

AIR CANADA

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



Le 8 août 2008

État consolidé des résultats

Non vérifiés (en millions de dollars canadiens, sauf les montants par action)	Trimestres terminés les 30 juin		Semestres terminés les 30 juin	
	2008	2007*	2008	2007*
Produits d'exploitation				
Passages	2 454 \$	2 336 \$	4 765 \$	4 473 \$
Fret	139	135	263	276
Autres	189	151	481	383
	2 782	2 622	5 509	5 132
Charges d'exploitation				
Salaires et charges sociales	480	531	961	1 113
Carburant avions	848	637	1 563	1 222
Location avions	69	91	132	195
Redevances aéroportuaires et de navigation	255	256	496	499
Maintenance, matières et fournitures avions	172	222	375	471
Communications et technologies de l'information	72	69	145	140
Restauration et fournitures connexes	81	81	158	164
Amortissement et désuétude	Note 6	173	140	344
Commissions	47	51	100	110
Contrat d'achat de capacité conclu avec Jazz	Note 11	233	76	468
Autres	345	354	772	797
	2 775	2 508	5 514	5 060
Bénéfice (perte) d'exploitation avant l'élément suivant	7	114	(5)	72
Provision pour les enquêtes sur les transports de fret	Note 9	-	(125)	-
Bénéfice (perte) d'exploitation	7	114	(130)	72
Produits (charges) hors exploitation				
Intérêts créditeurs	15	24	33	51
Intérêts débiteurs	(78)	(87)	(159)	(180)
Intérêts capitalisés	8	28	25	64
Gain (perte) à la cession d'actifs	Note 2	7	14	(29)
Gain (perte) sur instruments financiers comptabilisés à la juste valeur	Note 5	176	(6)	153
Autres	-	(5)	(2)	(9)
	128	(32)	21	(25)
Bénéfice (perte) avant les éléments suivants	135	82	(109)	47
Participation sans contrôle	(3)	(31)	(6)	(68)
Gain (perte) de change	48	160	(41)	193
Charge d'impôts sur les bénéfices				
Impôts exigibles	-	-	-	(6)
Impôts futurs	(58)	(56)	(10)	(45)
Bénéfice (perte) de la période	122 \$	155 \$	(166) \$	121 \$
Bénéfice (perte) par action				
Résultat de base et dilué	1,22 \$	1,55 \$	(1,66) \$	1,21 \$

* 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 juin 2008	31 décembre 2007
ACTIF		
Actif à court terme		
Trésorerie et équivalents de trésorerie	719 \$	527 \$
Placements à court terme	778	712
	1 497	1 239
Liquidités soumises à restrictions	42	124
Débiteurs	943	750
Stocks de carburant avions	117	98
Dérivés liés au carburant	382	68
Charges payées d'avance et autres actifs à court terme	131	182
	3 112	2 461
Immobilisations corporelles	7 496	7 919
Charges reportées	49	51
Actifs incorporels	962	952
Dépôts et autres actifs	568	437
	12 187 \$	11 820 \$
PASSIF		
Passif à court terme		
Créditeurs et charges à payer	1 159 \$	1 226 \$
Produits passages perçus d'avance	1 722	1 245
Obligation au titre des milles Aéroplan	55	55
Partie à moins d'un an de la dette à long terme et des obligations locatives	396	413
	3 332	2 939
Dette à long terme et obligations locatives	3 863	4 006
Impôts sur les bénéfices futurs	88	88
Passif au titre des prestations de retraite et avantages complémentaires	1 738	1 824
Autres passifs à long terme	509	336
	9 530	9 193
Participation sans contrôle	190	184
CAPITAUX PROPRES		
Capital social	274	274
Surplus d'apport	1 793	1 791
Bénéfices non répartis	156	322
Cumul des autres éléments du résultat étendu	244	56
	2 467	2 443
	12 187 \$	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)	Semestres terminés les 30 juin	
	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	2	6
Déconsolidation de Jazz	-	82
Total du surplus d'apport	1 793	1 781
Bénéfices non répartis		
Solde au début de la période	322	(107)
Bénéfice net (perte) de la période	(166)	121
Total des bénéfices non répartis	156	14
Cumul des autres éléments du résultat étendu		
Solde au début de la période	56	(26)
Autres éléments du résultat étendu	188	24
Total du cumul des autres éléments du résultat étendu	244	(2)
Total des bénéfices non répartis et du cumul des autres éléments du résultat étendu	400	12
Total des capitaux propres	2 467 \$	2 067 \$

* 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 juin		Semestres terminés les 30 juin	
	2008	2007*	2008	2007*
Résultat étendu				
Bénéfice (perte) de la période	122 \$	155 \$	(166) \$	121 \$
Autres éléments du résultat étendu, après impôts				
Gains nets sur des dérivés liés au carburant visés par l'application de la comptabilité de couverture	Note 5	173	8	273
Reclassement au résultat des (gains) pertes réalisés nets sur les dérivés liés au carburant	Note 5	(62)	2	(85)
		111	10	188
		24		24
Total du résultat étendu	233 \$	165 \$	22 \$	145 \$

* 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 juin		Semestres terminés les 30 juin	
	2008	2007*	2008	2007*
Flux de trésorerie liés aux activités				
Exploitation				
Bénéfice (perte) de la période	122 \$	155 \$	(166) \$	121 \$
Ajustements liés au rapprochement avec les flux de trésorerie nets provenant de l'exploitation				
Amortissement et désuétude	173	140	344	273
Perte (gain) à la cession d'actifs	(7)	(14)	29	(21)
Perte (gain) de change	(64)	(154)	1	(187)
Impôts sur les bénéfices futurs	58	56	10	45
Excédent de la capitalisation des régimes d'avantages sociaux sur la charge constatée	(31)	(69)	(82)	(138)
Diminution de l'obligation au titre des milles Aéroplan	(13)	(21)	(29)	(46)
Provision pour les enquêtes sur les transports de fret	-	-	125	-
Participation sans contrôle	3	31	6	68
Variation des éléments hors trésorerie du fonds de roulement	149	(18)	401	315
Instruments financiers et autres	(176)	34	(195)	(13)
	214	140	444	417
Financement				
Emprunts liés au matériel volant	126	532	313	644
Distributions versées à la participation sans contrôle	-	(21)	-	(54)
Réduction de la dette à long terme et des obligations locatives	(319)	(89)	(641)	(167)
Réduction de la participation sans contrôle	-	-	-	(36)
	(193)	422	(328)	387
Investissement				
Placements à court terme	(165)	44	(66)	(83)
Nouvelles immobilisations corporelles	(225)	(735)	(628)	(1 168)
Produit de la vente d'actifs	-	1	27	45
Déconsolidation de la trésorerie de Jazz	-	(138)	-	(138)
Produit d'opérations de cession-bail	297	-	708	-
Gestion de trésorerie avec des apparentés	-	(21)	-	(34)
Autres	10	(18)	35	(2)
	(83)	(867)	76	(1 380)
Augmentation (diminution) de la trésorerie et des équivalents de trésorerie	(62)	(305)	192	(576)
Trésorerie et équivalents de trésorerie au début de la période	781	1 176	527	1 447
Trésorerie et équivalents de trésorerie à la fin de la période	719 \$	871 \$	719 \$	871 \$
Paiements en espèces d'intérêts	74 \$	64 \$	142 \$	120 \$
Paiements en espèces d'impôts sur les bénéfices	- \$	3 \$	- \$	3 \$

* 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 778 \$ au 30 juin 2008 (880 \$ au 30 juin 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 du Canada (« PCGR »), 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 reclassés afin qu'ils soient conformes à la présentation des états financiers adoptée pour la période considérée.

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 COMPTABLES**Informations 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'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 évalue actuellement l'incidence de l'adoption de cette nouvelle norme à compter du 1^{er} janvier 2009.

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 M\$, décrite plus en détail à la note 8 afférente aux états financiers consolidés annuels 2007 de la Société, sur laquelle la Société ne peut 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. Après le 30 juin 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. Comme le résultat des négociations est incertain, 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 sera établie.

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

Boeing

Le tableau qui suit présente les emprunts libellés en yens (JPY), garantis par le matériel volant livré, qu'Air Canada a souscrit au cours du semestre terminé le 30 juin 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 semestre terminé le 30 juin 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	9 \$	17 \$	17 \$	17 \$	17 \$	127 \$	204 \$

Embraer

Au premier trimestre de 2008, la Société a pris livraison de trois appareils 190 d'Embraer. Le tableau qui suit présente les emprunts, garantis par le matériel volant livré, qu'Air Canada a souscrits au cours du semestre terminé le 30 juin 2008 pour financer l'acquisition du matériel volant 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 semestre terminé le 30 juin 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	2 \$	3 \$	3 \$	3 \$	4 \$	53 \$	68 \$

Cessions et provisions relatives aux immobilisations

Au deuxième trimestre de 2008 :

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

Au premier trimestre de 2008 :

- La Société a comptabilisé une moins-value de 38 \$ (26 \$ après impôts) 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 \$ (1 \$ après impôts).

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. Étant donné l'estimation du produit de l'assurance, Air Canada a comptabilisé un gain à la cession de 14 \$ au deuxième trimestre de 2007.

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 au premier trimestre de 2007.
- La Société a vendu 18 appareils retirés du service, d'une valeur comptable de néant, pour un produit de 2 \$. Le gain réalisé de 2 \$ (1 \$ après impôts) a été comptabilisé dans le secteur Air Canada au premier trimestre de 2007.

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 décrit à la note 8 des états financiers consolidés annuels de 2007 de la Société.

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 décrit à la note 8 des états financiers consolidés annuels de 2007 de la Société.

Engagements

On se reportera à la note 8 pour une analyse des engagements de la Société concernant le matériel volant.

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 juin		Semestres terminés les 30 juin	
	2008	2007*	2008	2007*
Charge au titre des prestations de retraite	28 \$	37 \$	45 \$	75 \$
Charge au titre des avantages complémentaires	26	23	52	53
	54	60	97	128
Montant imputé à ACTS Aéro et à Aéroplan	(11)	(10)	(20)	(20)
Charge nette de retraite et d'avantages complémentaires	43 \$	50 \$	77 \$	108 \$

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

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 juin		Semestres terminés les 30 juin	
	2008	2007*	2008	2007*
Solde au début de la période	58 \$	95 \$	66 \$	106 \$
Accroissement des intérêts	1	2	2	3
Charges constatées au titre des salaires et des charges sociales	13	9	13	11
Charges engagées	(10)	(15)	(19)	(29)
Déconsolidation de Jazz	-	(4)	-	(4)
	Note 1			
Solde à la fin de la période	62	87	62	87
Partie à court terme	(25)	(45)	(25)	(45)
	37 \$	42 \$	37 \$	42 \$

* 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 les charges d'exploitation.

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. 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 au deuxième trimestre de 2008. Il n'est actuellement pas encore possible de déterminer les coûts relatifs aux réductions programmées de l'effectif syndiqué.

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 étouffent les informations à fournir concernant les instruments financiers.

Récapitulatif des instruments financiers

	Valeurs comptables					31 décembre 2007
	30 juin 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	719 \$	- \$	- \$	- \$	719 \$	527 \$
Placements à court terme	778	-	-	-	778	712
Liquidités soumises à restrictions	42	-	-	-	42	124
Débiteurs	-	-	943	-	943	750
Dépôts et autres actifs						
Liquidités soumises à restrictions	91	-	-	-	91	84
Papier commercial adossé à des actifs	29	-	-	-	29	29
Dépôts liés à des appareils et autres dépôts	-	321	-	-	321	307
Instruments dérivés						
Dérivés liés au carburant	37	-	-	-	37	10
Dérivés sur devises	1	-	-	-	1	-
Swaps de taux d'intérêt	7	-	-	-	7	7
	1 704 \$	321 \$	943 \$	- \$	2 968 \$	2 550 \$
Passifs financiers						
Créditeurs	- \$	- \$	- \$	1 064 \$	1 064 \$	1 119 \$
Partie à moins d'un an de la dette à long terme et des obligations locatives	-	-	-	396	396	413
Dette à long terme et obligations locatives	-	-	-	3 863	3 863	4 006
Instruments dérivés						
Dérivés sur devises	-	-	-	-	-	124
Swaps croisés	13	-	-	-	13	-
Swaps de taux d'intérêt	-	-	-	-	-	2
	13 \$	- \$	- \$	5 323 \$	5 336 \$	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 463 \$ (67 \$ 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 14 \$, est proche de la juste valeur, en garantie de certains appareils loués et sous-loués à des tiers. De ces dépôts, une tranche de 9 \$ a été affectée en garantie des obligations de la Société à l'endroit des loueurs des appareils. 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 juin		Semestres terminés les 30 juin	
	2008	2007*	2008	2007*
Partie inefficace des couvertures du prix du carburant	115 \$	(14) \$	82 \$	16 \$
Dérivés liés au carburant auxquels ne s'applique pas la comptabilité de couverture	79	2	85	4
Swaps croisés	(19)	-	(13)	-
Autres	1	6	(1)	8
Gain (perte) sur instruments financiers comptabilisés à la juste valeur	176 \$	(6) \$	153 \$	28 \$

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 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 actuel est de 60 % à taux fixe pour 40 % à taux variable, compte tenu de l'incidence des positions sur swaps de taux d'intérêt.

Suivent les dérivés employés pour les activités de gestion du risque de taux d'intérêt et les ajustements comptabilisés au premier semestre de 2008 :

- La Société a conclu trois contrats de swap croisé d'une valeur notionnelle totale de 294 \$ (289 \$ US) au 30 juin 2008 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. 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 30 juin 2008, ces contrats avaient une juste valeur de 13 \$, avec une position favorable à la contrepartie. La Société a comptabilisé une perte de 19 \$ au trimestre terminé le 30 juin 2008 (perte de 13 \$ au semestre terminé le 30 juin 2008).
- 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. Pour gérer ce risque, la Société recourt à certains contrats de change à terme ou swaps de devises. Au 30 juin 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 1 993 \$ (1 958 \$ US) et à 30 \$ (19 €) et échéant en 2008, en 2009 et en 2010. La juste valeur de ces contrats sur devises au 30 juin 2008 était de 1 \$ 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). Au cours du trimestre terminé le 30 juin 2008, un gain de 4 \$ a été constaté dans le poste « Gain (perte) de change » relativement à ces dérivés, en regard d'un gain de 83 \$ pour le semestre terminé le 30 juin 2008. Ces instruments dérivés n'ont pas été désignés comme couvertures aux fins comptables.

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 294 \$ (289 \$ US) au 30 juin 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 l'analyse des échéances ci-dessous pour de plus amples renseignements.

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⁾	
					Autres éléments du résultat étendu, montant net		Autres éléments du résultat étendu, montant net
	Bénéfice	Bénéfice		Bénéfice		Bénéfice	
	Variation de 1 %	Augmentation de 5 %	Diminution de 5 %	Diminution de 10 %		Augmentation de 10 %	
Trésorerie et équivalents de trésorerie	6 \$	- \$	- \$	- \$	- \$	- \$	- \$
Placements à court terme	8 \$	- \$	- \$	- \$	- \$	- \$	- \$
Dépôts liés à du matériel volant	- \$	(8) \$	8 \$	- \$	- \$	- \$	- \$
Dette à long terme et obligations locatives	14 \$	210 \$	(210) \$	- \$	- \$	- \$	- \$
Dérivés sur devises	- \$	(135) \$	139 \$	- \$	- \$	- \$	- \$
Dérivés liés au carburant	- \$	- \$	- \$	(117) \$	(44) \$	123 \$	41 \$
Swaps croisés	15 \$	(17) \$	17 \$	- \$	- \$	- \$	- \$

- 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 du change est attribuable au raffermissement 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 lié au prix du carburant

Afin d'atténuer sa vulnérabilité aux prix du carburéacteur et de 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 382 \$ est prise en compte dans le poste « Dérivés liés au carburant » et la partie à long terme de l'actif dérivé de 118 \$ 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, avant prise en compte des incidences fiscales :

- La juste valeur des dérivés liés au carburant désignés aux fins de la comptabilité de couverture qui sont en cours au 30 juin 2008 se chiffre à 463 \$, avec position favorable pour la Société.
- La variation de la juste valeur des dérivés s'établit à 370 \$ pour le deuxième trimestre de 2008 (483 \$ pour le semestre terminé le 30 juin 2008) :

- La partie efficace latente de la variation de la juste valeur des dérivés comptabilisée dans les autres éléments du résultat étendu s'établit à 213 \$ pour le deuxième trimestre de 2008, avant impôts de 68 \$ (347 \$ pour le semestre terminé le 30 juin 2008 avant impôts de 110 \$). La partie efficace réalisée de la variation de la juste valeur des dérivés comptabilisée dans les autres éléments du résultat étendu s'établit à 42 \$ pour le deuxième trimestre de 2008, avant impôts de 14 \$ (54 \$ pour le semestre terminé le 30 juin 2008, avant impôts de 18 \$). Les autres éléments du résultat étendu du trimestre et du semestre terminés le 30 juin 2008 s'établissent respectivement à 173 \$ et à 273 \$ et sont présentés, déduction faite de la charge 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 un gain de 115 \$ pour le deuxième trimestre de 2008 (82 \$ pour le semestre terminé le 30 juin 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. Le gain enregistré dans les produits (charges) hors exploitation est attribuable au fait que la variation de la juste valeur de marché des dérivés est supérieure à la variation de leur valeur intrinsèque.
- Au premier trimestre de 2008, la comptabilité de couverture a cessé d'être appliquée à certains contrats de couverture du prix du carburant, d'une juste valeur de 8 \$, qui ne remplissent plus les conditions d'application de la comptabilité de couverture. Certains de ces contrats ont été désignés à nouveau aux fins de la comptabilité de couverture au deuxième trimestre de 2008. La Société détient toujours ces instruments dérivés, car elle croit qu'ils constituent de bonnes couvertures économiques pour ce qui est de la gestion du risque lié au prix du carburéacteur auquel elle est exposée. À l'échéance de ces contrats, le montant incorporé au cumul des autres éléments du résultat étendu relativement à ces instruments dérivés sera pris en compte dans la charge de carburant. Aucun autre contrat n'a dû être reclassé dans les contrats ne remplissant pas les conditions d'application de la comptabilité de couverture au deuxième trimestre de 2008.
- Au deuxième trimestre de 2008, les contrats dérivés liés au carburant sont arrivés à échéance avec une juste valeur favorable de 93 \$ pour la Société.
- Au deuxième trimestre de 2008, la charge de carburant a diminué de 92 \$ avant impôts de 30 \$ (126 \$ pour le semestre terminé le 30 juin 2008, avant impôts de 41 \$). Cette diminution a été comptabilisée en retranchant le montant du cumul des autres éléments du résultat étendu. Le montant de 62 \$ après impôts est présenté dans le reclassement au résultat des (gains) pertes réalisés nets sur les dérivés liés au carburant, dans l'état consolidé du résultat étendu (montant de 85 \$ pour le semestre terminé le 30 juin 2008).
- Au deuxième trimestre de 2008, le cumul des autres éléments du résultat étendu a enregistré une augmentation nette de 163 \$, avant impôts de 52 \$ (275 \$, avant impôts de 87 \$, au semestre terminé le 30 juin 2008). En date du 30 juin 2008, le solde du cumul des autres éléments du résultat étendu se chiffre à 359 \$, avant impôts. 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 308 \$ 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, avant prise en compte des incidences fiscales :

- Au cours du deuxième trimestre de 2008, l'arrivée à échéance de contrats de dérivés liés au carburant a été favorable de 12 \$ pour la Société (19 \$ pour le semestre terminé le 30 juin 2008).
- La juste valeur des dérivés liés au carburant en cours au 30 juin 2008 auxquels n'a pas été appliquée la comptabilité de couverture se chiffre à 37 \$, avec position favorable pour la Société.
- La variation de la juste valeur des contrats dérivés pour la période représente un gain de 79 \$ (85 \$ pour le semestre terminé le 30 juin 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 ». L'échéance de ces placements était prévue au troisième trimestre de 2007. Le 23 décembre 2007, une entente de principe visant à restructurer les placements dans le PCAA a été approuvée par le comité pancanadien des investisseurs sur les effets de commerce structurés adossés à des créances (le « Comité ») et adoptée le 25 avril 2008 à l'issue d'un vote. Dans le cadre de la restructuration, l'intégralité du PCAA sera échangée contre des billets à plus long terme dont l'échéance correspondra à l'échéance des actifs sous-jacents de la structure projetée. Pour l'instant, Air Canada ne comptabilise pas les intérêts courus sur ces placements.

La valeur comptable au 30 juin 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 le premier semestre 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 juin 2008.

	Reste de 2008	2009	2010	2011	2012	Par la suite	Total
Obligations au titre de la dette à long terme	153 \$	299 \$	278 \$	283 \$	287 \$	2 009 \$	3 309 \$
Dette consolidée selon la NOC-15	101	106	153	338	93	304	1 095
Obligations locatives	119	161	157	151	192	604	1 384
	373 \$	566 \$	588 \$	772 \$	572 \$	2 917 \$	5 788 \$

L'analyse des échéances porte aussi sur des créiteurs et charges à payer totalisant 1 159 \$, 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. 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 :

	Trimestres terminés les 30 juin				2007* Total consolidé
	2008 Air Canada	Secteur Air Canada	Jazz	Élimination	
Produits passages	2 454 \$	2 336 \$	- \$	- \$	2 336 \$
Produits fret	139	135	-	-	135
Autres produits	189	150	1	-	151
Produits externes	2 782	2 621	1	-	2 622
Produits intersectoriels	-	18	248	(266)	-
Total des produits	2 782	2 639	249	(266)	2 622
Salaires et charges sociales	480	475	56	-	531
Carburant avions	848	636	54	(53)	637
Location avions	69	75	22	(6)	91
Redevances aéroportuaires et de navigation	255	257	33	(34)	256
Maintenance, matières et fournitures avions	172	205	20	(3)	222
Communications et technologies de l'information	72	67	1	1	69
Restauration et fournitures connexes	81	78	2	1	81
Amortissement et désuétude	173	136	4	-	140
Commissions	47	51	-	-	51
Contrat d'achat de capacité conclu avec Jazz	233	232	-	(156)	76
Autres charges d'exploitation	345	339	31	(16)	354
Total des charges d'exploitation	2 775	2 551	223	(266)	2 508
Bénéfice d'exploitation avant élément ci-dessous	7	88	26	-	114
Provision pour les enquêtes sur les transports de fret	-	-	-	-	-
Bénéfice (perte) d'exploitation	7	88	26	-	114
Intérêts créditeurs	15	23	1	-	24
Intérêts débiteurs	(78)	(86)	(1)	-	(87)
Intérêts capitalisés	8	28	-	-	28
Gain à la cession d'actifs	7	14	-	-	14
Gain (perte) sur instruments financiers comptabilisés à la juste valeur	176	(6)	-	-	(6)
Autres produits (charges) hors exploitation	-	(6)	1	-	(5)
Participation sans contrôle	(3)	(4)	-	(27)	(31)
Gain de change	48	160	-	-	160
Charge d'impôts sur les bénéfices	(58)	(56)	-	-	(56)
Bénéfice sectoriel	122 \$	155 \$	27 \$	(27) \$	155 \$

* 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 161 \$ (130 \$ en 2007) au titre de l'amortissement d'immobilisations corporelles pour le deuxième trimestre de 2008. En 2007, ce montant était ventilé comme suit : Air Canada : 126 \$ et Jazz : 4 \$.

	Semestres terminés les 30 juin				2007* Total consolidé
	2008 Air Canada	Secteur Air Canada	Jazz	Élimination	
Produits passages	4 765 \$	4 473 \$	- \$	- \$	4 473 \$
Produits fret	263	276	-	-	276
Autres produits	481	380	3	-	383
Produits externes	5 509	5 129	3	-	5 132
Produits intersectoriels	-	50	610	(660)	-
Total des produits	5 509	5 179	613	(660)	5 132
Salaires et charges sociales	961	974	139	-	1 113
Carburant avions	1 563	1 221	125	(124)	1 222
Location avions	132	154	57	(16)	195
Redevances aéroportuaires et de navigation	496	500	80	(81)	499
Maintenance, matières et fournitures avions	375	429	50	(8)	471
Communications et technologies de l'information	145	138	2	-	140
Restauration et fournitures connexes	158	158	6	-	164
Amortissement et désuétude	344	264	9	-	273
Commissions	100	110	-	-	110
Contrat d'achat de capacité conclu avec Jazz	468	462	-	(386)	76
Autres charges d'exploitation	772	759	83	(45)	797
Total des charges d'exploitation	5 514	5 169	551	(660)	5 060
Bénéfice (perte) d'exploitation avant élément ci-dessous	(5)	10	62	-	72
Provision pour les enquêtes sur les transports de fret	(125)	-	-	-	-
Bénéfice (perte) d'exploitation	(130)	10	62	-	72
Intérêts créditeurs	33	49	2	-	51
Intérêts débiteurs	(159)	(177)	(3)	-	(180)
Intérêts capitalisés	25	64	-	-	64
Gain (perte) sur valeurs immobilisées	(29)	21	-	-	21
Gain (perte) sur instruments financiers comptabilisés à la juste valeur	153	28	-	-	28
Autres produits (charges) hors exploitation	(2)	(10)	1	-	(9)
Participation sans contrôle	(6)	(6)	-	(62)	(68)
Gain (perte) de change	(41)	193	-	-	193
Charge d'impôts sur les bénéfices	(10)	(51)	-	-	(51)
Bénéfice sectoriel (perte)	(166) \$	121 \$	62 \$	(62) \$	121 \$

* 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 320 \$ (253 \$ en 2007) au titre de l'amortissement d'immobilisations corporelles pour le semestre terminé le 30 juin 2008. En 2007, ce montant était ventilé comme suit : Air Canada : 244 \$ et Jazz : 9 \$.

Informations d'ordre géographique

Produits passages	Trimestres terminés les 30 juin		Semestres terminés les 30 juin	
	2008	2007*	2008	2007*
Lignes intérieures	1 076 \$	1 011 \$	1 998 \$	1 859 \$
Lignes transfrontalières	458	469	988	958
Lignes transatlantiques	488	477	858	835
Lignes transpacifiques	242	236	447	448
Autres	190	143	474	373
	2 454 \$	2 336 \$	4 765 \$	4 473 \$

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

Produits fret	Trimestres terminés les 30 juin		Semestres terminés les 30 juin	
	2008	2007*	2008	2007*
Lignes intérieures	27 \$	26 \$	50 \$	52 \$
Lignes transfrontalières	4	6	9	13
Lignes transatlantiques	60	50	118	107
Lignes transpacifiques	36	44	64	84
Autres	12	9	22	20
	139 \$	135 \$	263 \$	276 \$

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

Les produits passages et fret correspondent aux produits tirés des vols ayant leurs points de départ et de destination dans un pays ou une région spécifique. Les lignes transatlantiques concernent les vols 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 passages et fret concernent les vols ayant leurs points de départ et de destination principalement en Amérique du Sud, dans la région du Pacifique Sud et dans les Antilles. Les autres produits d'exploitation proviennent principalement de clients situés au Canada. Les produits passages comprennent aussi des produits tirés d'Aéroplan liés aux primes Aéroplan, après déduction de l'achat de 30 \$ de milles Aéroplan pour le trimestre terminé le 30 juin 2008 (70 \$ pour le semestre terminé le 30 juin 2008) et de 29 \$ de milles Aéroplan pour le trimestre terminé le 30 juin 2007 (62 \$ pour le semestre terminé le 30 juin 2007).

7. OPÉRATIONS ENTRE APPARENTÉS

Au 30 juin 2008, ACE détient une participation de 75 % dans Air Canada. Air Canada est appelée à conclure diverses opérations entre apparentés avec ACE et avec Soutien & Services Techniques ACTS Aéro Inc. (« ACTS Aéro »). ACTS Aéro 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 ACTS Aéro.

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 juin 2008	31 décembre 2007
Débiteurs		
ACE	4 \$	9 \$
ACTS Aéro	91	75
	95 \$	84 \$
Maintenance payée d'avance		
ACTS Aéro	8 \$	24 \$
	8 \$	24 \$
Créditeurs et charges à payer		
ACTS Aéro	37 \$	88 \$
	37 \$	88 \$

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

	Trimestres terminés les		Semestres terminés les	
	30 juin 2008	2007	30 juin 2008	2007
Produits				
Produits de location d'immeubles provenant d'ACE et d'ACTS/ACTS Aéro	9 \$	12 \$	18 \$	21 \$
Produits tirés de services de technologie de l'information fournis à ACTS/ACTS Aéro	4	4	7	7
Produits tirés de services généraux et autres fournis à ACE et à ACTS/ACTS Aéro	6	5	19	10
Produits fret provenant d'ACTS/ACTS Aéro	-	1	-	1
	19 \$	22 \$	44 \$	39 \$
Charges				
Charges de maintenance liées aux services d'ACTS/ACTS Aéro	134 \$	187 \$	275 \$	375 \$
Recouvrement des salaires et charges sociales liés aux employés détachés auprès d'ACE et ACTS/ACTS Aéro	(73)	(111)	(155)	(196)
	61 \$	76 \$	120 \$	179 \$

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 juin 2008.

	Reste de 2008	2009	2010	2011	2012	Par la suite	Total
Obligations liées aux contrats de location-exploitation	148 \$	300 \$	289 \$	226 \$	208 \$	718 \$	1 889 \$
Dépenses en immobilisations faisant l'objet d'engagements	195	75	84	83	453	3 745	4 635
	343 \$	375 \$	373 \$	309 \$	661 \$	4 463 \$	6 524 \$

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 juin 2008 et au 31 décembre 2007, le capital total est le suivant :

	30 juin 2008	31 décembre 2007
Dette à long terme et obligations locatives	3 863 \$	4 006 \$
Partie à moins d'un an de la dette à long terme et des obligations locatives	396	413
Participation sans contrôle	4 259	4 419
Contrats de location-exploitation capitalisés	190	184
Moins : financement avant livraison compris dans la dette à long terme	1 950	2 115
	(135)	(521)
Dette ajustée et participation sans contrôle	6 264	6 197
Capitaux propres	2 467	2 443
Capital total	8 731 \$	8 640 \$
Dette ajustée et participation sans contrôle	6 264 \$	6 197 \$
Moins : trésorerie, équivalents de trésorerie et placements à court terme	(1 497)	(1 239)
Dette nette ajustée et participation sans contrôle	4 767 \$	4 958 \$
Ratio dette nette ajustée-total de la dette nette ajustée et des capitaux propres	65,9 %	67,0 %

L'amélioration du ratio depuis le 31 décembre 2007 est attribuable en partie à l'accroissement de la trésorerie, des équivalents de trésorerie et des placements à court terme enregistré pendant le semestre terminé le 30 juin 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 juin		Semestres terminés les 30 juin	
	2008	2007	2008	2007
Frais au titre du CAC de Jazz	233 \$	232 \$	468 \$	462 \$
Coûts refacturés de Jazz pour le carburant	115	81	208	152
Coûts refacturés de Jazz au titre des redevances aéroportuaires	50	52	100	99
Autres coûts refacturés de Jazz	6	7	21	20
	404 \$	372 \$	797 \$	733 \$