

(en millions de dollars canadiens)	Premiers trimestres		
	2009	2008	Variation (\$)
Air Canada			
Perte d'exploitation avant provision pour les enquêtes sur le fret selon les PCGR	(188) \$	(12) \$	(176) \$
Rajouter :			
Locations avions	86	63	23
Amortissement	159	171	(12)
BAIIALA avant provision pour les enquêtes sur le fret	57	222	(165)
Provision pour les enquêtes sur le fret	-	(125)	125
BAIIALA	57 \$	97 \$	(40) \$
ACE sur une base consolidée			
Perte d'exploitation avant provision pour les enquêtes sur le fret selon les PCGR	(192) \$	(27) \$	(165) \$
Rajouter :			
Locations avions	86	63	23
Amortissement	157	169	(12)
BAIIALA avant provision pour les enquêtes sur le fret	51	205	(154)
Provision pour les enquêtes sur le fret	-	(125)	125
BAIIALA	51 \$	80 \$	(29) \$

16. Glossaire

BAIIALA – Mesure correspondant au bénéfice avant intérêts, impôts, amortissement, désuétude et locations d'avions, ne relevant pas des PCGR.

CESMO – Charges d'exploitation par siège-mille offert.

Coefficient d'occupation – Mesure de l'utilisation de la capacité offerte aux passagers correspondant aux passagers-milles payants exprimés en pourcentage des sièges-milles offerts.

Passagers-milles payants (PMP) – Mesure du trafic passagers correspondant au produit du nombre de passagers payants transportés par le nombre de milles qu'ils ont parcourus.

Produits passages par siège-mille offert (PPSMO) – Moyenne des produits passages par siège-mille offert.

Rendement unitaire – Moyenne des produits passages par passager-mille payant.

Sièges-milles offerts (SMO) – Mesure de la capacité offerte aux passagers correspondant au produit du nombre total de sièges payants offerts par le nombre de milles parcourus