



**Troisième trimestre de 2008
États financiers consolidés intermédiaires non vérifiés
et notes complémentaires**



Le 7 novembre 2008

État consolidé des résultats

Non vérifiés (en millions de dollars canadiens, sauf les montants par action)	Trimestres terminés les 30 septembre		Périodes de neuf mois terminées les 30 septembre	
			2008	2007*
	2008	2007	2008	2007*
Produits d'exploitation				
Passages	2 766 \$	2 660 \$	7 531 \$	7 133 \$
Fret	139	132	402	408
Autres	170	162	651	545
	3 075	2 954	8 584	8 086
Charges d'exploitation				
Salaires et charges sociales	472	478	1 433	1 591
Carburant avions	1 064	716	2 627	1 938
Location avions	67	66	199	261
Redevances aéroportuaires et de navigation	275	284	771	783
Maintenance avions	127	155	502	626
Communications et technologies de l'information	69	70	214	210
Restauration et fournitures connexes	86	88	244	252
Amortissement et désuétude	176	144	520	417
Commissions	54	54	154	164
Contrat d'achat de capacité conclu avec Jazz	243	234	711	310
Autres	330	314	1 102	1 111
	2 963	2 603	8 477	7 663
Bénéfice d'exploitation avant l'élément suivant	112	351	107	423
Provision pour les enquêtes sur les transports de fret	Note 9	-	(125)	-
Bénéfice (perte) d'exploitation	112	351	(18)	423
Produits (charges) hors exploitation				
Intérêts créditeurs	13	21	46	72
Intérêts débiteurs	(72)	(82)	(231)	(262)
Intérêts capitalisés	6	24	31	88
Gain (perte) sur actifs immobilisés	Note 2	-	(29)	19
Gain (perte) sur instruments financiers comptabilisés à la juste valeur	Note 5	(93)	(2)	60
Autres		(1)	(4)	(3)
	(147)	(45)	(126)	(70)
Bénéfice (perte) avant les éléments suivants	(35)	306	(144)	353
Participation sans contrôle	(2)	-	(8)	(68)
Gain (perte) de change	(87)	104	(128)	297
Charge d'impôts sur les bénéfices				
Impôts exigibles	(1)	(10)	(1)	(16)
Impôts futurs	(7)	(127)	(17)	(172)
Bénéfice (perte) de la période	(132) \$	273 \$	(298) \$	394 \$
Bénéfice (perte) par action				
Résultat de base et dilué	(1,32) \$	2,73 \$	(2,98) \$	3,94 \$

* Les résultats consolidés d'Air Canada comprennent les résultats de Jazz jusqu'au 24 mai 2007 (note 1).
Les notes ci-jointes font partie intégrante des états financiers consolidés intermédiaires.

Bilan consolidé

Non vérifiés (en millions de dollars canadiens)	30 septembre 2008	31 décembre 2007
ACTIF		
Actif à court terme		
Trésorerie et équivalents de trésorerie	497 \$	527 \$
Placements à court terme	617	712
	1 114	1 239
Liquidités soumises à restrictions	82	124
Débiteurs	994	750
Stocks de carburant avions	94	98
Dérivés liés au carburant	12	68
Charges payées d'avance et autres actifs à court terme	134	182
	2 430	2 461
Immobilisations corporelles	Note 2	7 457
Actifs incorporels		968
Dépôts et autres actifs		484
	11 339 \$	11 820 \$
PASSIF		
Passif à court terme		
Créditeurs et charges à payer	1 364 \$	1 226 \$
Produits passages perçus d'avance	1 452	1 300
Partie à moins d'un an de la dette à long terme et des obligations locatives	408	413
	3 224	2 939
Dette à long terme et obligations locatives	3 962	4 006
Impôts sur les bénéfices futurs	88	88
Passif au titre des prestations de retraite et avantages complémentaires	1 460	1 824
Autres passifs à long terme	364	336
	9 098	9 193
Participation sans contrôle	192	184
CAPITAUX PROPRES		
Capital social	274	274
Surplus d'apport	1 795	1 791
Bénéfices non répartis	24	322
Cumul des autres éléments du résultat étendu	(44)	56
	2 049	2 443
	11 339 \$	11 820 \$

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

État consolidé de la variation des capitaux propres

Non vérifiés (en millions de dollars canadiens)	Périodes de neuf mois terminées les 30 septembre	
	2008	2007*
Capital social		
Actions ordinaires	274 \$	274 \$
Total du capital social	274	274
Surplus d'apport		
Solde au début de la période	1 791	1 693
Juste valeur des options sur actions attribuées aux employés de la Société, comptabilisée comme charge de rémunération	Note 1 (4)	8
Produit des ententes intersociétés	Note 7 8	-
Acquisition de Vacances Air Canada	Note 1 -	(10)
Déconsolidation de Jazz	-	82
Total du surplus d'apport	1 795	1 773
Bénéfices non répartis		
Solde au début de la période	322	(107)
Bénéfice net (perte) de la période	(298)	394
Total des bénéfices non répartis	24	287
Cumul des autres éléments du résultat étendu		
Solde au début de la période	56	(26)
Autres éléments du résultat étendu	(100)	32
Total du cumul des autres éléments du résultat étendu	(44)	6
Total des bénéfices non répartis et du cumul des autres éléments du résultat étendu	(20)	293
Total des capitaux propres	2 049 \$	2 340 \$

* Les résultats consolidés d'Air Canada comprennent les résultats de Jazz jusqu'au 24 mai 2007 (note 1).
Les notes ci-jointes font partie intégrante des états financiers consolidés intermédiaires.

État consolidé du résultat étendu

Non vérifiés (en millions de dollars canadiens)	Trimestres terminés les 30 septembre		Périodes de neuf mois terminées les 30 septembre	
	2008	2007	2008	2007*
Résultat étendu				
Bénéfice (perte) de la période	(132) \$	273 \$	(298) \$	394 \$
Autres éléments du résultat étendu, après impôts				
Gains nets (pertes) sur des dérivés liés au carburant visés par l'application de la comptabilité de couverture	Note 5 (244)	11	29	25
Reclassement au résultat des (gains) pertes réalisés nets sur les dérivés liés au carburant	Note 5 (44)	(3)	(129)	7
	(288)	8	(100)	32
Total du résultat étendu	(420) \$	281 \$	(398) \$	426 \$

* Les résultats consolidés d'Air Canada comprennent les résultats de Jazz jusqu'au 24 mai 2007 (note 1).
Les notes ci-jointes font partie intégrante des états financiers consolidés intermédiaires.

État consolidé des flux de trésorerie

Non vérifiés (en millions de dollars canadiens)	Trimestres terminés les 30 septembre		Périodes de neuf mois terminées les 30 septembre	
	2008	2007	2008	2007*
Flux de trésorerie liés aux activités				
Exploitation				
Bénéfice (perte) de la période	(132) \$	273 \$	(298) \$	394 \$
Ajustements liés au rapprochement avec les flux de trésorerie nets provenant de l'exploitation				
Amortissement et désuétude	176	144	520	417
Perte (gain) à la cession d'actifs	-	2	29	(19)
(Gain) perte de change	102	(139)	103	(326)
Impôts sur les bénéfices futurs	7	127	17	172
Excédent de la capitalisation des régimes d'avantages sociaux sur la charge constatée	(150)	(32)	(232)	(170)
Provision pour les enquêtes sur les transports de fret	Note 9	-	125	-
Participation sans contrôle	2	-	8	68
Variation des éléments hors trésorerie du fonds de roulement	(390)	(323)	(18)	(54)
Instruments financiers et autres	117	18	(78)	5
	(268)	70	176	487
Financement				
Emprunts liés au matériel volant	-	449	313	1 093
Distributions versées à la participation sans contrôle	-	-	-	(54)
Réduction de la dette à long terme et des obligations locatives	(67)	(138)	(708)	(305)
Réduction de la participation sans contrôle	-	-	-	(36)
Autres	8	-	8	-
	(59)	311	(387)	698
Investissement				
Placements à court terme	161	171	95	88
Nouvelles immobilisations corporelles	(105)	(604)	(733)	(1 772)
Produit de la vente d'actifs	-	16	27	61
Déconsolidation de la trésorerie de Jazz	-	-	-	(138)
Produit d'opérations de cession-bail	Note 2	-	708	-
Gestion de trésorerie avec des apparentés	-	11	-	(23)
Autres	49	(54)	84	(56)
	105	(460)	181	(1 840)
Diminution de la trésorerie et des équivalents de trésorerie				
Trésorerie et équivalents de trésorerie au début de la période	(222)	(79)	(30)	(655)
	719	871	527	1 447
Trésorerie et équivalents de trésorerie à la fin de la période	497 \$	792 \$	497 \$	792 \$
Paiements en espèces d'intérêts	68 \$	60 \$	215 \$	179 \$
Paiements en espèces d'impôts sur les bénéfices	- \$	3 \$	- \$	6 \$

* Les résultats consolidés d'Air Canada comprennent les résultats de Jazz jusqu'au 24 mai 2007 (note 1).

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

Ne sont pas compris dans le poste Trésorerie et équivalents de trésorerie des placements à court terme de 617 \$ au 30 septembre 2008 (710 \$ au 30 septembre 2007).

**Notes complémentaires des états financiers consolidés intermédiaires (non vérifiés)
(en millions de dollars canadiens)****1. RÈGLES DE PRÉSENTATION ET NATURE DES ACTIVITÉS**

Les états financiers consolidés ci-joints sont ceux d'Air Canada (la « Société »), filiale dans laquelle Gestion ACE Aviation Inc. (« ACE ») détient une participation majoritaire. Le terme « Société » s'entend, selon le contexte, d'Air Canada ou de l'une ou plusieurs de ses filiales.

A) RÈGLES DE PRÉSENTATION

Les états financiers consolidés intermédiaires non vérifiés de la Société ont été dressés conformément aux méthodes comptables énoncées à la note 2 des états financiers consolidés annuels de 2007 de la Société, exception faite des modifications des méthodes comptables décrites ci-après à la rubrique B) Modifications des méthodes comptables.

Conformément aux principes comptables généralement reconnus (« PCGR »), du Canada ces états financiers intermédiaires ne comprennent pas toutes les informations requises dans les états financiers annuels et doivent être lus en parallèle avec les états financiers consolidés annuels de 2007 de la Société. La direction est d'avis que ces états financiers tiennent compte de tous les ajustements nécessaires à la présentation fidèle des résultats des périodes intermédiaires présentées.

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

Certains chiffres de l'exercice précédent ont été reclasés afin qu'ils soient conformes à la présentation des états financiers adoptée pour la période considérée.

Achat de la participation d'ACE dans Vacances Air Canada

Au troisième trimestre de 2007, la Société a acheté la participation de 49 % d'ACE dans Vacances Air Canada, qui est devenue, de ce fait, propriété exclusive de la Société. La contrepartie de 10 \$ pour les parts a été comptabilisée dans le surplus d'apport. Vacances Air Canada est toujours dans le périmètre comptable de la Société.

Rémunération à base d'actions

Au troisième trimestre de 2008, Air Canada a contrepassé une charge de 8 \$ au titre de la rémunération à base d'actions, comptabilisée antérieurement.

Comptabilisation de Jazz

Air Canada est partie à un contrat d'achat de capacité (le « CAC de Jazz ») conclu avec Société en commandite Jazz Air (« Jazz »). La Société ne détient pas de parts sociales dans Jazz. Étant donné les modalités du CAC de Jazz, Jazz est considérée comme étant une entité à détenteurs de droits variables. La Société était considérée comme le principal bénéficiaire de Jazz jusqu'au 24 mai 2007. Par suite de la distribution, par ACE, de parts du Fonds de revenu Jazz Air le 24 mai 2007, la Société ne consolide plus Jazz. Depuis la date de la déconsolidation, la Société compte un seul secteur isolable. Voir la note 1 des états financiers consolidés annuels de 2007 de la Société.

B) MODIFICATIONS DES MÉTHODES COMPTABLESInformations à fournir concernant le capital et Instruments financiers – informations à fournir et présentation

Le 1^{er} janvier 2008, Air Canada a adopté trois nouvelles normes comptables de l'Institut Canadien des Comptables Agrésés (« ICCA ») : les chapitres 1535, « Informations à fournir concernant le capital », 3862, « Instruments financiers – informations à fournir », et 3863, « Instruments financiers – présentation ».

Le chapitre 1535 établit des normes à l'égard des informations à fournir sur le capital de l'entité et sur la façon dont il est géré. Ces normes visent à permettre aux utilisateurs des états financiers d'évaluer les objectifs, les politiques et les procédures de gestion du capital adoptés par l'entité. Voir la note 10 pour obtenir les informations à fournir par la Société en application du chapitre 1535.

Les chapitres 3862 et 3863 remplacent le chapitre 3861, « Instruments financiers – informations à fournir et présentation », et modifient et renforcent certaines obligations en matière d'informations à fournir qu'il prescrit tout en maintenant ses exigences quant à la présentation. Ces nouveaux chapitres viennent accroître l'importance de fournir de l'information sur la nature et l'ampleur des risques inhérents aux instruments financiers et sur la façon dont l'entité gère ces risques. Voir la note 5 pour obtenir les informations sur les instruments financiers de la Société. Lorsque les obligations concernant les informations à fournir prévues par une nouvelle norme n'avaient pas changé par rapport à celles prescrites par la norme remplacée et lorsque les informations n'étaient pas sensiblement différentes de celles présentées à la note 17 des états financiers consolidés annuels de 2007 de la Société, aucune information supplémentaire n'a été fournie.

Stocks

Le 1^{er} janvier 2008, la Société a adopté le chapitre 3031, « Stocks », de l'ICCA, qui remplace le chapitre 3030, « Stocks ». Le chapitre 3031 fournit des indications plus complètes au sujet de l'évaluation et contient de nouvelles obligations à l'égard de l'information à fournir afin d'accroître la transparence. La méthode comptable relative aux stocks de carburant avions adoptée par la Société est conforme aux exigences en matière d'évaluation comprises dans la nouvelle norme et, par conséquent, aucun ajustement n'a été constaté au moment de la transition. Cependant il faudra fournir davantage d'informations. Les informations supplémentaires qu'il convient de fournir sont indiquées ci-dessous.

Les principaux éléments de la nouvelle norme qui ont une incidence sur la Société sont les suivants :

- Évaluation des stocks au plus faible du coût et de la valeur nette de réalisation et directives concernant la détermination des coûts.
- Utilisation uniforme de la méthode du premier entré, premier sorti ou de la méthode du coût moyen pondéré pour évaluer le coût des autres stocks. La Société utilise la méthode du coût moyen pondéré.
- Reprise de dépréciations constatées antérieurement pour ramener les stocks à leur valeur nette de réalisation lorsque la valeur des stocks a augmenté à une période ultérieure.
- Fourniture d'informations sur les méthodes comptables adoptées, les valeurs comptables, le montant des stocks comptabilisés en charges, le montant de toute dépréciation des stocks et le montant de toute reprise de dépréciation comptabilisée en réduction du montant des stocks comptabilisés en charges.

Futures modifications de normes comptables

En février 2008, l'ICCA a publié le chapitre 3064, « Écarts d'acquisition et actifs incorporels », qui établit des normes de comptabilisation, d'évaluation, de présentation et d'information applicables aux écarts d'acquisition et aux actifs incorporels des entreprises. Le chapitre ne s'applique cependant pas à la comptabilisation initiale des écarts d'acquisition et des actifs incorporels générés dans le cadre d'un regroupement d'entreprises. La norme s'applique aux états financiers des exercices ouverts à compter du 1^{er} octobre 2008 et, avec effet rétroactif, aux états financiers des périodes précédentes. La Société a évalué l'incidence de l'adoption de cette nouvelle norme à compter du 1^{er} janvier 2009 sur ses états financiers et elle ne prévoit pas que cette incidence sera significative.

En février 2008, le Conseil des normes comptables du Canada a confirmé que le 1^{er} janvier 2011, les entreprises canadiennes ayant une obligation publique de rendre des comptes devront commencer à appliquer les Normes internationales d'information financière (« IFRS ») publiées par l'International Accounting Standards Board. Les IFRS reposent sur un cadre conceptuel semblable à celui sur lequel sont fondés les PCGR du Canada, mais elles présentent des différences importantes en ce qui a trait à la constatation, à l'évaluation et aux informations à fournir. La Société évalue actuellement l'incidence de l'adoption des IFRS sur ses états financiers consolidés.

2. ACTIVITÉS DE FINANCEMENT ET D'INVESTISSEMENT

Facilité de crédit renouvelable

Air Canada a une facilité de crédit renouvelable garantie de 400 \$, décrite plus en détail à la note 8 afférente aux états financiers consolidés annuels 2007 de la Société, sur laquelle la Société ne peut plus prélever aucun montant tant que la Société et les prêteurs ne se seront pas entendus sur des modifications satisfaisantes pour les deux parties relativement à un engagement financier et à d'autres conditions. Au troisième trimestre de 2008, la Société et les prêteurs ont conclu un accord modificateur selon lequel les deux parties s'engagent à négocier les conditions modifiées de la facilité et selon lequel la Société consent à ne pas demander de financement au titre de la facilité jusqu'à ce que les modifications soient acceptées. Le 30 octobre 2008, la Société et les prêteurs ont conclu un nouvel accord modificateur selon lequel l'engagement a été réduit à 200 \$ et la Société a convenu de suspendre l'obligation, pour les prêteurs, de tenir compte de modifications en échange d'une plus grande marge de manœuvre, eu égard à la facilité, susceptible de permettre à la Société de trouver d'autres mécanismes de financement. Aucune négociation avec les prêteurs n'est actuellement en cours et rien ne peut garantir que des modifications satisfaisantes pour les deux parties seront convenues, que la Société pourra prélever des sommes sur la facilité, que la Société ne décidera pas de résilier la facilité ou qu'une facilité de rechange ou d'autres mécanismes de financement seront établis.

Opérations de cession-bail

Au deuxième trimestre de 2008, la Société a pris livraison de trois appareils 777 de Boeing. Un appareil a été financé en vertu d'une garantie d'emprunt consentie par l'Export-Import Bank of the United States (« EXIM »), comme il est indiqué ci-dessous. Deux des appareils ont été financés par des opérations de cession-bail qui ont donné lieu à un produit de 297 \$. Le gain à la vente de 30 \$ connexe a été reporté et sera appliqué en réduction de la charge au titre de la location avions sur la durée des baux. Les contrats de location sont comptabilisés comme des contrats de location-exploitation et prévoient des baux de 12 ans et des versements mensuels.

Au premier trimestre de 2008, la Société a pris livraison de quatre appareils 777 de Boeing. Un appareil a été financé en vertu d'une garantie d'emprunt consentie par EXIM, comme il est indiqué ci-dessous. Trois des appareils ont été financés par des opérations de cession-bail qui ont donné lieu à un produit de 411 \$. Le gain à la vente de 47 \$ connexe a été reporté et sera appliqué en réduction de la charge au titre de la location avions sur la durée des baux. Les contrats de location sont comptabilisés comme des contrats de location-exploitation et prévoient des baux de 12 ans et des versements mensuels.

Emprunts

Financement des appareils de Boeing

Le tableau qui suit présente les emprunts libellés en yens (JPY), garantis par le matériel volant livré, d'une valeur comptable de 249 \$ au 30 septembre 2008, qu'Air Canada a souscrits au cours de la période de neuf mois terminée le 30 septembre 2008 pour financer l'acquisition de deux appareils de Boeing :

	Nombre d'appareils	Taux d'intérêt	Échéance	Montant initial de l'emprunt en JPY	Montant initial de l'emprunt en \$ CA
Deuxième trimestre de 2008					
777 – 300 de Boeing	1	1,05 %	2020	11 199	106 \$
Premier trimestre de 2008					
777 – 200 de Boeing	1	1,03 %	2020	10 387	98 \$

Au deuxième trimestre de 2008, des frais de financement de 3 \$ ont été comptabilisés au titre de ces emprunts, comparativement à des frais de 4 \$ au premier trimestre de 2008. Ces frais sont capitalisés sur les périodes précédant la mise en service des biens.

Le tableau ci-dessous résume les obligations concernant le remboursement du capital (en \$ CA) liées au financement obtenu au cours de la période de neuf mois terminée le 30 septembre 2008 pour le matériel volant de Boeing, selon le taux de change en vigueur à cette date :

	Reste de 2008	2009	2010	2011	2012	Par la suite	Total
Financement des appareils de Boeing	4 \$	18 \$	18 \$	18 \$	18 \$	133 \$	209 \$

Financement des appareils d'Embraer

Le tableau qui suit présente les emprunts, garantis par le matériel volant livré, d'une valeur comptable de 87 \$ au 30 septembre 2008, qu'Air Canada a souscrits au cours de la période de neuf mois terminée le 30 septembre 2008 pour financer l'acquisition de trois appareils d'Embraer :

	Nombre d'appareils	Taux d'intérêt	Échéance	Montant initial de l'emprunt en \$ US	Montant initial de l'emprunt en \$ CA
Premier trimestre de 2008 190 d'Embraer	3	4,97 – 6,39 %	2020	68 \$	67 \$

Au premier trimestre de 2008, des frais de financement de 1 \$ ont été comptabilisés au titre de ces emprunts. Ces frais sont capitalisés sur les périodes précédant la mise en service des biens.

Le tableau ci-dessous résume les obligations concernant le remboursement du capital (en \$ CA) liées au financement obtenu au cours de la période de neuf mois terminée le 30 septembre 2008 pour le matériel volant d'Embraer, selon le taux de change en vigueur à cette date :

	Reste de 2008	2009	2010	2011	2012	Par la suite	Total
Financement des appareils d'Embraer	1 \$	3 \$	3 \$	4 \$	4 \$	55 \$	70 \$

Cessions et provisions relatives aux immobilisations

Aux deuxième et troisième trimestres de 2008 :

- La Société n'a enregistré aucune cession ou provision notable au cours des trimestres.

Au premier trimestre de 2008 :

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

Au troisième trimestre de 2007 :

- La Société n'a enregistré aucune cession ou provision notable au cours du trimestre.

Au deuxième trimestre de 2007 :

- Un CRJ-100 appartenant à Air Canada et loué à Jazz a été endommagé au-delà de toute réparation possible. Le produit de l'assurance s'étant établi à 21 \$, Air Canada a comptabilisé un gain à la cession de 14 \$ (10 \$ après impôts).

Au premier trimestre de 2007 :

- La Société a vendu un de ses biens immobiliers à vocation commerciale, d'une valeur comptable de 37 \$, pour un produit net de 42 \$. Le gain à la vente de 5 \$ (4 \$ après impôts) réalisé sur ce bien immobilier a été constaté dans le secteur Air Canada.
- La Société a vendu 18 appareils retirés du service, d'une valeur comptable de néant, pour un produit de 2 \$. Le gain à la vente réalisé de 2 \$ (1 \$ après impôts) a été comptabilisé dans le secteur Air Canada.

Financement avant livraison

Les conditions du financement avant livraison sont décrites à la note 8 des états financiers consolidés de 2007 de la Société.

Au troisième trimestre de 2008, la Société n'a effectué aucun prélèvement et aucun remboursement au titre du financement avant livraison.

Au deuxième trimestre de 2008, la Société a prélevé une tranche supplémentaire de 13 \$ et a remboursé un montant de 197 \$ au titre du financement avant livraison.

Au premier trimestre de 2008, La Société a prélevé une tranche supplémentaire de 26 \$ et a remboursé un montant de 238 \$ au titre du financement avant livraison.

Engagements

Voir la note 8 pour une analyse des engagements de la Société concernant le matériel volant.

Événement postérieur à la date du bilan

Voir la note 12, « Événements postérieurs à la date du bilan », pour de plus amples renseignements sur le nouveau montage financier mis en œuvre par la Société.

3. CHARGE DE RETRAITE ET D'AVANTAGES COMPLÉMENTAIRES

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

	Trimestres terminés les 30 septembre		Périodes de neuf mois terminées les 30 septembre	
	2008	2007	2008	2007*
Charge au titre des prestations de retraite	22 \$	34 \$	67 \$	109 \$
Charge au titre des avantages complémentaires	26	26	78	79
Montant imputé à ACE, à Aveos¹⁾ et à Aéroplan	48	60	145	188
(11)	(11)	(31)	(31)	
Charge nette de retraite et d'avantages complémentaires	37 \$	49 \$	114 \$	157 \$

* Les résultats consolidés d'Air Canada comprennent les résultats de Jazz jusqu'au 24 mai 2007 (note 1).

- ¹⁾ Le 23 septembre 2008, ACTS Aéro est devenue officiellement Aveos Performance aéronautique inc. (« Aveos »). Voir la note 7 – Opérations entre apparentés.

Obligations de capitalisation des régimes de retraite

Selon l'évaluation actuarielle du 1^{er} janvier 2008, les projections des obligations de capitalisation des régimes de retraite de la Société pour le reste de 2008 et pour l'ensemble de l'exercice 2008 sont ventilées comme suit :

	Reste de 2008	2008
Coûts des services passés au titre des régimes agréés canadiens	60 \$	194 \$
Coûts des services rendus au titre des régimes agréés canadiens	45	170
Autres conventions de retraite	17	92
Obligations projetées au titre des régimes de retraite	122 \$	456 \$

Les variations des conditions économiques, et notamment le rendement des actifs des régimes et les fluctuations des taux d'intérêt, sont susceptibles de se répercuter sur les projections quant au niveau de cotisations requises. Les cotisations requises présentées ci-dessus ont été établies à partir de l'hypothèse qu'il n'y aurait ni gains ni pertes au titre de l'actif ou du passif des régimes pendant toute la période projetée et elles ne reflètent pas la situation économique de 2008 à ce jour. Si la conjoncture récente perdure, la Société prévoit que l'évaluation du 1^{er} janvier 2009 mènera à une augmentation substantielle des obligations de capitalisation à compter du deuxième semestre de 2009.

4. PROVISIONS LIÉES À LA MAIN-D'ŒUVRE

Le tableau ci-dessous indique les changements apportés aux provisions liées à la main-d'œuvre, comprises dans le passif à long terme lié aux employés (la partie à moins d'un an est incluse dans les « Créditeurs et charges à payer »).

	Trimestres terminés les 30 septembre		Périodes de neuf mois terminées les 30 septembre	
	2008	2007	2008	2007*
Solde au début de la période	62 \$	87 \$	66 \$	106 \$
Accroissement des intérêts	1	1	3	4
Charges constatées au titre des salaires et des charges sociales	7	5	20	16
Charges engagées	(8)	(12)	(27)	(41)
Déconsolidation de Jazz	Note 1	-	-	(4)
Solde à la fin de la période	62	81	62	81
Partie à court terme	(27)	(30)	(27)	(30)
	35 \$	51 \$	35 \$	51 \$

* Les résultats consolidés d'Air Canada comprennent les résultats de Jazz jusqu'au 24 mai 2007 (note 1).

De temps à autre, la Société offre certains programmes de cessation d'emploi à certains employés. Le coût de ces programmes est constaté dans le poste « Salaires et charges sociales ». Au troisième trimestre de 2008, la Société a comptabilisé une charge de 7 \$ (12 \$ pour la période de neuf mois terminée le 30 septembre 2008) au titre des programmes en cours.

Par suite des hausses records du prix du carburant, Air Canada a annoncé, le 17 juin 2008, une réduction de la capacité qui aura une incidence sur le parc aérien et sur l'effectif dès la mise en œuvre des horaires d'automne et d'hiver. La réduction prévue du nombre de vols nécessitera moins d'employés pour l'exploitation, ce qui entraînera la suppression de jusqu'à 2 000 postes à tous les échelons de l'organisation. Au deuxième trimestre de 2008, Air Canada a comptabilisé une charge de 8 \$ dans le poste « Salaires et charges sociales » au titre de la réduction de l'effectif non syndiqué. La Société prévoit que les coûts relatifs à la réduction programmée de l'effectif syndiqué pourront être déterminés et comptabilisés au quatrième trimestre de 2008, mais ces coûts ne devraient pas être importants étant donné l'effet de l'attrition et des programmes de congé autorisé.

5. INSTRUMENTS FINANCIERS ET GESTION DES RISQUES

Comme il est mentionné à la note 1, le 1^{er} janvier 2008, la Société a adopté les chapitres 3862 et 3863 de l'ICCA. Ces nouvelles normes étoffent les informations à fournir concernant les instruments financiers.

Récapitulatif des instruments financiers

	Valeurs comptables					31 décembre 2007	
	30 septembre 2008						
	Classement des instruments financiers						
	Détenus à des fins de transaction	Détenus jusqu'à leur échéance	Prêts et créances	Passifs financiers évalués au coût après amortissement	Total		
Actifs financiers							
Trésorerie et équivalents de trésorerie	497 \$	- \$	- \$	- \$	497 \$	527 \$	
Placements à court terme	617	-	-	-	617	712	
Liquidités soumises à restrictions	82	-	-	-	82	124	
Débiteurs	-	-	944	-	944	750	
Dépôts et autres actifs							
Liquidités soumises à restrictions	63	-	-	-	63	84	
Papier commercial adossé à des actifs	29	-	-	-	29	29	
Dépôts liés à des appareils et autres dépôts	-	320	-	-	320	309	
Instruments dérivés							
Dérivés liés au carburant	-	-	-	-	-	10	
Dérivés sur devises	56	-	-	-	56	-	
Swaps croisés	5	-	-	-	5	-	
Swaps de taux d'intérêt	9	-	-	-	9	7	
	1 358 \$	320 \$	944 \$	- \$	2 622 \$	2 552 \$	
Passifs financiers							
Créditeurs	- \$	- \$	- \$	1 354 \$	1 354 \$	1 119 \$	
Partie à moins d'un an de la dette à long terme et des obligations locatives	-	-	-	408	408	413	
Dette à long terme et obligations locatives	-	-	-	3 962	3 962	4 006	
Instruments dérivés							
Dérivés liés au carburant ¹⁾	10	-	-	-	10	-	
Dérivés sur devises	-	-	-	-	-	124	
Swaps de taux d'intérêt	-	-	-	-	-	2	
	10 \$	- \$	- \$	5 724 \$	5 734 \$	5 664 \$	

¹⁾ Les dérivés liés au carburant présentés ci-dessus ont trait à la partie à moins d'un an et à la partie à long terme des dérivés liés au carburant qui n'ont pas été désignés aux fins de la comptabilité de couverture. Les dérivés liés au carburant désignés aux fins de la comptabilité de couverture ont une juste valeur de 6 \$, avec une position favorable aux contreparties, (67 \$, avec une position favorable à la Société, au 31 décembre 2007) et sont décrits plus amplement ci-dessous.

Le classement des instruments financiers n'a subi aucun changement depuis le 31 décembre 2007.

Aux fins de la gestion de sa trésorerie, la Société peut à l'occasion liquider certains placements à court terme avant leur échéance initiale. Ces instruments financiers ne réunissent donc pas les critères nécessaires pour être classés dans les placements détenus jusqu'à leur échéance et ont été désignés comme étant détenus à des fins de transaction. Ils sont comptabilisés à la juste valeur, et les variations de la juste valeur sont classées dans les intérêts créditeurs.

Garanties liées à des opérations de crédit-bail

La Société détient des dépôts, dont la valeur comptable, soit 15 \$, est proche de la juste valeur, en garantie de certains appareils loués et sous-loués à des tiers. Ces dépôts ne sont pas porteurs d'intérêts pour le locataire ou le sous-locataire. De ces dépôts, une tranche de 9 \$ a été affectée en garantie des obligations de la Société à l'endroit des loueurs des appareils, le montant résiduel détenu par Air Canada n'étant soumis à aucune restriction pendant la durée du bail. Les garanties détenues par la Société sont rendues au locataire ou au sous-locataire, selon le cas, à la fin du bail ou de la durée de la sous-location, à condition qu'il n'y ait eu aucun défaut de paiement pendant la durée du bail ou de la sous-location.

Récapitulatif des gains (pertes) sur instruments financiers comptabilisés à la juste valeur

	Trimestres terminés les 30 septembre		Périodes de neuf mois terminées les 30 septembre	
	2008	2007	2008	2007
Partie inefficace des couvertures du prix du carburant	(58) \$	(8) \$	24 \$	8 \$
Dérivés liés au carburant auxquels ne s'applique pas la comptabilité de couverture	(54)	8	31	12
Swaps croisés	19	-	6	-
Autres	-	(2)	(1)	6
Gain (perte) sur instruments financiers comptabilisés à la juste valeur¹⁾	(93) \$	(2) \$	60 \$	26 \$

¹⁾ Voir la rubrique « Risque lié au prix du carburant » pour de plus amples renseignements sur les pertes sur dérivés liés au carburant comptabilisées dans les « Autres éléments du résultat étendu ».

Gestion des risques

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

Risque de taux d'intérêt

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

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

Le ratio dette à taux fixe-dette à taux variable vise à assurer une certaine marge de manœuvre quant à la structure du capital de la Société et est fonction d'un objectif à long terme de 60 % à taux fixe et 40 % à taux variable. Le ratio au 30 septembre 2008 est de 56 % à taux fixe pour 44 % à taux variable, compte tenu de l'incidence des positions sur swaps de taux d'intérêt. Les positions sur swaps croisés ont été liquidées le 1^{er} octobre 2008, avec une juste valeur de 4 \$ favorable à la Société. Le ratio ajusté au 1^{er} octobre 2008 est de 61 % à taux fixe pour 39 % à taux variable.

Suivent les dérivés employés pour les activités de gestion du risque de taux d'intérêt et les ajustements comptabilisés au cours des neuf premiers mois de 2008 :

- Au 30 septembre 2008, la Société avait conclu trois contrats de swap croisé d'une valeur notionnelle totale de 300 \$ (283 \$ US) relativement au financement d'appareils 777 de Boeing. Ces swaps viennent respectivement à échéance en mars 2019, en mai 2019 et en juin 2019. Ils convertissent les versements de capital et d'intérêts sur la dette libellée en dollars américains en dette libellée en dollars canadiens à un taux de change égal à la valeur au pair (1 \$ CA pour un 1 \$ US) et convertissent en taux variable le taux fixe de 5,208 % assorti à cette dette. Au 30 septembre 2008, ces contrats avaient

une juste valeur de 5 \$, avec une position favorable à la Société. Ces instruments dérivés n'ont pas été désignés comme des éléments de couverture aux fins comptables et sont évalués à la juste valeur tous les trimestres. Au trimestre terminé le 30 septembre 2008, la Société a inscrit un gain de 19 \$ dans le poste « Gain (perte) sur instruments financiers comptabilisés à la juste valeur » relativement à ces dérivés (gain de 6 \$ pour la période de neuf mois terminée le 30 septembre 2008). Comme il a été mentionné ci-dessus, ces swaps ont été liquidés le 1^{er} octobre 2008 pour une juste de valeur de 4 \$, avec position favorable à la Société.

- Au 30 septembre 2008, la Société avait conclu deux contrats de swap de taux d'intérêt d'une valeur notorielle totale de 103 \$ (97 \$ US) relativement au financement de deux appareils 767 de Boeing. Ces swaps viennent respectivement à échéance en juillet 2022 et en janvier 2024. Ils convertissent les loyers à taux fixes prévus aux contrats de location des deux appareils en loyers à taux variable. Au 30 septembre 2008, ces contrats avaient une juste valeur de 9 \$, avec une position favorable à la Société. Ces instruments dérivés n'ont pas été désignés comme des éléments de couverture aux fins comptables et sont évalués à la juste valeur tous les trimestres. Au trimestre terminé le 30 septembre 2008, la Société a inscrit un gain de 1 \$ dans le poste « Gain (perte) sur instruments financiers comptabilisés à la juste valeur » relativement à ces dérivés (gain de 2 \$ pour la période de neuf mois terminée le 30 septembre 2008) (gain de 3 \$ pour le trimestre terminé le 30 septembre 2007 et perte de 1 \$ pour la période de neuf mois terminée le 30 septembre 2007).
- Au cours du premier trimestre de 2008, le seul contrat de swap de taux d'intérêt portant sur un appareil 190 d'Embraer encore en cours de la Société est arrivé à échéance avec une juste valeur de 2 \$ en faveur de la contrepartie. Aucun gain ou aucune perte n'a été comptabilisé au cours du trimestre.

Risque de change

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

La majeure partie de l'encours de la dette de la Société est libellée en dollars américains. La dette libellée en dollars américains agit comme couverture économique du matériel volant visé, qui est habituellement acheté et vendu en dollars américains par Air Canada. La Société est aussi exposée au risque de change sur ses créances clients libellées en devises et sur ses flux de trésorerie nets libellés en devises. La gestion du risque vise à réduire le risque de flux de trésorerie auquel est exposée la Société du fait de ses flux de trésorerie libellés en devises.

Suit une description des dérivés actuellement employés aux fins des activités de gestion du risque de change et les ajustements comptabilisés au cours des neuf premiers mois de 2008 :

- Au 30 septembre 2008, la Société avait passé des contrats de change à terme et des contrats d'options sur devises convertissant des dollars américains et des euros en dollars canadiens relativement à 1 482 \$ (1 398 \$ US) et à 4 \$ (3 €) et échéant en 2008, en 2009 et en 2010. La juste valeur de ces contrats sur devises au 30 septembre 2008 était de 56 \$ avec position favorable à la Société (124 \$ au 31 décembre 2007, avec position favorable aux tiers relativement à 2 132 \$ (2 158 \$ US) et 26 \$ (18 €) échéant en 2008 et en 2009). Ces instruments dérivés n'ont pas été désignés comme couvertures aux fins comptables et sont évalués à la juste valeur tous les trimestres. Au cours du trimestre terminé le 30 septembre 2008, un gain de 70 \$ a été constaté dans le poste « Gain (perte) de change » relativement à ces dérivés, en regard d'un gain de 153 \$ pour la période de neuf mois terminée le 30 septembre 2008 (perte de 117 \$ pour le trimestre terminé le 30 septembre 2007 et perte de 212 \$ pour la période de neuf mois terminée le 30 septembre 2007).
- Les swaps croisés décrits à la rubrique sur la gestion du risque de taux d'intérêt, ci-dessus, agissent comme couverture économique du risque de change sur le financement de deux appareils 777 de Boeing, dont le capital était de 300 \$ (283 \$ US) au 30 septembre 2008.
- La Société avait aussi conclu des swaps de devises à l'égard de 11 CRJ. Ces contrats sont arrivés à échéance en janvier 2008 et avaient une juste valeur négligeable. Aucun gain ou aucune perte n'a été comptabilisé au cours du trimestre.

Risque de liquidité

Le risque de liquidité correspond au risque que la Société éprouve des difficultés à honorer des engagements liés à ses passifs financiers. La dette à long terme émise par la Société est généralement assortie d'obligations de remboursement de capital et d'intérêts fixes pendant toute la durée de l'instrument.

La Société contrôle et gère le risque de liquidité en préparant des prévisions de trésorerie à cycle continu, en surveillant l'état et la valeur des actifs disponibles pour garantir les arrangements de financement et en préservant sa marge de manœuvre relativement à ces arrangements. Voir la rubrique 6.3 du rapport de gestion du troisième trimestre de 2008 pour une analyse plus approfondie de la liquidité.

Risque de marché

Le risque de marché correspond au risque que la juste valeur ou les flux de trésorerie futurs d'un instrument financier fluctuent en raison des variations des prix du marché. Le risque de marché inclut trois types de risque : le risque de change, le risque de taux d'intérêt et l'autre risque de prix, qui comprend le risque de prix des marchandises. Se reporter à la rubrique sur le papier commercial adossé à des actifs ci-dessous pour obtenir des renseignements sur les instruments de ce type détenus par la Société et les risques de marché connexes.

Les instruments dérivés auxquels la Société a recours l'exposent aux risques de marché. La Société ne recourt aux instruments dérivés qu'aux fins de la gestion des risques et non à des fins spéculatives. De ce fait, les variations des flux de trésorerie liés aux instruments dérivés qui résultent de l'exposition aux risques de marché sont en principe annulées par les variations des flux de trésorerie associées au risque faisant l'objet de la couverture.

Analyse de sensibilité

Suit une analyse de sensibilité pour chaque type de risque de marché auquel la Société est exposée du fait des instruments financiers significatifs qu'elle a comptabilisés. L'analyse de sensibilité est fondée sur les changements des variables de risque pertinentes raisonnablement possibles au cours de la période de prévisions, c'est-à-dire un an. Ces hypothèses ne sont pas nécessairement représentatives des variations réelles de ces risques et ne sauraient être considérées comme fiables.

	Risque de taux d'intérêt ¹⁾		Risque de change ²⁾		Autre risque de prix ³⁾		Autre risque de prix ³⁾	
	Bénéfice		Bénéfice		Bénéfice	Autres éléments du résultat étendu, montant net	Bénéfice	Autres éléments du résultat étendu, montant net
	Variation de 1 %	Augmentation de 5 %	Diminution de 5 %		Diminution de 10 %		Augmentation de 10 %	
Trésorerie et équivalents de trésorerie	4 \$	- \$	- \$	- \$	- \$	- \$	- \$	- \$
Placements à court terme	6 \$	- \$	- \$	- \$	- \$	- \$	- \$	- \$
Dépôts liés à du matériel volant	- \$	(9) \$	9 \$	- \$	- \$	- \$	- \$	- \$
Dette à long terme et obligations locatives	15 \$	216 \$	(216) \$	- \$	- \$	- \$	- \$	- \$
Dérivés sur devises	- \$	(76) \$	64 \$	- \$	- \$	- \$	- \$	- \$
Dérivés liés au carburant	- \$	- \$	- \$	(67) \$	(26) \$	64 \$	28 \$	

¹⁾ L'incidence favorable ou défavorable des variations de taux d'intérêt sera sensiblement la même, compte tenu des niveaux actuels des prix et des hypothèses.

²⁾ L'augmentation (diminution) du change est attribuable au raffermissement (affaiblissement) du dollar canadien.

³⁾ L'autre risque de prix a trait aux dérivés de la Société liés au carburant. L'analyse de sensibilité est fondée sur une diminution ou une augmentation de 10 % du prix de la marchandise sous-jacente. Elle repose aussi sur l'hypothèse que la comptabilité de couverture est efficace à 100 % pour la période et que les variations de la juste valeur des dérivés échéant à moins d'un an sont portées au résultat tandis que celles correspondant aux dérivés à plus longue échéance sont comptabilisées dans les autres éléments du résultat étendu.

Risque de crédit

Afin d'atténuer sa vulnérabilité au risque de crédit, la Société passe régulièrement en revue les cotes de solvabilité de ses contreparties. Au troisième trimestre de 2008, une contrepartie a manqué à ses obligations de paiement pour un certain nombre de contrats de dérivés conclus avec la Société. La Société a en conséquence comptabilisé une perte de 6 \$ et de 2 \$, respectivement, relativement à ces dérivés sur devises

et à ces dérivés liés au carburant. La perte a été constatée dans le poste « Produits (charges) hors exploitation ».

Risque lié au prix du carburant

Afin d'atténuer sa vulnérabilité aux prix du carburéacteur et d'aider à réduire la volatilité des flux de trésorerie liés à l'exploitation, la Société conclut des contrats dérivés avec des intermédiaires financiers. La Société utilise les contrats dérivés pour le carburéacteur ainsi que pour d'autres marchandises à base de pétrole, comme le mazout et le pétrole brut, en raison de la liquidité relativement limitée des instruments dérivés sur le carburéacteur à moyen et long termes, le carburéacteur n'étant pas négocié sur un marché boursier organisé. La Société n'achète ni ne détient aucun instrument financier à des fins de négociation.

Les dérivés liés au carburant comprennent autant les dérivés qui ont été désignés aux fins de la comptabilité de couverture que ceux qui ne l'ont pas été. La partie échéant à moins d'un an de l'actif dérivé de 12 \$ est prise en compte dans le poste « Dérivés liés au carburant », l'élément de passif à court terme de 30 \$ est pris en compte dans le poste « Créditeurs et charges à payer » et la partie à long terme de l'actif dérivé de 2 \$ est prise en compte dans le poste « Dépôts et autres actifs » du bilan consolidé.

Suit l'incidence sur les états financiers des dérivés liés au carburant désignés aux fins de la comptabilité de couverture :

- La juste valeur des dérivés liés au carburant désignés aux fins de la comptabilité de couverture qui sont en cours au 30 septembre 2008 se chiffre à 6 \$, avec position favorable pour les contreparties.
- La variation de la juste valeur des dérivés liés au carburant désignés aux fins de la comptabilité de couverture s'établit à (386) \$ pour le troisième trimestre de 2008 (97 \$ pour la période de neuf mois terminée le 30 septembre 2008) :
 - La partie efficace latente de la variation de la juste valeur des dérivés comptabilisée au troisième trimestre de 2008 a correspondu à une perte de 280 \$ (gain de 67 \$ pour la période de neuf mois terminée le 30 septembre 2008). La partie efficace réalisée de la variation de la juste valeur des dérivés comptabilisée dans les autres éléments du résultat étendu a correspondu à une perte de 48 \$ pour le troisième trimestre de 2008 (gain de 6 \$ pour la période de neuf mois terminée le 30 septembre 2008). Les autres éléments du résultat étendu totalisent (244) \$ pour le trimestre terminé le 30 septembre 2008 et 29 \$ pour la période de neuf mois terminée le 30 septembre 2008, et ils sont présentés nets d'impôts dans l'état consolidé du résultat étendu d'Air Canada.
 - La partie inefficace de la variation de la juste valeur des dérivés comptabilisée dans les produits (charges) hors exploitation a correspondu à une perte de 58 \$ pour le troisième trimestre de 2008 (gain de 24 \$ pour la période de neuf mois terminée le 30 septembre 2008). La partie inefficace correspond à l'écart entre la variation de la valeur intrinsèque et la variation de la juste valeur de marché des dérivés ainsi qu'à l'écart entre la valeur du dérivé de substitution d'Air Canada et celle du dérivé de la contrepartie. La perte enregistrée dans les produits (charges) hors exploitation est attribuable au fait que la diminution de la juste valeur de marché des dérivés est supérieure à la baisse de leur valeur intrinsèque.
- Au troisième trimestre de 2008, les contrats dérivés liés au carburant sont arrivés à échéance avec une juste valeur favorable de 74 \$ pour la Société.
- Au troisième trimestre de 2008, la charge de carburant a diminué de 64 \$ (190 \$ pour la période de neuf mois terminée le 30 septembre 2008). Cette diminution a été comptabilisée en retranchant du cumul des autres éléments du résultat étendu le montant inscrit au poste « Reclassement au résultat des gains réalisés nets » qui s'élève à 44 \$, après impôts, pour le trimestre terminé le 30 septembre 2008 (129 \$\$, après impôts, pour la période de neuf mois terminée le 30 septembre 2008).
- Au troisième trimestre de 2008, le cumul des autres éléments du résultat étendu a enregistré une diminution de 392 \$, avant impôts de 104 \$ (117 \$, avant impôts de 17 \$, pour la période de neuf mois terminée le 30 septembre 2008). En date du 30 septembre 2008, le solde du cumul des autres éléments du résultat étendu se chiffre à (44) \$. Le montant net estimatif des gains et des pertes présentés dans le cumul des autres éléments du résultat étendu qui devrait être reclassé au résultat net au cours des 12 mois à venir est de 18 \$ avant impôts.

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

- Au cours du troisième trimestre de 2008, l'arrivée à échéance de contrats de dérivés liés au carburant a été favorable de 2 \$ pour la Société (favorable de 21 \$ pour la Société pour la période de neuf mois terminée le 30 septembre 2008).
- La juste valeur des dérivés liés au carburant en cours au 30 septembre 2008 auxquels n'a pas été appliquée la comptabilité de couverture se chiffre à 10 \$, avec position favorable pour les contreparties.
- La variation de la juste valeur des contrats dérivés pour la période représente une perte de 54 \$ (un gain de 31 \$ pour la période de neuf mois terminée le 30 septembre 2008) et a été comptabilisée dans les produits (charges) hors exploitation.

Papier commercial adossé à des actifs (« PCAA »)

La Société détient un PCAA non bancaire de 37 \$ (29 \$ après ajustement de la juste valeur) inscrit dans les « Dépôts et autres actifs ». La valeur comptable au 30 septembre 2008 tient compte de diverses hypothèses quant à la juste valeur des placements, notamment de facteurs comme les scénarios d'estimation des flux de trésorerie et les taux d'actualisation ajustés au risque. Les hypothèses utilisées pour estimer la juste valeur des placements sont susceptibles de changer, ce qui pourrait se traduire par d'autres ajustements des résultats hors exploitation dans l'avenir. Aucun ajustement de la valeur comptable n'a cependant été constaté pour les neuf premiers mois de 2008.

Analyse des échéances

Suit une analyse des échéances, fondée sur les flux de trésorerie contractuels avant actualisation, pour certains passifs financiers. L'analyse porte sur les volets « capital » et « intérêts » des obligations de paiement liées à la dette à long terme et repose sur les taux d'intérêt et les taux de change en vigueur au 30 septembre 2008.

	Reste de 2008	2009	2010	2011	2012	Par la suite	Total
Obligations au titre de la dette à long terme	84 \$	310 \$	288 \$	294 \$	298 \$	2 091 \$	3 365 \$
Dette consolidée selon la NOC-15	76	107	156	349	93	192	973
Obligations locatives	93	167	163	157	200	625	1 405
	253 \$	584 \$	607 \$	800 \$	591 \$	2 908 \$	5 743 \$

L'analyse des échéances porte aussi sur des créateurs et charges à payer totalisant 1 364 \$, qui devraient être réglés d'ici un an.

6. INFORMATIONS SECTORIELLES

Depuis le 24 mai 2007, Air Canada compte un secteur isolable, comme il est indiqué à la note 1. Avant la déconsolidation de Jazz, Air Canada comptait deux secteurs isolables : Services Air Canada et Jazz. Le rapprochement entre les montants globaux déclarés pour chaque secteur d'activité et pour chaque région et les montants applicables des états financiers consolidés s'établit comme suit :

	Périodes de neuf mois terminées les 30 septembre					2007*	
	2008	Secteur			Total consolidé		
		Air Canada	Jazz	Élimination			
Produits d'exploitation							
Produits passages	7 531 \$	7 133 \$	- \$	- \$	7 133 \$		
Produits fret	402	408	-	-	408		
Autres produits	651	542	3	-	545		
Produits externes	8 584	8 083	3	-	8 086		
Produits intersectoriels	-	50	610	(660)	-		
Total des produits	8 584	8 133	613	(660)	8 086		
Charges d'exploitation							
Salaires et charges sociales	1 433	1 452	139	-	1 591		
Carburant avions	2 627	1 937	125	(124)	1 938		
Location avions	199	220	57	(16)	261		
Redevances aéroportuaires et de navigation	771	784	80	(81)	783		
Maintenance avions	502	584	50	(8)	626		
Communications et technologies de l'information	214	208	2	-	210		
Restauration et fournitures connexes	244	246	6	-	252		
Amortissement et désuétude	520	408	9	-	417		
Commissions	154	164	-	-	164		
Contrat d'achat de capacité conclu avec Jazz	711	696	-	(386)	310		
Autres charges d'exploitation	1 102	1 073	83	(45)	1 111		
Total des charges d'exploitation	8 477	7 772	551	(660)	7 663		
Bénéfice d'exploitation avant élément ci-dessous	107	361	62	-	423		
Provision pour les enquêtes sur les transports de fret	(125)	-	-	-	-		
Bénéfice (perte) d'exploitation	(18)	361	62	-	423		
Intérêts créditeurs	46	70	2	-	72		
Intérêts débiteurs	(231)	(259)	(3)	-	(262)		
Intérêts capitalisés	31	88	-	-	88		
Gain (perte) sur actifs immobilisés	(29)	19	-	-	19		
Gain (perte) sur instruments financiers comptabilisés à la juste valeur	60	26	-	-	26		
Autres produits (charges) hors exploitation	(3)	(14)	1	-	(13)		
Participation sans contrôle	(8)	(6)	-	(62)	(68)		
Gain (perte) de change	(128)	297	-	-	297		
Charge d'impôts sur les bénéfices	(18)	(188)	-	-	(188)		
Bénéfice (perte) sectoriel	(298) \$	394 \$	62 \$	(62) \$	394 \$		

* Les résultats consolidés d'Air Canada comprennent les résultats de Jazz jusqu'au 24 mai 2007 (note 1).

Le poste « Amortissement et désuétude » comprend un montant de 163 \$ (132 \$ en 2007) au titre de l'amortissement d'immobilisations corporelles pour le trimestre terminé le 30 septembre 2008, soit un montant de 483 \$ pour la période de neuf mois terminée le 30 septembre 2008 (385 \$ en 2007). Pour la période de neuf mois terminée le 30 septembre 2007, ce montant était ventilé comme suit : Air Canada : 376 \$ et Jazz : 9 \$.

Informations d'ordre géographique

Produits passagers	Trimestres terminés les 30 septembre		Périodes de neuf mois terminées les 30 septembre	
	2008	2007	2008	2007
Lignes intérieures	1 150 \$	1 139 \$	3 148 \$	2 998 \$
Lignes transfrontalières	467	470	1 455	1 428
Lignes transatlantiques	631	597	1 489	1 432
Lignes transpacifiques	328	310	775	758
Autres	190	144	664	517
	2 766 \$	2 660 \$	7 531 \$	7 133 \$

Produits fret	Trimestres terminés les 30 septembre		Périodes de neuf mois terminées les 30 septembre	
	2008	2007	2008	2007
Lignes intérieures	27 \$	28 \$	77 \$	80 \$
Lignes transfrontalières	5	6	14	19
Lignes transatlantiques	49	51	167	158
Lignes transpacifiques	46	38	110	122
Autres	12	9	34	29
	139 \$	132 \$	402 \$	408 \$

Les produits passagers et fret correspondent aux produits tirés des vols ayant leurs points de départ et de destination dans un pays ou une région spécifique. Les lignes transatlantiques concernent les vols ayant leurs points de départ et de destination principalement en Europe. Les lignes transpacifiques concernent les vols ayant leurs points de départ et de destination principalement en Asie. Les autres produits passagers et fret concernent les vols ayant leurs points de départ et de destination principalement en Amérique du Sud, dans la région du Pacifique Sud et dans les Antilles. Les autres produits d'exploitation proviennent principalement de clients situés au Canada. Les produits passagers comprennent aussi des produits tirés d'Aéroplan liés aux primes Aéroplan, après déduction de l'achat de 73 \$ de milles Aéroplan pour le trimestre terminé le 30 septembre 2008 (143 \$ pour la période de neuf mois terminée le 30 septembre 2008) et de 61 \$ de milles Aéroplan pour le trimestre terminé le 30 septembre 2007 (123 \$ pour la période de neuf mois terminée le 30 septembre 2007).

7. OPÉRATIONS ENTRE APPARENTÉS

Au 30 septembre 2008, ACE détient une participation de 75 % dans Air Canada. Air Canada est appelée à conclure diverses opérations entre apparentés avec ACE et avec Aveos Performance aéronautique inc. (« Aveos ») – anciennement Soutien & Services Techniques ACTS Aéro Inc. Aveos exerce les activités qu'exerçait auparavant ACTS SEC (« ACTS ») avant la vente d'ACTS annoncée par ACE et finalisée le 16 octobre 2007. Voir la note 20 des états financiers consolidés annuels de 2007 de la Société pour de plus amples informations sur Aveos.

Au troisième trimestre de 2008, ACTS SEC a liquidé pour un montant de 8 \$ certains contrats avec Air Canada dans le cadre de la monétisation. Ces contrats ont été comptabilisés comme des opérations sur capitaux propres, ce qui a donné lieu à une augmentation de 8 \$ du surplus d'apport.

Les soldes d'opérations commerciales entre apparentés sont assortis de modalités prévoyant généralement le paiement dans les 30 jours suivant la réception de la facture.

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

	30 septembre 2008	31 décembre 2007
Débiteurs		
ACE	9 \$	9 \$
Aveos	88	75
	97 \$	84 \$
Maintenance payée d'avance		
Aveos	7 \$	24 \$
	7 \$	24 \$
Créditeurs et charges à payer		
Aveos	45 \$	88 \$
	45 \$	88 \$

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

	Trimestres terminés les 30 septembre 2008 2007		Périodes de neuf mois terminées les 30 septembre 2008 2007	
	2008	2007	2008	2007
Produits				
Produits de location d'immeubles provenant d'ACE et d'Aveos	4 \$	10 \$	22 \$	31 \$
Produits tirés de services de technologie de l'information fournis à Aveos	4	4	11	11
Produits tirés de services généraux et autres fournis à ACE et à Aveos	3	6	22	16
Produits fret provenant d'Aveos	-	-	-	1
	11 \$	20 \$	55 \$	59 \$
Charges				
Charges de maintenance liées aux services d'Aveos	93 \$	130 \$	368 \$	505 \$
Recouvrement des salaires et charges sociales liés aux employés détachés auprès d'ACE et Aveos	(64)	(80)	(219)	(276)
	29 \$	50 \$	149 \$	229 \$

Voir la note 12, « Événements postérieurs à la date du bilan », pour de plus amples renseignements concernant une nouvelle entente conclue avec Aveos.

8. ENGAGEMENTS

Le tableau ci-dessous présente les obligations contractuelles découlant des contrats de location-exploitation et des dépenses en immobilisations faisant l'objet d'engagements d'Air Canada au 30 septembre 2008.

	Reste de 2008	2009	2010	2011	2012	Par la suite	Total
Obligations liées aux contrats de location-exploitation	78 \$	317 \$	307 \$	240 \$	221 \$	774 \$	1 937 \$
Dépenses en immobilisations faisant l'objet d'engagements	51	149	86	87	471	3 897	4 741
	129 \$	466 \$	393 \$	327 \$	692 \$	4 671 \$	6 678 \$

Appareils 777 de Boeing

La Société s'attend à ce que la livraison de deux appareils 777 de Boeing, prévue initialement au troisième trimestre de 2008, soit reportée à 2009 par Boeing. Les prévisions de dépenses en immobilisations d'Air Canada ont été modifiées pour rendre compte de ce retard.

Appareils 787 de Boeing

Boeing a avisé Air Canada que la livraison du premier appareil 787, prévue initialement en février 2010, était reportée à janvier 2012, et que les livraisons supplémentaires, qui devaient au départ s'échelonner entre 2010 et 2014, étaient reportées d'environ deux ans à deux ans et demi. Les prévisions de dépenses en immobilisations d'Air Canada, y compris les acomptes avant livraison, ont été modifiées pour rendre compte de ce retard.

9. ÉVENTUALITÉS**Enquêtes des autorités en matière de concurrence sur le transport de fret**

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

Au cours du premier trimestre de 2008, la Société a constaté une provision d'un montant estimatif provisoire de 125 \$. Cette estimation se fonde sur l'avancement actuel des enquêtes et des procédures ainsi que de l'évaluation par la Société de l'issue possible de certaines d'entre elles. La provision n'est pas liée aux procédures de tous les territoires de compétence, mais seulement des endroits où elle dispose de suffisamment d'information pour en établir une. La direction 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.

10. INFORMATIONS SUR LE CAPITAL

La Société considère le capital comme la somme de la dette à long terme, de la participation sans contrôle, des contrats de location-exploitation capitalisés et des capitaux propres. La Société a conclu des ententes de financement avant livraison relatives à la livraison ultérieure de certains avions et, comme les appareils n'ont pas encore été livrés, cette dette est exclue du calcul du capital. La Société inclut dans le capital les contrats de location-exploitation capitalisés, mesure couramment utilisée dans le secteur pour attribuer une valeur aux obligations en vertu de contrats de location-exploitation. La valeur correspond à la charge annualisée de location des appareils multipliée par 7,5, coefficient couramment utilisé dans le secteur du transport aérien. La mesure utilisée ne reflète pas nécessairement la juste valeur ou la valeur actualisée nette liée aux paiements minimaux futurs au titre des obligations locatives, car elle ne repose pas sur les paiements contractuels résiduels et que le coefficient peut ne pas tenir compte des taux d'actualisation implicites dans les contrats de location ou des taux en vigueur pour des obligations analogues assorties de conditions et de risques semblables. Cette définition du capital, utilisée par la direction, pourrait ne pas être comparable à d'autres mesures présentées par d'autres sociétés ouvertes.

La Société surveille aussi son ratio dette nette ajustée-total de la dette nette et des capitaux propres. La dette nette ajustée correspond à la somme de la dette à long terme, de la participation sans contrôle et des contrats de location-exploitation capitalisés moins la trésorerie, les équivalents de trésorerie et les placements à court terme.

La Société gère son capital en fonction des principaux objectifs suivants :

- Planifier les obligations de remboursement afin qu'elles cadrent avec la durée de vie prévue des principaux actifs générateurs de produits de la Société.
- Veiller à ce que la Société ait accès au capital afin de financer son programme de renouvellement et de remise en état du parc aérien et veiller à ce que les niveaux de trésorerie soient suffisants pour pallier la détérioration de la situation économique, le cas échéant.
- Maintenir un équilibre adéquat entre le capital provenant d'emprunts et le capital provenant d'investisseurs, selon l'évaluation donnée par le ratio dette nette ajustée-total de la dette nette et des capitaux propres.
- Maintenir la qualité de crédit de la Société afin de lui faciliter l'accès aux marchés financiers à des taux d'intérêt concurrentiels.

Dans le but de maintenir ou d'ajuster la structure de son capital, la Société prend les mesures suivantes : elle modifie parfois le type de capital auquel elle a recours, notamment en optant pour l'achat au lieu de la location, elle reporte ou annule des dépenses liées au matériel volant en n'exerçant pas les options disponibles ou en vendant les options qu'elle détient sur des appareils et elle émet des titres de créance ou de capitaux propres, le tout selon les conditions du marché et les modalités des ententes sous-jacentes conclues avec des tiers.

Au 30 septembre 2008 et au 31 décembre 2007, le calcul du capital total est le suivant :

	30 septembre 2008	31 décembre 2007
Dette à long terme et obligations locatives	3 962 \$	4 006 \$
Partie à moins d'un an de la dette à long terme et des obligations locatives	408	413
Participation sans contrôle	4 370	4 419
Contrats de location-exploitation capitalisés	192	184
Moins : financement avant livraison compris dans la dette à long terme	1 958	2 115
	(140)	(521)
Dette ajustée et participation sans contrôle	6 380	6 197
Capitaux propres	2 049	2 443
Capital total	8 429 \$	8 640 \$
Dette ajustée et participation sans contrôle	6 380 \$	6 197 \$
Moins : trésorerie, équivalents de trésorerie et placements à court terme	(1 114)	(1 239)
Dette nette ajustée et participation sans contrôle	5 266 \$	4 958 \$
Ratio dette nette ajustée-total de la dette nette ajustée et des capitaux propres	72,0 %	67,0 %

La détérioration du ratio depuis le 31 décembre 2007 est attribuable principalement à la diminution des capitaux propres enregistrée pendant la période de neuf mois terminée le 30 septembre 2008.

11. CONTRAT D'ACHAT DE CAPACITÉ DE JAZZ

Air Canada et Jazz sont parties au CAC de Jazz. Aux termes de ce contrat, Air Canada achète la quasi-totalité de la capacité du parc aérien de Jazz à des tarifs prédéterminés, et rembourse à Jazz, sans majoration, certains coûts refacturés visés par le CAC de Jazz, comprenant la charge de carburant, les redevances aéroportuaires et de navigation et autres. Les frais comportent un volet variable, qui est fonction de l'utilisation des appareils de Jazz, et un volet fixe. Ils sont présentés dans la catégorie concernée des charges d'exploitation, dans les résultats d'Air Canada. Voir la note 19, « Opérations entre apparentés », des états financiers consolidés annuels de 2007 de la Société pour de plus amples informations sur le CAC de Jazz. Les résultats consolidés d'Air Canada comprennent les résultats de Jazz jusqu'au 24 mai 2007 (note 1).

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

	Trimestres terminés les 30 septembre		Périodes de neuf mois terminées les 30 septembre	
	2008	2007	2008	2007
Frais au titre du CAC de Jazz	243 \$	234 \$	711 \$	696 \$
Coûts refacturés de Jazz pour le carburant	131	84	339	236
Coûts refacturés de Jazz au titre des redevances aéroportuaires	53	54	153	153
Autres coûts refacturés de Jazz	4	5	25	25
	431 \$	377 \$	1 228 \$	1 110 \$

12. ÉVÉNEMENTS POSTÉRIEURS À LA DATE DU BILAN**Nouveau montage financier**

Le 28 octobre 2008, la Société a conclu et reçu un financement de 92 \$ (75 \$ US), valable jusqu'au 15 décembre 2009 et devant être remboursé d'ici cette date dans l'éventualité où la société aurait reçu d'autres financements de recharge. Le financement porte intérêt au TIOL sur un mois majoré de 5,98 % (actuellement 9,10 %) et est garanti par une sûreté réelle et une hypothèque mobilière d'un montant en capital de 200 M\$. Le financement peut être remboursé en tout temps avant l'échéance, en tout ou en partie, sans pénalité.

Entente conclue avec Aveos concernant des conditions de paiement révisées

Air Canada et Aveos ont conclu une entente datée du 28 octobre 2008, aux termes de laquelle Air Canada a convenu d'assouplir temporairement les conditions de paiement consenties à Aveos dans le cadre de certaines ententes avec des apparentés. En échange des conditions de paiement assouplies, certaines lettres de crédit liées à l'Entente sur les régimes de retraite et avantages complémentaires, décrite à la note 20 des états financiers annuels consolidés de la Société pour 2007, ont été annulées. L'annulation des lettres de crédit procurera à Air Canada un montant en trésorerie de quelque 40 \$, compensé, pour 22 \$, par l'incidence des conditions de paiement assouplies consenties à Aveos, ce qui se traduit par des rentrées nettes de 18 \$ pour la Société.

Les conditions de paiement assouplies consenties à Aveos seront resserrées par étapes sur une période d'un an. La première étape est fixée à environ six mois après la date de l'entente et prévoit la remise correspondante des lettres de crédit à Aveos de façon que, d'ici octobre 2009, les lettres de crédit soient rétablies aux niveaux alors prévus dans l'Entente sur les régimes de retraite et avantages complémentaires conclue par les deux parties.