



DEUXIÈME TRIMESTRE DE 2009

Rapport de gestion

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 du deuxième trimestre de 2009	9
6.1	Air Canada	12
6.2	Éléments non sectoriels et éliminations (« ENSE »)	13
7.	Résultats d'exploitation du premier semestre de 2009	14
7.1	Air Canada	17
7.2	Éléments non sectoriels et éliminations (« ENSE »)	18
8.	Gestion financière et gestion du capital	19
8.1	Analyse de la situation financière	19
8.2	Situation de trésorerie d'Air Canada	20
8.3	Flux de trésorerie consolidés.....	22
8.4	Obligations contractuelles.....	24
8.5	Obligations de capitalisation des régimes de retraite d'Air Canada	25
8.6	Dépenses en immobilisations d'Air Canada et contrats de financement connexes	26
8.7	Capital social	27
9.	Résultats financiers trimestriels.....	28
10.	Instrument financiers et gestion du risque	29
11.	Arrangements hors bilan.....	31
12.	Opérations entre apparentés	31
13.	Estimations comptables critiques	32
14.	Facteurs de risque.....	32
15.	Contrôles et procédures.....	32
16.	Mesures financières hors PCGR	34
17.	Glossaire.....	35

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'ICCA* (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, les états financiers ont été établis sur la base de la continuité de l'exploitation, selon laquelle 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. Selon l'hypothèse de la continuité de l'exploitation, 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 deuxième trimestre de 2009 et les notes y afférentes ainsi qu'avec les états financiers consolidés vérifiés, les 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 17. 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 deuxième 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 rapport de gestion de 2008 d'ACE daté du 7 août 2009 et, en particulier, ceux dont il est question à la rubrique 14, *Facteurs de risque*. 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
Air Canada (TSX : AC.A, AC.B)	<p>Air Canada est le plus important transporteur aérien au Canada à assurer des services intérieurs et internationaux et le plus grand fournisseur de services passagers réguliers sur le marché canadien, sur le marché transfrontalier 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 ») qui est, de concert avec Air Canada, le plus grand fournisseur de services de transport de fret aérien au Canada. • Société en commandite ACGHS (« Services au sol Air Canada »), qui assure des services passagers et des services d'escale dans les aéroports. • Société en commandite Touram (« Vacances Air Canada »), qui est un grand voyageur canadien proposant 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>	75,0 % *
ACTS Aéro	<p>Aero Technical Support et 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>	28,4 %

4. Faits marquants

ACE

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

Le 19 janvier 2009, ACE a annoncé que des obligations convertibles de premier rang 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 8.2 du présent rapport de gestion, Air Canada a réalisé jusqu'à présent 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 de la réalisation de certaines conditions, l'augmentation de la facilité de crédit d'au plus 100 M\$ en obtenant de nouveaux engagements de la part de prêteurs existants ou de nouveaux prêteurs. 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 aux termes de la facilité de crédit sont garanties par une sûreté réelle et par une hypothèque constituée sur la quasi-totalité des biens actuels et futurs d'Air Canada et de ses filiales. Aux termes de la facilité de crédit, les bons de souscription permettent aux porteurs d'acquérir jusqu'à 5 % des actions de la Société, ou 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 entier. Les droits du prêteur prévus par la facilité de crédit renouvelable ont été attribués aux prêteurs prévus par la facilité de crédit.
 - L'encours du 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\$, soit le montant maximum disponible à ce moment, d'Aéroplan Canada Inc. (« Aéroplan ») a été remboursé. Aéroplan est partie prêteuse à la facilité de crédit.
- Les conventions collectives prorogées ou renouvelées pour une durée de 21 mois avec tous les employés syndiqués d'Air Canada au Canada sont entrées en vigueur. Selon les conventions, aucun changement au barème salarial, à la couverture d'assurance et aux prestations des groupes ainsi qu'au niveau des prestations de retraite ne sera apporté pendant les périodes de prorogation.
 - Air Canada a conclu des accords au sujet de la capitalisation des régimes de retraite avec tous ses employés syndiqués au Canada (les « protocoles 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 sur les retraites prévoient de plus une participation entièrement diluée de 15 %, établie à la date des protocoles sur les retraites, sous forme d'actions d'Air Canada émises en faveur d'une fiducie; le produit net de la vente éventuelle des actions détenues par la fiducie sera reversé dans les caisses 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 (amorçées au deuxième trimestre et conclues en juillet 2009) aux ententes de traitement de cartes de crédit 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 8.2 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 ») portant 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 modifiant les 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 de 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.

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 (sauf le protocole d'entente avec GECAS), au 31 juillet 2009, 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 8.2 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 deuxième trimestre de 2009 ainsi qu'avec les états financiers consolidés vérifiés et notes complémentaires et le rapport de gestion d'ACE pour l'exercice 2008. ACE dresse ses états financiers consolidés selon le principe de la continuité de l'exploitation 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 deuxième 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 réalisés à terme 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'y a été depuis apporté.

Modifications aux méthodes comptables

Régimes de rémunération à base d'actions

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

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

Écart d'acquisition et actifs incorporels

Le 1^{er} janvier 2009, la Société a adopté le nouveau chapitre 3064, *Écart d'acquisition et actifs incorporels*, du *Manuel de l'ICCA*. Ce chapitre établit des normes de comptabilisation, d'évaluation, de présentation et d'information applicables aux écarts d'acquisition et aux actifs incorporels des entreprises. Il ne s'applique cependant pas à la comptabilisation initiale des actifs incorporels générés dans le cadre d'un regroupement d'entreprises. 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 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 à compter du 1^{er} janvier 2011. 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 au début du premier exercice ouvert à compter du 1^{er} janvier 2011.

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 de la 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'ACE 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 du deuxième 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 deuxième trimestre de 2009. Les informations sectorielles ont été dressées conformément au mode de production interne d'information aux fins de la prise de décisions commerciales.

(en millions de dollars canadiens)	Deuxième trimestre de 2009		
	Air Canada	ENSE	Total ACE
Produits d'exploitation			
Produits passages	2 058 \$	- \$	2 058 \$
Produits fret	76	-	76
Autres produits	196	-	196
Produits externes	2 330	-	2 330
Produits intersectoriels	-	-	-
	2 330	-	2 330
Charges d'exploitation			
Carburant avions	572	-	572
Salaires et charges sociales	438	2	440
Redevances aéroportuaires et de navigation	241	-	241
CAC de Jazz	254	-	254
Amortissement	165	(2)	163
Maintenance avions	185	-	185
Restauration et fournitures connexes	73	-	73
Communications et technologies de l'information	80	-	80
Locations avions	83	-	83
Commissions	40	-	40
Autres charges d'exploitation	312	2	314
	2 443	2	2 445
Perte d'exploitation	(113)	(2)	(115)
Produits (charges) hors exploitation			
Intérêts créditeurs	4	(1)	3
Intérêts débiteurs	(94)	(3)	(97)
Intérêts capitalisés	2	-	2
Perte sur actifs	(71)	-	(71)
Gain sur instruments financiers constatés à la juste valeur	79	-	79
	(80)	(4)	(84)
Perte avant les éléments suivants	(193)	(6)	(199)
Participation sans contrôle	(4)	(40)	(44)
Gain de change	355	-	355
Économie (charge) d'impôts	(3)	1	(2)
Bénéfice net (perte) de la période	155	(45)	110
BAIIALA ¹⁾	135 \$	(4) \$	131 \$

1) Voir la rubrique 16, 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 deuxième trimestre de 2008.

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

1) Rend compte de la participation d'ACE dans Aéroplan (du 1^{er} avril au 9 mai 2008) et dans ACTS Aéro (pour le 2^e trimestre de 2008) comptabilisée à la valeur de consolidation.

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

3) Voir la rubrique 16, Mesures financières hors PCGR, pour un rapprochement du BAIIALA au résultat d'exploitation.

ACE a inscrit une perte d'exploitation de 115 M\$ au deuxième trimestre de 2009 contre une perte d'exploitation de 2 M\$ au deuxième trimestre de 2008. Air Canada a inscrit pour sa part une perte d'exploitation de 113 M\$, soit une détérioration de 120 M\$ par rapport au bénéfice d'exploitation de 7 M\$ du deuxième trimestre de 2008.

ACE a enregistré un BAIIALA de 131 M\$ au deuxième trimestre de 2009, contre un BAIIALA de 238 M\$ à la période correspondante de 2008. Air Canada a enregistré pour sa part un BAIIALA de 135 M\$ au deuxième trimestre de 2009, comparativement à un BAIIALA de 249 M\$ à la période correspondante de 2008, en baisse de 114 M\$.

ACE a enregistré des produits d'exploitation de 2 330 M\$ et des charges d'exploitation de 2 445 M\$ au deuxième trimestre de 2009. Au cours de la période correspondante de 2008, ACE avait enregistré des produits d'exploitation de 2 783 M\$ et des charges d'exploitation de 2 785 M\$. Les produits d'exploitation de 2 330 M\$ d'Air Canada ont diminué de 452 M\$ par rapport à la même période de 2008. L'augmentation de 7 M\$ des autres produits a été plus qu'annulée par la diminution des produits passages et produits fret de 396 M\$ et 63 M\$, respectivement. La baisse des produits passages et produits fret est attribuable au repli à la fois du trafic et du rendement unitaire. Les charges d'exploitation de 2 443 M\$ d'Air Canada ont régressé de 332 M\$ par rapport à la même période de 2008. La baisse de 276 M\$ de la facture de carburant par rapport à la même période de 2008 a été le principal facteur à jouer dans la diminution des charges d'exploitation.

Les charges hors exploitation se chiffrent à 84 M\$ pour le deuxième trimestre de 2009, contre des produits hors exploitation de 1 040 M\$ au deuxième trimestre de 2008. Étaient compris dans les résultats du deuxième trimestre de 2008 les gains de 830 M\$ réalisés par ACE à la vente de parts du Fonds de revenu Aéroplan et de 78 M\$ à la vente de parts du Fonds de revenu Jazz Air.

Les charges hors exploitation d'Air Canada se chiffrent à 80 M\$ pour le deuxième trimestre de 2009, contre des produits hors exploitation de 128 M\$ au deuxième trimestre de 2008. Parmi les facteurs à avoir contribué à la variation des résultats hors exploitation du deuxième trimestre par rapport à un an plus tôt, figurent les suivants :

- Le gain lié aux ajustements de juste valeur des instruments dérivés se chiffre à 79 M\$ pour le deuxième trimestre de 2009, contre un gain de 176 M\$ au trimestre correspondant de 2008. Le gain hors trésorerie évalué à la valeur de marché sur les instruments financiers constaté au deuxième trimestre de 2009 est principalement lié à la variation de la juste valeur des dérivés liés au carburant. On se reportera à la rubrique 10 du présent rapport de gestion pour un complément d'information sur les instruments dérivés d'Air Canada.
- La hausse de 33 M\$ des intérêts débiteurs nets par rapport au deuxième trimestre de 2008, attribuable aux éléments suivants :
 - o Une diminution de 11 M\$ des intérêts créditeurs, attribuable à une baisse à la fois des soldes de trésorerie et des taux d'intérêt.
 - o Une augmentation de 16 M\$ des intérêts débiteurs en partie attribuable aux nouveaux financements réalisés depuis le deuxième trimestre de 2008 et aux répercussions défavorables du change sur les intérêts débiteurs. En outre, au deuxième trimestre de 2009, Air Canada a inscrit une charge de 9 M\$ à la suite de la résiliation des contrats de location-acquisition de deux A340 d'Airbus et de leur vente ultérieure. Ces augmentations ont été atténuées par une réduction des intérêts débiteurs sur les acomptes avant livraison sur des 777 de Boeing par rapport à la période correspondante de 2008.
 - o Une baisse de 6 M\$ des intérêts capitalisés par rapport au deuxième trimestre de 2008.
- Au deuxième trimestre de 2009, Air Canada a comptabilisé une moins-value de 67 M\$ concernant des coûts capitalisés antérieurement relativement à la conception de POLARIS, un nouveau système de réservation. Air Canada travaille actuellement à la mise en œuvre de certains éléments de la solution comme les technologies liées au Web et à la tarification, mais a suspendu les activités concernant la mise en œuvre du nouveau système de réservation.
- Au deuxième trimestre de 2009, Air Canada a aussi inscrit une perte de 2 M\$ à la vente des deux appareils A340 d'Airbus susmentionnés.

Au deuxième trimestre de 2009, un montant de 44 M\$ de bénéfice net a été attribué à la participation sans contrôle, contre un montant de 32 M\$ de bénéfice net attribué à la participation sans contrôle au deuxième trimestre de 2008.

Pour le deuxième trimestre de 2009, la Société a inscrit un gain de change de 355 M\$, contre un gain de change de 48 M\$ au deuxième trimestre de 2008. Le gain du deuxième trimestre de 2009 est attribuable à l'appréciation du dollar canadien entre le 31 mars et le 30 juin 2009, en partie contrebalancée par une perte de 15 M\$ sur des dérivés liés aux devises. Pour 1 \$ US, le taux de change à midi, le 30 juin 2009, était de 1,1625 \$ CA, tandis qu'il était de 1,2602 \$ CA le 31 mars 2009, à midi.

Le bénéfice net du deuxième trimestre de 2009 se chiffre à 110 M\$, soit 2,68 \$ par action après dilution. Au deuxième trimestre de 2008, ACE avait dégagé un bénéfice net de 830 M\$, soit 10,76 \$ par action après dilution. Le bénéfice net du deuxième trimestre de 2008 comportait les importants gains réalisés à la cession des parts restantes dans le Fonds de revenu Aéroplan et le Fonds de revenu Jazz Air.

6.1 Air Canada

Air Canada a dégagé un bénéfice net de 155 M\$, soit 1,55 \$ par action après dilution, au deuxième trimestre de 2009, contre un bénéfice net de 122 M\$, ou 1,22 \$ par action après dilution, au deuxième trimestre de 2008. Le bénéfice net du deuxième trimestre de 2009 comprend un gain de change de 355 M\$ attribuable à l'appréciation du dollar canadien entre le 31 mars et le 30 juin 2009. Pour 1 \$ US, le taux de change à midi, le 30 juin 2009, était de 1,1625 \$ CA, tandis qu'il était de 1,2602 \$ CA le 31 mars 2009, à midi.

Pour le deuxième trimestre de 2009, Air Canada a inscrit une perte d'exploitation de 113 M\$, soit une détérioration de 120 M\$ par rapport au bénéfice d'exploitation de 7 M\$ du deuxième trimestre de 2008. Le BAIIALA se chiffre à 135 M\$ pour le deuxième trimestre de 2009, contre un BAIIALA de 249 M\$ à la période correspondante de 2008, en baisse de 114 M\$.

Au deuxième trimestre de 2009, les produits d'exploitation de 2 330 M\$ ont diminué de 452 M\$, soit 16 %, par rapport aux produits d'exploitation de 2 782 M\$ du deuxième trimestre de 2008. Cette baisse des produits d'exploitation est surtout attribuable au repli de 396 M\$, ou 16 %, des produits passages par rapport à la période correspondante de 2008. La baisse des produits passages vient à la fois d'un recul du rendement unitaire et d'une baisse du trafic. Le rendement unitaire a fléchi de 8,9 % par rapport au deuxième trimestre de 2008, tandis que le trafic a régressé de 7,9 % en regard d'une capacité qui a été rabattue de 5,4 %, faisant baisser de 2,2 points le coefficient d'occupation. Les PPSMO ont diminué de 11,3 % par rapport à la période correspondante de 2008, en raison non seulement d'un repli du rendement unitaire mais aussi d'une détérioration du coefficient d'occupation. La dépréciation du dollar canadien au deuxième trimestre de 2009 par rapport au deuxième trimestre de 2008, en faisant augmenter en dollars canadiens la valeur des ventes réalisées à l'étranger, a eu des retombées positives sur les produits libellés en devises, faisant monter de 65 M\$ les produits passages du deuxième trimestre de 2009 par rapport au deuxième trimestre de 2008.

Les charges d'exploitation se chiffrent à 2 443 M\$ pour le deuxième trimestre de 2009, en baisse de 332 M\$, ou 12 %, par rapport aux charges d'exploitation de 2 775 M\$ du deuxième trimestre de 2008. Les charges d'exploitation ont pu être abaissées en dépit de l'ajout de 105 M\$ aux charges par suite de la dépréciation du dollar canadien par rapport au dollar US. La réduction de 276 M\$ de la charge de carburant par rapport à la même période de 2008 a été le principal facteur à jouer dans le recul des charges d'exploitation.

Au deuxième trimestre de 2009, les charges d'exploitation par siège-mille offert (« CESMO ») ont diminué de 7,0 % par rapport au deuxième trimestre de 2008. Exclusion faite de la charge de carburant, les CESMO se sont accrues de 2,6 % comparativement au deuxième trimestre de 2008. Les répercussions de la dépréciation du dollar canadien par rapport au dollar US ont été le principal facteur de croissance des CESMO (exclusion faite de la charge de carburant) au deuxième trimestre de 2009. Outre l'incidence du change, sont aussi intervenues dans la hausse des CESMO (exclusion faite de la charge de carburant) l'augmentation des coûts de propriété unitaires du fait des investissements qu'Air Canada a réalisés dans l'acquisition de nouveaux appareils, la hausse des tarifs au titre du CAC de Jazz ainsi que les réductions de capacité. Ces augmentations des CESMO (exclusion faite de la charge de carburant) ont été atténuées par une réduction des charges sociales, par suite de la révision des hypothèses actuarielles.

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 dégagé une perte d'exploitation de 2 M\$ au deuxième trimestre de 2009, contre une perte d'exploitation de 9 M\$ au deuxième trimestre de 2008. Des charges hors exploitation de 4 M\$ ont été constatées au deuxième trimestre de 2009, contre des produits hors exploitation de 912 M\$ au deuxième trimestre de 2008.

Parmi les facteurs à avoir contribué à la variation des résultats du deuxième trimestre de 2009 par rapport à un an plus tôt figurent les suivants :

- L'état consolidé des résultats d'ACE pour le deuxième trimestre de 2008 rendait compte d'un montant de 5 M\$ lié à des bénéfices tirés de participations et autres revenus de placements qu'ACE détenait dans Aéroplan et ACTS Aéro.
- Au deuxième trimestre de 2008, ACE a réalisé un gain de 413 M\$ (340 M\$ après impôts) à la vente de 20 400 000 parts du Fonds de revenu Aéroplan en avril 2008, un gain de 417 M\$ (344 M\$ après impôts) à la vente de 19 892 088 parts du Fonds de revenu Aéroplan en juin 2008 et un gain de 78 M\$ (62 M\$ après impôts) à la vente de 11 726 920 parts du Fonds de revenu Jazz Air en juin 2008. Depuis le 2 juin 2008, ACE ne détient plus de participation dans Aéroplan et Jazz.

Au deuxième trimestre de 2009, un montant de 40 M\$ du bénéfice net a été attribué à la participation sans contrôle, contre 29 M\$ du bénéfice net attribué à la participation sans contrôle au deuxième trimestre de 2008.

7. Résultats d'exploitation du premier semestre 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 semestre de 2009. Les informations sectorielles ont été dressées conformément au mode de production interne d'information aux fins de la prise de décisions commerciales.

(en millions de dollars canadiens)	Premier semestre de 2009		
	Air Canada	ENSE	Total ACE
Produits d'exploitation			
Produits passages	4 069 \$	- \$	4 069 \$
Produits fret	156	-	156
Autres produits	496	-	496
Produits externes	4 721	-	4 721
Produits intersectoriels	-	-	-
	4 721	-	4 721
Charges d'exploitation			
Carburant avions	1 165	-	1 165
Salaires et charges sociales	896	4	900
Redevances aéroportuaires et de navigation	471	-	471
CAC de Jazz	500	-	500
Amortissement	324	(4)	320
Maintenance avions	374	-	374
Restauration et fournitures connexes	140	-	140
Communications et technologies de l'information	159	-	159
Locations avions	169	-	169
Commissions	89	-	89
Autres charges d'exploitation	735	6	741
	5 022	6	5 028
Perte d'exploitation	(301)	(6)	(307)
Produits (charges) hors exploitation			
Intérêts créditeurs	10	1	11
Intérêts débiteurs	(199)	(6)	(205)
Intérêts capitalisés	3	-	3
Perte sur actifs	(71)	-	(71)
Perte au rachat d'obligations convertibles de premier rang et d'actions privilégiées d'ACE	-	(33)	(33)
Gain sur instruments financiers constatés à la juste valeur	69	-	69
Autres	(1)	-	(1)
	(189)	(38)	(227)
Perte avant les éléments suivants	(490)	(44)	(534)
Participation sans contrôle	(8)	60	52
Gain de change	254	-	254
Charge d'impôts	(1)	(5)	(6)
Bénéfice net (perte) de la période	(245)	11	(234)
BAIIALA ¹⁾	192 \$	(10) \$	182 \$

1) Voir la rubrique 16, 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 semestre de 2008.

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

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

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

3) Voir la rubrique 16, Mesures financières hors PCGR, pour un rapprochement du BAlIALA avant provision pour les enquêtes sur le fret au résultat d'exploitation et du BAlIALA au résultat d'exploitation.

ACE a inscrit une perte d'exploitation de 307 M\$ au premier semestre de 2009 contre une perte d'exploitation de 29 M\$, avant provision pour les enquêtes sur le fret, au premier semestre de 2008. Air Canada a pour sa part déclaré une perte d'exploitation de 301 M\$ au premier semestre de 2009, contre une perte d'exploitation de 5 M\$, avant provision pour les enquêtes sur le fret, au premier semestre de 2008, en baisse de 296 M\$ par rapport à la même période de 2008. Au premier semestre de 2008, Air Canada avait constaté une provision de 125 M\$ liée à des allégations de pratiques tarifaires anticoncurrentielles pour les transports de fret.

ACE a inscrit un BAIIALA de 182 M\$ au premier semestre de 2009, contre un BAIIALA (avant provision pour les enquêtes sur le fret) de 443 M\$ à la période correspondante de 2008. Au premier semestre de 2009, Air Canada a inscrit pour sa part un BAIIALA de 192 M\$, contre un BAIIALA (avant provision pour les enquêtes sur le fret) de 471 M\$ à la période correspondante de 2008, en baisse de 279 M\$.

ACE a inscrit des produits d'exploitation de 4 721 M\$ et des charges d'exploitation de 5 028 M\$ au premier semestre de 2009. Au cours de la période correspondante de 2008, ACE avait inscrit des produits d'exploitation de 5 509 M\$ et des charges d'exploitation de 5 538 M\$. Les produits d'exploitation de 4 721 M\$ d'Air Canada se sont repliés de 788 M\$ par rapport à la même période de 2008. L'augmentation de 15 M\$ des autres produits a été plus qu'annulée par le repli des produits passages et produits fret de 696 M\$ et 107 M\$, respectivement. La baisse des produits passages et produits fret est attribuable au repli à la fois du trafic et du rendement unitaire. Les charges d'exploitation de 5 022 M\$ d'Air Canada ont régressé de 492 M\$ par rapport à la même période de 2008. La baisse de 398 M\$ de la facture de carburant par rapport à la même période de 2008 a été le principal facteur à jouer dans la diminution des charges d'exploitation.

Les charges hors exploitation se chiffrent à 227 M\$ pour le premier semestre de 2009, contre des produits hors exploitation de 1 020 M\$ au premier semestre de 2008. Au premier semestre de 2009, ACE a constaté au titre des charges hors exploitation une perte de 33 M\$ au rachat d'obligations de premier rang et d'actions privilégiées convertibles. La perte de 33 M\$ représente l'écart entre le prix de rachat des obligations de premier rang convertibles et des 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 bénéficiaires non répartis dans l'état consolidé de la variation des capitaux propres. On se reportera à la rubrique 8.7 du présent rapport de gestion pour un complément d'information à cet égard. Étaient compris dans les résultats du premier semestre de 2008 des gains totalisant 990 M\$ à la vente par ACE de parts du Fonds de revenu Aéroplan et du Fonds de revenu Jazz Air.

Les charges hors exploitation d'Air Canada se chiffrent à 189 M\$ pour le premier semestre de 2009, contre des produits hors exploitation de 21 M\$ au premier semestre de 2008. Parmi les facteurs à avoir contribué à la variation des charges hors exploitation du premier semestre par rapport à un an plus tôt, figurent les suivants :

- Le gain lié aux ajustements de juste valeur des instruments dérivés se chiffre à 69 M\$ pour le premier semestre de 2009, contre un gain de 153 M\$ au semestre correspondant de 2008. Le gain hors trésorerie évalué à la valeur de marché sur les instruments financiers constaté au premier semestre de 2009 est principalement lié à la juste valeur des dérivés liés au carburant.
- La hausse de 85 M\$ des intérêts débiteurs nets par rapport au premier semestre de 2008, attribuable aux éléments suivants :
 - o Une baisse de 22 M\$ des intérêts capitalisés par rapport au premier semestre de 2008.
 - o Une diminution de 23 M\$ des intérêts créditeurs, attribuable à une baisse à la fois des soldes de trésorerie et des taux d'intérêt.
 - o Une augmentation de 40 M\$ des intérêts débiteurs en partie attribuable aux nouveaux financements réalisés au premier semestre de 2009 par rapport à la période comparable de 2008, et aux répercussions défavorables du change sur les intérêts débiteurs. En outre, au premier semestre de 2009, la Société a inscrit une charge de 17 M\$ liée à la cession-bail d'un appareil 777 de Boeing ainsi qu'une charge de 9 M\$ à la suite de la résiliation des contrats de location-acquisition de deux A340 d'Airbus et de leur vente ultérieure. Ces augmentations ont été atténuées par une réduction des intérêts débiteurs sur les acomptes avant livraison sur des 777 de Boeing par rapport à la période correspondante de 2008.

- Au premier semestre de 2009, Air Canada a comptabilisé une moins-value de 67 M\$ concernant des coûts capitalisés antérieurement relativement à la conception de POLARIS, un nouveau système de réservation. Air Canada travaille actuellement à la mise en œuvre de certains éléments de la solution comme les technologies liées au Web et à la tarification, mais a suspendu les activités concernant la mise en œuvre du nouveau système de réservation.
- Au premier semestre de 2008, Air Canada avait inscrit une charge de dépréciation de 38 M\$ liée au retrait du service de sa flotte de 767-200 de Boeing. Cette perte avait été en partie annulée par un gain de 7 M\$ à la vente de stocks liés à du matériel volant.

Au premier semestre de 2009, un montant de 52 M\$ de la perte nette a été attribué à la participation sans contrôle, contre 32 M\$ de la perte nette attribués à la participation sans contrôle au premier semestre de 2008.

Pour le premier semestre de 2009, la Société a inscrit un gain de change de 254 M\$, contre une perte de change de 41 M\$ au premier semestre de 2008. Le gain du premier semestre de 2009 est attribuable à l'appréciation du dollar canadien entre le 31 décembre 2008 et le 30 juin 2009. Pour 1 \$ US, le taux de change à midi, le 30 juin 2009, était de 1,1625 \$ CA, tandis qu'il était de 1,2246 \$ CA le 31 décembre 2008, à midi.

La perte nette du premier semestre de 2009 se chiffre à 234 M\$, ou 6,68 \$ par action après dilution. Au premier semestre de 2008, le bénéfice net se chiffrait à 648 M\$, ou 8,18 \$ par action après dilution. Le bénéfice net du premier semestre de 2008 tenait compte des gains importants réalisés à la cession des parts restantes du Fonds de revenu Aéroplan et du Fonds de revenu Jazz Air, atténués par la provision de 125 M\$ pour les enquêtes sur le fret qu'Air Canada avait constituée.

7.1 Air Canada

Air Canada a inscrit une perte de 245 M\$, ou 2,45 \$ par action après dilution, au premier semestre de 2009, contre une perte de 166 M\$, ou 1,66 \$ par action après dilution, au premier semestre de 2008.

Le bénéfice net du premier semestre de 2009 comprend un gain de change de 254 M\$ attribuable à l'appréciation du dollar canadien entre le 31 décembre 2008 et le 30 juin 2009. Pour 1 \$ US, le taux de change à midi, le 30 juin 2009, était de 1,1625 \$ CA, tandis qu'il était de 1,2246 \$ CA le 31 décembre 2008, à midi.

Au premier semestre de 2009, Air Canada a constaté une perte d'exploitation de 301 M\$, soit une détérioration de 296 M\$ par rapport à la perte d'exploitation de 5 M\$, avant provision pour les enquêtes sur le fret, inscrite au premier semestre de 2008. Le BAIIALA se chiffre à 192 M\$ pour le premier semestre de 2009, contre un BAIIALA, avant provision pour les enquêtes sur le fret, de 471 M\$ pour la période correspondante de 2008, soit un repli de 279 M\$.

Au premier semestre de 2009, les produits d'exploitation de 4 721 M\$ ont diminué de 788 M\$, ou 14 %, par rapport aux produits d'exploitation de 5 509 M\$ inscrits au deuxième trimestre de 2008. La baisse des produits d'exploitation est surtout attribuable au repli de 696 M\$, ou 15 %, des produits passages par rapport à la période correspondante de 2008. La baisse des produits passages vient à la fois d'un repli du rendement unitaire et d'une baisse du trafic. Le rendement unitaire a fléchi de 5,8 % par rapport au premier semestre de 2008. Le trafic a régressé de 9,4 % en regard d'une capacité qui a été rabattue de 7,8 %, faisant baisser de 1,4 point le coefficient d'occupation. Les PPSMO se sont repliés de 7,3 % par rapport à la période correspondante de 2008, en raison non seulement de la baisse du rendement unitaire mais aussi d'une détérioration du coefficient d'occupation.

La dépréciation du dollar canadien au premier semestre de 2009 par rapport au premier semestre de 2008 a eu des retombées positives sur les produits libellés en devises, faisant monter de 45 M\$ les produits passages transfrontaliers du premier semestre de 2009 par rapport au premier semestre de 2008.

Au premier semestre de 2009, les charges d'exploitation de 5 022 M\$ se sont repliées de 492 M\$ ou 9 % comparativement aux charges d'exploitation de 5 514 M\$ constatées au premier semestre de 2008. La réduction de 398 M\$ de la charge de carburant par rapport à la même période de 2008 a été le principal facteur à jouer dans le recul des charges d'exploitation.

Au premier semestre de 2009, les CESMO ont diminué de 1,2 % par rapport au premier semestre de 2008. Exclusion faite de la charge de carburant, les CESMO se sont accrues de 5,9 % par rapport au premier semestre de 2008. Les répercussions défavorables de la dépréciation du dollar canadien par rapport au dollar US sont responsables pour environ 60 % de la croissance des CESMO (exclusion faite de la charge de carburant) au premier semestre de 2009. Outre les effets du change, ont aussi joué dans la croissance des CESMO (exclusion faite de la charge de carburant) la hausse des coûts de propriété unitaires, qui rend compte des investissements réalisés par Air Canada dans l'achat de nouveaux appareils, les majorations tarifaires au titre du CAC de Jazz et les réductions de capacité. Ces augmentations des CESMO ont été atténuées par une réduction des charges sociales, par suite de la révision des hypothèses actuarielles.

7.2 Éléments non sectoriels et éliminations (« ENSE »)

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

Les ENSE ont dégagé une perte d'exploitation de 6 M\$ au premier semestre de 2009, contre une perte d'exploitation de 24 M\$ au premier semestre de 2008. Des charges hors exploitation de 38 M\$ ont été constatées au premier semestre de 2009, contre des produits hors exploitation de 999 M\$ au premier semestre de 2008.

Parmi les facteurs à avoir contribué à la variation des résultats du premier semestre de 2009 par rapport à un an plus tôt figurent les suivants :

- Au premier semestre 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 bénéficiaires non répartis dans l'état consolidé de la variation des capitaux propres. On se reportera à la rubrique 8.7 du présent rapport de gestion pour un complément d'information à cet égard.
- L'état consolidé des résultats du premier semestre de 2008 d'ACE rendait compte de bénéfices de 17 M\$ tirés de participations et autres revenus de placements d'ACE dans Aéroplan, Jazz et ACTS Aéro.
- Au premier semestre de 2008, des gains totalisant 990 M\$ ont été constatés dans les ENSE par suite de la vente par ACE des parts qu'elle détenait dans le Fonds de revenu Aéroplan et le Fonds de revenu Jazz Air.

Au premier semestre de 2009, un montant de 60 M\$ de la perte nette a été attribué à la participation sans contrôle, contre 38 M\$ de la perte nette attribués à la participation sans contrôle au premier semestre de 2008.

8. Gestion financière et gestion du capital

Le tableau ci-dessous résume le bilan consolidé d'ACE aux 30 juin 2009 et 31 décembre 2008.

Bilan consolidé condensé (en millions de dollars canadiens)	30 juin 2009	31 décembre 2008
Actif		
Trésorerie, équivalents de trésorerie et placements à court terme	1 270 \$	1 813 \$
Autres actifs à court terme	1 193	1 396
Actif à court terme	2 463	3 209
Immobilisations corporelles	7 180	7 469
Actifs incorporels	632	698
Dépôts et autres actifs	507	495
	10 782 \$	11 871 \$
Passif		
Passif à court terme	3 573 \$	3 704 \$
Dette à long terme et obligations locatives	4 438	4 980
Actions privilégiées convertibles	57	206
Passif au titre des prestations de retraite et d'avantages complémentaires	1 368	1 585
Autres passifs à long terme	412	420
	9 848	10 895
Participation sans contrôle	456	512
Capitaux propres	478	464
	10 782 \$	11 871 \$

8.1 Analyse de la situation financière

ACE

Trésorerie, équivalents de trésorerie et placements à court terme

On se reportera à la rubrique 8.3 du présent rapport de gestion pour une analyse des variations de la trésorerie, des équivalents de trésorerie et des placements à court terme sur une base déconsolidée.

Dette à long terme et obligations locatives (y compris la partie à court terme)

On se reportera à la rubrique 8.7 du présent rapport de gestion pour une analyse de l'offre de rachat substantielle de janvier 2009 qui a donné lieu au rachat pour annulation de 80 % des obligations de premier rang convertibles d'ACE en circulation au 31 décembre 2008, au prix d'achat de 900 \$ en espèces par tranche de 1 000 \$ de capital des obligations. Le capital total des obligations de premier rang convertibles rachetées s'élève à 259 M\$. Le 21 janvier 2009, la Société a versé pour les obligations un prix de rachat global de 233 M\$.

Actions privilégiées convertibles

On se reportera à la rubrique 8.7 du présent rapport de gestion pour une analyse des offres de rachat substantielles de janvier et mars 2009 qui ont donné lieu au rachat pour annulation de 9,3 millions d'actions privilégiées convertibles d'ACE au prix de rachat de 20 \$ l'action privilégiée. Au premier trimestre de 2009, la Société a versé pour les actions un prix de rachat global de 186 M\$.

Participation sans contrôle

La participation sans contrôle d'ACE se chiffre à 456 M\$ au 30 juin 2009, en baisse de 56 M\$ par rapport au 31 décembre 2008. Cette variation tient principalement à la quote-part de la perte essuyée par Air Canada au premier semestre de 2009 revenant à la participation sans contrôle. On se reportera à la rubrique 7.1 du présent rapport de gestion pour une analyse des résultats d'exploitation d'Air Canada du semestre terminé le 30 juin 2009.

Air Canada

Les immobilisations corporelles se chiffrent à 7 180 M\$ en date du 30 juin 2009, soit 289 M\$ de moins qu'au 31 décembre 2008. Cette réduction résulte surtout de la charge d'amortissement de 291 M\$ inscrite au premier semestre de 2009 et de la vente de deux A340 d'Airbus, atténuée par les nouvelles immobilisations corporelles.

La dette à long terme et les obligations locatives, y compris la partie échéant à moins d'un an, s'établissent à 5 001 M\$ au 30 juin 2009, soit 353 M\$ de moins qu'au 31 décembre 2008. Cette baisse s'explique surtout par l'appréciation du dollar canadien et les retombées positives de 268 M\$ qu'elle a eues sur la dette et les obligations locatives d'Air Canada libellées en dollars US. L'incidence des emprunts supplémentaires de 343 M\$ ainsi que la cession-bail d'un 777 de Boeing comptabilisée comme un contrat de location-acquisition, qui ont fait monter de 158 M\$ la dette à long terme, a été plus qu'annulée par les remboursements de 600 M\$ sur la dette à long terme et les obligations locatives.

La baisse de 217 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 212 M\$ supérieure à la charge de retraite au premier semestre de 2009. 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 8.5 du présent rapport de gestion pour une analyse des obligations de capitalisation des régimes de retraite d'Air Canada.

8.2 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, les équivalents de trésorerie et les placements à court terme s'établissaient à 1,32 G\$, soit 13 % des produits d'exploitation annuels de 2008.

La direction d'Air Canada croit que les faits marquants décrits plus haut à la rubrique 4 amélioreront la situation d'Air Canada en ce qui a trait au risque d'illiquidité. 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, au change et aux taux d'intérêt ainsi qu'aux clauses restrictives des montages financiers et autres contrats auxquels Air Canada est partie. Au premier semestre de 2009, le repli de la demande pour les services de transport de passagers et de fret aérien d'Air Canada s'est poursuivi sur les marchés nationaux et internationaux, et Air Canada s'attend à ce que la demande demeure fragile pour le reste de l'exercice. La grippe H1N1 pourrait aussi continuer d'influer sur la demande de voyages par avion. Air Canada surveille le risque lié à cette grippe, 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 plus haut à la rubrique 4, et qu'elle ne prévoit pas réaliser d'autres montages financiers importants dans l'année qui vient, les marchés du crédit restent comprimés. De plus, étant donné les conditions et les engagements des arrangements de financement en cours, Air Canada ne pourra affecter, le cas échéant, qu'un nombre limité d'actifs en garantie de montages financiers supplémentaires ou d'autres opérations similaires. Ces facteurs ont eu une incidence sur la vulnérabilité d'Air Canada au risque d'illiquidité et ils pourraient continuer d'en avoir une. On se reportera à la rubrique 8.4 du présent rapport de gestion pour un complément d'information sur les obligations contractuelles d'Air Canada.

À ce jour en 2009 (faits marquants de la rubrique 4 ci-dessus compris), la direction d'Air Canada a continué de mettre en œuvre diverses initiatives et d'élaborer des plans afin de gérer les risques d'exploitation et d'illiquidité auxquels elle est exposée du fait de la conjoncture, notamment les montages financiers décrits ci-dessus à la rubrique 4, des mesures de compression des coûts et des ajustements de la capacité dans le but de mieux assortir l'offre à la demande passagers. Cependant, la structure de coûts de la Société est telle 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 ainsi qu'à la rubrique 8.5 du présent rapport de gestion pour une analyse des obligations d'Air Canada au titre de la capitalisation de ses régimes de retraite.

Modification 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 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 de trésorerie et équivalents de trésorerie et de placements à court terme) a été ramené à 800 M\$ (contre 1 300 M\$ avant les modifications) et Air Canada doit donner à son fournisseur des dépôts qui s'accumuleront avec le temps 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 restituera alors à Air Canada tous les dépôts et garanties que cette dernière aurait pu avoir fournis. Tant que le solde de trésorerie non affectée demeurera au moins égal 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 d'Air Canada sera plafonnée à 75 M\$ à condition que le solde de trésorerie non affectée soit d'au moins 800 M\$. Au 30 juin 2009, un dépôt de 27 M\$ a été effectué aux termes de ces ententes, en progression vers le plafond de 75 M\$ dont il est question ci-dessus au 31 juillet 2009. Les dépôts visés par les ententes sont comptabilisés dans les charges payées d'avance et autres actifs à court terme au bilan consolidé d'ACE.

Enquêtes sur le fret

Des poursuites pourraient être intentées à l'encontre d'Air Canada relativement aux allégations de tarification fret anticoncurrentielle décrites 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 fondait sur l'état d'avancement 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 on 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 différer en substance 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 intégrées à des tunnels, l'exposent parfois à fournir des dépôts de garantie. La chute dramatique des prix du carburant observée au quatrième trimestre de 2008 a fait considérablement baisser la juste valeur du portefeuille de couvertures sur le carburant d'Air Canada. Lorsque la juste valeur en faveur des contreparties de certains dérivés liés au carburant dépasse les seuils de crédit qu'Air Canada a établis avec elles, Air Canada doit déposer une garantie auprès de ces contreparties. Au 31 juillet 2009, la valeur des garanties détenues par des contreparties se chiffrait à 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 de 2008 d'ACE daté du 7 août 2009 et à la rubrique 10 ci-après pour une analyse du risque lié au prix du carburant.

8.3 Flux de trésorerie consolidés

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

(en millions de dollars canadiens)	Deuxièmes trimestres			Premiers semestres		
	2009	2008	Variation (\$)	2009	2008	Variation (\$)
Flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation	(104) \$	217 \$	(321) \$	51 \$	446 \$	(395) \$
Flux de trésorerie liés aux activités de financement	(101)	(664)	563	(676)	(2 297)	1 621
Flux de trésorerie liés aux activités d'investissement	79	674	(595)	169	1 032	(863)
Variation nette de la trésorerie et des équivalents de trésorerie pendant la période	(126)	227	(353)	(456)	(819)	363
Trésorerie et équivalents au début de la période	977	1 254	(277)	1 307	2 300	(993)
Trésorerie et équivalents à la fin de la période	851 \$	1 481 \$	(630) \$	851 \$	1 481 \$	(630) \$

* La trésorerie et les équivalents de trésorerie ne tiennent pas compte de 419 M\$ de placements à court terme au 30 juin 2009 (844 M\$ au 30 juin 2008).

ACE

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 semestre de 2009 :

- 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.
- En janvier 2009, la Société a procédé à une offre publique de rachat substantielle visant le rachat pour annulation de 8,3 millions de ses actions privilégiées convertibles au prix de rachat de 20 \$ l'action privilégiée. Le 21 janvier 2009, la Société a versé un prix d'achat total de 166 M\$ pour les actions déposées.
- En mars 2009, la Société a procédé à une offre publique de rachat substantielle visant le rachat pour annulation de 1,0 million de ses actions privilégiées convertibles au prix de 20 \$ l'action privilégiée. Le 23 mars 2009, la Société a versé un prix d'achat total 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 semestre de 2008 :

- Le 10 janvier 2008, ACE a accepté le rachat aux fins d'annulation d'un total de 40 023 427 actions à droit de vote variable de catégorie A et de 9 894 166 actions à droit de vote de catégorie B au prix de 30 \$ l'action, pour un prix de rachat total de 1 498 M\$, conformément aux clauses d'une offre publique de rachat substantielle.
- ACE a touché dans leur intégralité les 40 M\$ de produit en espèces entiers à la clôture de la monétisation d'ACTS, le 16 octobre 2007.

- ACE a touché le produit net de 97 M\$ lié à la vente de parts du Fonds de revenu Jazz Air, le 24 janvier 2008.
- Le 21 avril 2008, ACE a conclu la vente de 20 400 000 parts du Fonds de revenu Aéroplan, au prix de 17,50 \$ la part, pour un produit net total de 343 M\$ pour ACE.
- Le 2 juin 2008, ACE a conclu la vente sur le marché d'un total de 11 726 920 parts du Fonds de revenu Jazz Air, pour un produit net total de 85 M\$ pour ACE.
- Le 2 juin 2008, ACE a conclu la vente sur le marché d'un total de 19 892 088 parts du Fonds de revenu Aéroplan, pour un produit net total de 349 M\$ pour ACE.
- Le 18 juin 2008, ACE a accepté pour dépôt et annulation un total de 12 537 084 actions à droit de vote variable de catégorie A et de 10 190 187 actions à droit de vote de catégorie B, au prix de 22 \$ l'action, pour un prix d'achat global de 500 M\$, conformément aux clauses d'une offre publique de rachat substantielle.
- En juin 2008, une entité liée au Grupo TACA a exercé son option de vente et vendu à ACE sa participation de 5 % dans ACTS Aéro pour 19 M\$.

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 deuxième trimestre de 2009 :

Les sorties de fonds nettes liées aux activités d'exploitation se chiffrent à 91 M\$, en baisse de 305 M\$ par rapport au deuxième trimestre de 2008. Cette baisse des flux de trésorerie d'exploitation par rapport à la même période de 2008 s'explique principalement par des variations des soldes de fonds de roulement hors trésorerie liées à la baisse des produits passages perçus d'avance et à l'expiration de l'entente de paiement anticipé avec Aéroplan. La baisse des flux de trésorerie d'exploitation rend aussi compte de la détérioration du résultat d'exploitation d'Air Canada et de la hausse des cotisations au titre des services passés dans les régimes de retraite d'Air Canada.

Les sorties de fonds nettes liées aux activités de financement totalisent 101 M\$ pour le deuxième trimestre de 2009. Au deuxième trimestre de 2009, Air Canada a conclu pour 76 M\$ de nouveaux emprunts, surtout reliés à une entente de prêt garanti avec Aéroplan, qui ont été plus qu'annulés par la réduction de 177 M\$ de la dette à long terme et des obligations locatives.

Les rentrées de fonds nettes liées aux activités d'investissement du deuxième trimestre de 2009 totalisent 80 M\$. Au deuxième trimestre de 2009, Air Canada a vendu deux appareils A340 pour un produit de 91 M\$. Les nouvelles immobilisations corporelles d'Air Canada se chiffrent à 49 M\$.

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

Les rentrées de fonds nettes liées aux activités d'exploitation ont diminué de 62 M\$ par rapport au premier trimestre de 2008. Cette baisse des flux de trésorerie d'exploitation par rapport à la même période de 2008 vient principalement de la hausse des cotisations au titre des services passés dans les régimes de retraite d'Air Canada et du dénouement de dérivés liés au carburant de 217 M\$ en faveur des contreparties, partiellement annulés par le remboursement des dépôts de garantie sur des dérivés liés au carburant d'un montant net de 147 M\$.

Les sorties de fonds nettes liées aux activités de financement se chiffrent à 156 M\$ pour le premier trimestre de 2009. Au premier trimestre de 2009, Air Canada a conclu des emprunts de 267 M\$ liés à des nouveaux appareils dans le cadre de montages financiers garantis par des pièces de rechange, des réacteurs de rechange

et un appareil 777 de Boeing, pour un produit brut de 267 M\$, déduction faite de frais de 5 M\$, montant qui a été plus que contrebalancé par une réduction de 423 M\$ de la dette à long terme et des obligations locatives.

Les rentrées de fonds nettes liées aux activités d'investissement se montent à 89 M\$ pour le premier trimestre de 2009 et tiennent compte d'un produit de 172 M\$ tiré de la cession-bail d'un 777 de Boeing et du remboursement requis d'une dette de 128 M\$ liée à l'appareil, y compris des frais de remboursement anticipé de 14 M\$. Les nouvelles immobilisations d'Air Canada se chiffrent à 107 M\$.

8.4 Obligations contractuelles

ACE

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

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.

À la suite de cette opération, les obligations contractuelles d'ACE consistaient en 64 M\$ d'obligations de premier rang convertibles remboursables le 1^{er} juin 2010. Cette date représente la première occasion à laquelle les porteurs peuvent tenir ACE dans l'obligation de racheter en totalité ou en partie les obligations de premier rang convertibles à un prix égal à 100 % du capital des obligations à racheter. Au 30 juin 2009, les obligations liées au paiement d'intérêts dont sont assorties les obligations de premier rang convertibles sont de 1 M\$ pour le reste de 2009 et de 1 M\$ en 2010.

Air Canada

Le tableau ci-dessous présente les obligations contractuelles d'Air Canada telles qu'elles existent actuellement, y compris les répercussions des opérations financières qui se sont produites après le 30 juin 2009, pour le reste de 2009, pour les quatre exercices subséquents ainsi que pour après 2013.

(en millions de dollars canadiens)	Reste de					Par la suite	Total
	2009	2010	2011	2012	2013		
Obligations liées aux contrats de location-acquisition et obligations de paiement d'intérêts liées à la dette à long terme ¹⁾	290 \$	834 \$	1 079 \$	802 \$	846 \$	2 930 \$	6 781 \$
Obligations liées aux 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 contractuelles ⁴⁾	475 \$	1 252 \$	1 452 \$	1 221 \$	1 848 \$	7 598 \$	13 846 \$

1) Les obligations de paiement d'intérêts concernent la dette à long terme, la dette consolidée selon la NOC-15 et les obligations locatives.

2) Les obligations découlant des contrats de location-exploitation concernent principalement des contrats de location-exploitation d'avions libellés en dollars US.

3) Les dépenses en immobilisations faisant l'objet d'engagements ci-dessus concernent principalement des dépenses liées à du matériel volant libellées en dollars US. Ces dépenses comprennent également des achats liés aux coûts d'élaboration de systèmes, aux installations et aux améliorations locatives.

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

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

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

Air Canada a déclaré qu'en date du 1^{er} janvier 2009 le déficit de solvabilité de ses régimes de retraite agréés, à partir duquel sont déterminés les besoins de capitalisation, était de 2 835 M\$.

En juillet 2009, le gouvernement fédéral a adopté le *Règlement sur la capitalisation du déficit de solvabilité des régimes de pension d'Air Canada* (le « règlement de 2009 »). Le règlement de 2009 dispense Air Canada de verser des cotisations spéciales (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*.

Le règlement de 2009 a été adopté dans la foulée des accords sur la capitalisation des régimes de retraite conclus avec les employés syndiqués de la Société au Canada (les « protocoles sur les retraites ») et d'un processus de consultation des retraités et des employés non syndiqués. Les protocoles 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 étant reversé aux 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 barème salarial et au niveau des prestations de retraite ne sera apporté aux régimes de retraite à prestations déterminées ni aux prestations tant que le règlement de 2009 demeurera en vigueur.

Compte tenu de l'incidence du règlement de 2009, les paiements au titre de la capitalisation des retraites pour 2009 devraient se situer aux environs de 407 M\$, soit 49 M\$ de moins qu'en 2008.

Le tableau ci-dessous présente les obligations de capitalisation des régimes de retraite d'Air Canada telles qu'elles sont prévues, au comptant, au titre du règlement de 2009, pour le reste de 2009 au 30 juin 2009, pour l'exercice 2009 ainsi que pour les quatre exercices subséquents.

(en millions de dollars canadiens)	Reste de 2009	Exercice 2009	2010	2011	2012	2013
Coût des services passés au titre des régimes agréés	29 \$	140 \$	- \$	138 \$	173 \$	221 \$
Coût des services rendus au cours de l'exercice au titre des régimes agréés	108	188	161	165	170	175
Autres conventions de retraite ¹⁾	49	79	78	79	81	83
Cotisations 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 de la Société, par suite du choix exercé par des employés comptant plus d'années de service qui travaillaient dans des centres d'Aéroplan et qui ont choisi de demeurer employés d'Air Canada, ont eu l'option de passer à Aéroplan. Certains employés qui se joindront à Aéroplan verront leur date d'entrée en service à Aéroplan reportée au plus tard au 4 octobre 2009 en raison des besoins opérationnels d'Air Canada. La date à laquelle ces employés deviendront des employés d'Aéroplan est fonction de leur date de cessation d'emploi chez Air Canada. Dans le cas des employés qui se joindront à Aéroplan, le décompte des années de service, qui détermine largement le niveau des prestations aux termes des régimes de retraite et avantages complémentaires d'Air Canada, cessera à la date d'entrée en service chez Aéroplan.

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

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

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 2009, 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 ci-dessous présente les projections de dépenses en immobilisations prévues et engagées, y compris les répercussions des opérations financières qui se sont produites après le 30 juin 2009, pour le reste de 2009, pour les quatre exercices subséquents ainsi que pour après 2013.

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

1) Les montants en dollars US ont été convertis au cours du change en vigueur le 31 juillet 2009 à midi, soit 1 \$ US pour 1,0790 \$ CA. Les prix définitifs de livraison des appareils comprennent les augmentations estimatives ainsi que les intérêts pour report de livraison.

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

8.7 Capital social

Au 31 juillet 2009, les actions ordinaires émises et en circulation d'ACE, ainsi que les autres actions ordinaires pouvant être émises au titre d'actions privilégiées convertibles, d'obligations 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 ¹⁾	10 011	9 293
Total des actions ordinaires émises et en circulation	35 691	34 907
Actions ordinaires pouvant être émises		
Actions privilégiées convertibles ²⁾	3 125	11 863
Obligations de premier rang convertibles ³⁾	2 600	13 133
Options sur actions ^{1) 4)}	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 d'ACE a demandé que le montant après impôts de son indemnité de départ et d'avantages sociaux de 4,2 M\$ lui soit versé sous forme d'actions d'ACE. En conséquence, le 22 mai 2009, l'indemnité de départ du président-directeur général, déduction faite des impôts, a été appliquée à l'achat de 784 350 actions à droit de vote de catégorie B 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 afférente aux 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 \$ 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.

9. Résultats financiers trimestriels

Les données trimestrielles du tableau ci-après peuvent ne pas être directement comparables par suite des nouvelles méthodes de comptabilisation adoptées à l'égard des participations dans Jazz et ACTS.

(en millions de dollars, sauf les montants par action)	T3 2007	T4 2007 ¹⁾	T1 2008	T2 2008	T3 2008	T4 2008	T1 2009	T2 2009
Produits d'exploitation	3 022 \$	2 520 \$	2 726 \$	2 783 \$	3 075 \$	2 496 \$	2 391 \$	2 330 \$
Charges d'exploitation	(2 682)	(2 474)	(2 753)	(2 785)	(2 970)	(2 646)	(2 583)	(2 445)
Bénéfice (perte) d'exploitation avant l'élément suivant	340	46	(27)	(2)	105	(150)	(192)	(115)
Provision pour les enquêtes sur le fret ²⁾	-	-	(125)	-	-	-	-	-
Bénéfice (perte) d'exploitation	340	46	(152)	(2)	105	(150)	(192)	(115)
Total des produits (charges) hors exploitation, participation sans contrôle, écart de change et impôts ³⁾	(116)	1 082	(30)	832	(240)	(483)	(152)	225
Bénéfice net (perte)	224 \$	1 128 \$	(182) \$	830 \$	(135) \$	(633) \$	(344) \$	110 \$
Résultat par action ⁴⁾								
- de base	2,17 \$	10,81 \$	(2,96) \$	15,46 \$	(3,86) \$	(18,12) \$	(9,87) \$	3,16 \$
- dilué	1,84 \$	8,88 \$	(2,96) \$	10,76 \$	(3,86) \$	(18,12) \$	(9,87) \$	2,68 \$

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

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

3) 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.

4) 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.

10. Instruments financiers et gestion du risque
Récapitulatif du gain sur les instruments financiers comptabilisés à la juste valeur

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

(en millions de dollars canadiens)	Deuxièmes trimestres		Premiers semestres	
	2009	2008	2009	2008
Partie inefficace des couvertures du prix du carburant	- \$	115 \$	- \$	82 \$
Dérivés liés au carburant auxquels ne s'applique pas la comptabilité de couverture	85	79	76	85
Swaps de devises	-	(19)	-	(13)
Autres	(6)	1	(7)	(1)
Gain sur instruments financiers comptabilisés à la juste valeur	79 \$	176 \$	69 \$	153 \$

Risque lié au prix du carburant

Au 30 juin 2009, Air Canada avait couvert environ 28 % de ses achats prévus de carburéacteur pour le reste de 2009 à un prix plafond moyen équivalent du 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 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 30 juin 2009 ainsi que les moyennes pondérées des prix plancher et plafond pour chaque exercice actuellement couvert, par type d'instruments dérivés. Ces prix contractuels moyens correspondent au prix équivalent du brut WTI, étant donné les cours à terme du brut 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) 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 si les cours du pétrole tombent sous le prix plancher moyen.

Au deuxième trimestre de 2009, des contrats de dérivés liés au carburant de 17 M\$ ont été dénoués au comptant à la juste valeur, avec une position favorable aux contreparties (62 M\$ avec position favorable aux contreparties au premier semestre de 2009) (105 M\$ avec position favorable à la Société au deuxième trimestre de 2008 et 144 M\$ avec position favorable à Air Canada au premier semestre de 2008). Lors de pareilles liquidations de contrats de dérivés avec des justes valeurs défavorables, Air Canada peut demander aux contreparties qu'elles lui remboursent les sommes données en garantie.

Au premier trimestre de 2009, en vue de se protéger davantage contre la dégringolade des cours du pétrole, Air Canada a résilié ses contrats de dérivés sur le carburant pour une juste valeur marchande de 172 M\$ (146 M\$ US), avec une position favorable aux contreparties. La garantie détenue par les contreparties ayant

couvert la majorité du montant du règlement, ces opérations ont donné lieu à des sorties de fonds supplémentaires négligeables.

Les pertes de couverture sur le carburant constatées au titre de la charge de carburant se chiffrent à 113 M\$ pour le deuxième trimestre de 2009 (pertes de 240 M\$ au premier semestre de 2009) (gains de 92 M\$ au deuxième trimestre de 2008 et gain de 126 M\$ au premier semestre 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, au moment de la consommation du carburant couvert.

Au 30 juin 2009, le montant net estimatif des pertes existantes déclarées dans le cumul des autres éléments du résultat étendu (« CAERE ») qui est censé être reclassé dans le résultat net des 12 mois subséquents est de 289 M\$ (avant impôts).

Par suite d'une analyse approfondie des coûts et avantages liés à l'application de la comptabilité de couverture, Air Canada a choisi de ne plus appliquer la comptabilité de couverture à ses dérivés sur le carburant à compter du troisième trimestre de 2009. Les instruments dérivés continueront d'être inscrits à la juste valeur, les variations de juste valeur réalisées et non réalisées étant immédiatement constatées au titre des produits hors exploitation. Les montants constatés au titre du CAERE pour des dérivés précédemment désignés au titre de la comptabilité de couverture seront intégrés à la charge de carburant au cours de la période où les dérivés visés étaient censés arriver à échéance.

Suit un tableau résumant l'incidence des dérivés liés au carburant sur l'état consolidé des résultats, l'état consolidé du résultat étendu et le bilan consolidé de la Société :

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

		30 juin 2009	31 décembre 2008
Bilan consolidé			
<u>Actif à court terme</u>	Dépôts de garantie pour dérivés liés au carburant	109 \$	328 \$
<u>Passif à court terme</u> ¹⁾	Juste valeur de marché des dérivés liés au carburant désignés en application de la comptabilité de couverture	1 \$	(405) \$
	Juste valeur de marché des couvertures économiques de dérivés liés au carburant	(111) \$	(15) \$
<u>Capitaux propres (CAERE)</u>	Perte nette sur dérivés liés au carburant désignés en application de la comptabilité de couverture	(363) \$	(606) \$

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

Pour un complément d'information sur le risque lié au prix du carburant, on se reportera à la rubrique 12 du rapport de gestion de 2008 d'ACE daté du 7 août 2009.

11. Arrangements hors bilan

L'information sur les arrangements hors bilan d'ACE 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.

12. Opérations entre apparentés

Au 7 août 2009, ACE détenait une participation de 75 % dans Air Canada et une participation de 28,4 % dans ACTS Aéro. ACTS Aéro détient en propriété exclusive Aveos Performance aéronautique inc. (« Aveos »).

ACE est partie prêteuse au titre de la facilité de crédit décrite plus haut à la rubrique 4. La participation d'ACE dans cette facilité de crédit représente 150 M\$ de l'encours de 600 M\$ au 31 juillet 2009. Les prêteurs participent au prorata aux bons de souscription et à tout paiement de capital et d'intérêt.

Air Canada est partie à diverses opérations avec des apparentés dont Aveos et ACE. Les ententes entre Air Canada et Aveos et 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 apporté depuis si ce n'est la participation d'ACE à la facilité de crédit et les modifications aux conditions de paiement des ententes entre Air Canada et Aveos conclues en date du 28 octobre 2008.

Air Canada et Aveos ont conclu, en date du 28 octobre 2008, une entente au titre de laquelle Air Canada prolongera temporairement les conditions de paiement consenties à Aveos dans le cadre de certaines ententes entre apparentés. En échange de la prorogation des conditions de paiement, certaines lettres de crédit liées à l'Entente sur les régimes de retraite et avantages complémentaires entre ces deux parties 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 ont été à nouveau reportées. Elles seront resserrées progressivement sur six mois à compter d'août 2009. D'ici à janvier 2010, les lettres de crédit regagneront les niveaux prescrits pour cette époque au titre de l'Entente sur les régimes de retraite et avantages complémentaires conclue par les deux parties.

13. 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.

14. 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.

15. 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 président et chef de la direction (le « chef de la direction ») et du vice-président général et chef des Affaires financières (le « 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 deuxième 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 30 juin 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 enregistrées, traitées, résumées et déclarées 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 30 juin 2009, que les contrôles internes à l'égard de l'information financière 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 deuxième 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.

16. Mesures financières hors PCGR

Le BAIIALA 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 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)	Deuxièmes trimestres			Premiers semestres		
	2009	2008	Variation (\$)	2009	2008	Variation (\$)
Air Canada						
Résultat d'exploitation selon les PCGR avant provision pour enquêtes sur le fret	(113) \$	7 \$	(120) \$	(301) \$	(5) \$	(296) \$
Rajouter :						
Locations avions	83	69	14	169	132	37
Amortissement	165	173	(8)	324	344	(20)
BAIIALA avant provision pour enquêtes sur le fret	135	249	(114)	192	471	(279)
Provision pour enquêtes sur le fret	-	-	-	-	(125)	125
BAIIALA	135 \$	249 \$	(114) \$	192 \$	346 \$	(154) \$
ACE consolidé						
Résultat d'exploitation selon les PCGR avant provision pour enquêtes sur le fret	(115) \$	(2) \$	(113) \$	(307) \$	(29) \$	(278) \$
Rajouter :						
Locations avions	83	69	14	169	132	37
Amortissement	163	171	(8)	320	340	(20)
BAIIALA avant provision pour enquêtes sur le fret	131	238	(107)	182	443	(261)
Provision pour enquêtes sur le fret	-	-	-	-	(125)	125
BAIIALA	131 \$	238 \$	(107) \$	182 \$	318 \$	(136) \$

17. 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.