

AIR CANADA

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



Le 7 août 2009

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	
	2009	2008	2009	2008
	Produits d'exploitation			
Passages	2 058 \$	2 454 \$	4 069 \$	4 765 \$
Fret	76	139	156	263
Autres	196	189	496	481
	2 330	2 782	4 721	5 509
Charges d'exploitation				
Carburant avions	572	848	1 165	1 563
Salaires et charges sociales	438	480	896	961
Redevances aéroportuaires et de navigation	241	255	471	496
Contrat d'achat de capacité conclu avec Jazz note 8	254	233	500	468
Amortissement	165	173	324	344
Maintenance avions	185	172	374	375
Restauration et fournitures connexes	73	81	140	158
Communications et technologies de l'information	80	72	159	145
Location avions	83	69	169	132
Commissions	40	47	89	100
Autres	312	345	735	772
	2 443	2 775	5 022	5 514
Bénéfice (perte) d'exploitation avant l'élément suivant	(113)	7	(301)	(5)
Provision pour enquêtes sur le fret	-	-	-	(125)
Bénéfice (perte) d'exploitation	(113)	7	(301)	(130)
Produits (charges) hors exploitation				
Intérêts créditeurs	4	15	10	33
Intérêts débiteurs note 2	(94)	(78)	(199)	(159)
Intérêts capitalisés	2	8	3	25
Gain (perte) sur immobilisations note 2	(71)	7	(71)	(29)
Gain sur instruments financiers comptabilisés à la juste valeur note 5	79	176	69	153
Autres	-	-	(1)	(2)
	(80)	128	(189)	21
Bénéfice (perte) avant les éléments suivants	(193)	135	(490)	(109)
Participation sans contrôle	(4)	(3)	(8)	(6)
Gain (perte) de change	355	48	254	(41)
Économie (charge) d'impôts sur les bénéfices				
Impôts exigibles	(1)	-	2	-
Impôts futurs	(2)	(58)	(3)	(10)
Bénéfice (perte) de la période	155 \$	122 \$	(245) \$	(166) \$
Bénéfice (perte) par action				
Résultat de base et dilué	1,55 \$	1,22 \$	(2,45) \$	(1,66) \$

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

Bilan consolidé

Non vérifiés (en millions de dollars canadiens)	30 juin 2009	31 décembre 2008
ACTIF		
Actif à court terme		
Trésorerie et équivalents de trésorerie	488 \$	499 \$
Placements à court terme	419	506
	907	1 005
Trésorerie non affectée	22	45
Débiteurs	748	702
Stocks de carburant avions	40	97
Rechanges et fournitures	80	20
Dépôts de garantie pour dérivés liés au carburant	109	328
Charges payées d'avance et autres actifs à court terme	194	206
	2 100	2 403
Immobilisations corporelles	7 180	7 469
Actifs incorporels	926	997
Dépôts et autres actifs	507	495
	10 713 \$	11 364 \$
PASSIF		
Passif à court terme		
Créditeurs et charges à payer	1 282 \$	1 262 \$
Dérivés liés au carburant	110	420
Produits passages perçus d'avance	1 548	1 333
Partie à moins d'un an de la dette à long terme et des obligations locatives	563	663
	3 503	3 678
Dette à long terme et obligations locatives	4 438	4 691
Impôts sur les bénéfices futurs	87	88
Passif au titre des prestations de retraite et avantages complémentaires	1 368	1 585
Autres passifs à long terme	362	370
	9 758	10 412
Participation sans contrôle	194	190
CAPITAUX PROPRES		
Capital social	274	274
Surplus d'apport	1 798	1 797
Déficit	(948)	(703)
Cumul des autres éléments du résultat étendu	(363)	(606)
	761	762
	10 713 \$	11 364 \$

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

État consolidé de la variation des capitaux propres

Non vérifiés (en millions de dollars canadiens)	Semestres terminés les 30 juin	
	2009	2008
Capital social		
Actions ordinaires	274 \$	274 \$
Total du capital social	274	274
Surplus d'apport		
Solde au début de la période	1 797	1 791
Juste valeur des options sur actions attribuées aux employés de la Société, comptabilisée comme charge de rémunération	1	2
Total du surplus d'apport	1 798	1 793
Bénéfices non répartis (déficit)		
Solde au début de la période	(703)	322
Perte de la période	(245)	(166)
Total des bénéfices non répartis (déficit)	(948)	156
Cumul des autres éléments du résultat étendu		
Solde au début de la période	(606)	56
Autres éléments du résultat étendu	243	188
Total du cumul des autres éléments du résultat étendu	(363)	244
Total des bénéfices non répartis (du déficit) et du cumul des autres éléments du résultat étendu	(1 311)	400
Total des capitaux propres	761 \$	2 467 \$

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

État consolidé du résultat étendu

Non vérifiés (en millions de dollars canadiens)	Trimestres terminés les 30 juin		Semestres terminés les 30 juin	
	2009	2008	2009	2008
Résultat étendu				
Bénéfice (perte) de la période	155 \$	122 \$	(245) \$	(166) \$
Autres éléments du résultat étendu, après impôts				
Gains nets (pertes) sur dérivés liés au carburant visés par l'application de la comptabilité de couverture, après déduction des impôts	note 5	173	(1)	273
Reclassement au résultat des (gains) pertes réalisés nets sur dérivés liés au carburant, après déduction des impôts	note 5	(62)	244	(85)
	115	111	243	188
Total du résultat étendu	270 \$	233 \$	(2) \$	22 \$

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

État consolidé des flux de trésorerie

Non vérifiés (en millions de dollars canadiens)	Trimestres terminés les 30 juin		Semestres terminés les 30 juin	
	2009	2008	2009	2008
Flux de trésorerie liés aux activités				
Exploitation				
Bénéfice net (perte) de la période	155 \$	122 \$	(245) \$	(166) \$
Ajustements liés au rapprochement avec les flux de trésorerie nets provenant de l'exploitation				
Amortissement	165	173	324	344
Perte (gain) sur immobilisations	71	(7)	71	29
Perte (gain) de change	(355)	(64)	(212)	1
Impôts sur les bénéfices futurs	2	58	3	10
Excédent de la capitalisation des régimes d'avantages sociaux sur la charge constatée	(109)	(31)	(212)	(82)
Provision pour enquêtes sur le fret	-	-	-	125
Participation sans contrôle	4	3	8	6
Dérivés liés au carburant et autres dérivés	19	(161)	(63)	(142)
Dépôts de garantie pour couvertures liées au carburant, montant net	62	-	209	-
Variation des éléments hors trésorerie du fonds de roulement	(113)	136	176	372
Autres	8	(15)	18	(53)
	(91)	214	77	444
Financement				
Emprunts	76	126	343	313
Réduction de la dette à long terme et des obligations locatives	(177)	(319)	(600)	(641)
	(101)	(193)	(257)	(328)
Investissement				
Placements à court terme	68	(165)	87	(66)
Nouvelles immobilisations corporelles	(49)	(225)	(156)	(628)
Produit de la vente d'actifs	93	-	93	27
Produit d'opérations de cession-bail	-	297	172	708
Autres	(32)	10	(27)	35
	80	(83)	169	76
Augmentation (diminution) de la trésorerie et des équivalents de trésorerie	(112)	(62)	(11)	192
Trésorerie et équivalents de trésorerie au début de la période	600	781	499	527
Trésorerie et équivalents de trésorerie à la fin de la période	488 \$	719 \$	488 \$	719 \$
Paiements en espèces d'intérêts	85 \$	74 \$	180 \$	147 \$
Économies en espèces d'impôts sur les bénéfices	- \$	- \$	(3) \$	- \$

Ne sont pas compris dans le poste Trésorerie et équivalents de trésorerie des placements à court terme de 419 \$ au 30 juin 2009 (506 \$ au 31 décembre 2008).

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

**Notes complémentaires des états financiers consolidés intermédiaires (non vérifiés)
(monnaies en millions; en dollars canadiens)****1. RÈGLES DE PRÉSENTATION, MODIFICATIONS DES MÉTHODES COMPTABLES ET
RISQUE D'ILLIQUIDITÉ**

Les états financiers consolidés non vérifiés 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 la Société pour 2008, 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 la Société pour 2008. La direction est d'avis que ces états financiers tiennent compte de tous les ajustements nécessaires à la présentation fidèle des résultats des périodes intermédiaires présentées.

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. Le caractère saisonnier de la demande est cependant influencé par la situation économique actuelle.

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.

B) MODIFICATIONS DES MÉTHODES COMPTABLES**Régimes de rémunération à base d'actions**

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

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

Écarts d'acquisition et actifs incorporels

Le 1^{er} janvier 2009, la Société a adopté le nouveau chapitre 3064, « Écarts d'acquisition et actifs incorporels » de l'Institut Canadien des Comptables Agréés (ICCA). Ce chapitre établit des normes de comptabilisation, d'évaluation, de présentation et d'information applicables aux écarts d'acquisition et aux actifs incorporels des entreprises. Il ne s'applique cependant pas à la comptabilisation initiale et à l'évaluation des actifs incorporels générés dans le cadre d'un regroupement d'entreprises. Aucun écart d'acquisition acquis ne figure actuellement au bilan de la Société. La Société comptabilise ses actifs incorporels au moyen d'une méthode similaire à la nouvelle norme et elle n'a en conséquence comptabilisé aucun ajustement lors de son adoption.

Risque de crédit et juste valeur des actifs financiers et des passifs financiers

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

Suit un aperçu des modifications de normes comptables que la Société sera tenue d'appliquer aux exercices ultérieurs :

Regroupements d'entreprises, états financiers consolidés et participations sans contrôle

En janvier 2009, l'ICCA a publié trois nouvelles normes comptables : le chapitre 1582, « Regroupements d'entreprises », le chapitre 1601, « États financiers consolidés », et le chapitre 1602, « Participations sans contrôle ». Ces nouvelles normes s'appliqueront aux états financiers des exercices ouverts le 1^{er} janvier 2011 ou après cette date. La Société évalue actuellement les exigences des nouvelles normes.

Le chapitre 1582 remplace le chapitre 1581 et il établit des normes pour la comptabilisation d'un regroupement d'entreprises. Il constitue l'équivalent canadien de la norme internationale d'information financière IFRS 3, « Regroupements d'entreprises ». Le chapitre s'applique prospectivement aux regroupements d'entreprises pour lesquels la date d'acquisition se situe au début du premier exercice annuel ouvert le 1^{er} janvier 2011 ou après cette date.

Pris collectivement, les chapitres 1601 et 1602 remplacent l'ancien chapitre 1600, « États financiers consolidés ». Le chapitre 1601 définit des normes pour l'établissement d'états financiers consolidés. Il s'applique aux états financiers consolidés intermédiaires et annuels des exercices ouverts à compter du 1^{er} janvier 2011. Le chapitre 1602 définit des normes pour la comptabilisation, dans les états financiers consolidés établis postérieurement à un regroupement d'entreprises, de la participation sans contrôle dans une filiale. Il constitue l'équivalent des dispositions correspondantes de la norme internationale d'information financière IAS 27, « États financiers consolidés et individuels », et s'applique aux états financiers consolidés intermédiaires et annuels des exercices ouverts à compter du 1^{er} janvier 2011.

C) ÉVÉNEMENTS IMPORTANTS

Dans le but de réduire les risques d'illiquidité décrits en D) ci-après et à la note 1 c) des états financiers consolidés annuels de la Société pour l'exercice 2008 (voir la note 2 pour de plus amples renseignements sur ces activités de financement), la Société a effectué les opérations ci-dessous en 2009 :

Juillet 2009

- La Société a obtenu une facilité de crédit à terme garantie (la « facilité de crédit ») pour un produit de financement de 600 \$, moins des frais d'environ 20 \$. La facilité de crédit, dont le terme est de cinq ans, porte actuellement intérêt à un taux de 12,75 %. Le premier remboursement de capital est exigible en août 2010. Aux termes de la facilité de crédit, les bons de souscription permettent aux porteurs d'acquérir jusqu'à 5 % des actions de la Société, ou 10 % si certaines conditions ne sont pas remplies. Dans le cadre des opérations liées à la clôture de la facilité de crédit, des arrangements de financement en cours de 166 \$ ont été remboursés de la façon suivante :
 - L'encours de 49 \$ de la facilité de crédit renouvelable décrite plus amplement à la note 6 i) des états financiers consolidés annuels de la Société pour l'exercice 2008 a été remboursé. Les droits du prêteur prévus par la facilité de crédit renouvelable ont été attribués aux prêteurs prévus par la nouvelle facilité de crédit;
 - L'encours de l'entente de financement des moteurs de rechange, décrite plus amplement à la note 2, a été remboursé en partie. Le montant remboursé de 38 \$ portait sur 22 réacteurs visés par l'entente de financement des moteurs de rechange; 10 moteurs sont encore assujettis à ce contrat de prêt pour une valeur d'emprunt de 81 \$ au 31 juillet 2009;

- Le prêt de 79 \$ d'Aéroplan Canada Inc. (« Aéroplan »), dont il est question plus en détail à la note 2, a été remboursé. Aéroplan est partie prêteuse à la facilité de crédit.
- Les conventions collectives prorogées ou renouvelées pour une durée de 21 mois avec tous les employés syndiqués au Canada sont entrées en vigueur. Selon les conventions, aucun changement au barème salarial, à la couverture d'assurance et aux prestations des groupes ainsi qu'au niveau des prestations de retraite ne sera apporté pendant les périodes de prorogation;
- La Société a conclu des accords au sujet de la capitalisation des régimes de retraite avec tous ses employés syndiqués au Canada (les « protocoles d'entente sur les retraites) et elle a obtenu du gouvernement fédéral l'adoption du *Règlement de 2009 sur la capitalisation des régimes de retraite d'Air Canada* (le « règlement de 2009 »). Le règlement de 2009 dispense la Société de verser les cotisations au titre des services passés pour la période écoulée entre le 1^{er} avril 2009 et le 31 décembre 2010. Par la suite, en ce qui a trait à la période écoulée entre le 1^{er} janvier 2011 et le 31 décembre 2013, le total des cotisations annuelles au titre des services passés doit correspondre au moins élevé entre i) 150 \$ pour 2011, 175 \$ pour 2012 et 225 \$ pour 2013 et ii) les cotisations maximales au titre des services rendus autorisées par la *Loi de l'impôt sur le revenu*. Les protocoles d'entente sur les retraites prévoient le placement d'une participation entièrement diluée de 15 % sous forme d'actions de la Société, établie à la date des protocoles, en faveur d'une fiducie; le produit net de la vente des actions détenues par la fiducie sera versé dans les régimes de retraite;
- Air Canada a conclu avec un fournisseur une entente qui procurera à la Société un montant non remboursable d'environ 220 \$ en contrepartie de différents engagements contractuels;
- Air Canada a apporté des modifications aux ententes de traitement de cartes de crédit (amorçées au deuxième trimestre et conclues en juillet 2009) avec l'un de ses principaux fournisseurs de traitement de cartes de crédit. Ces modifications prévoient la révision du niveau de trésorerie non affectée (selon la définition donnée par l'entente et fondée généralement sur les soldes de la trésorerie et de ses équivalents et des placements à court terme) que doit maintenir la Société. Voir la description ci-dessous;
- Air Canada a obtenu le report du remboursement d'un prêt à court terme de 82 \$ (75 \$ US) obtenu en 2008. Celui-ci est dorénavant dû en décembre 2013 (plutôt qu'en décembre 2009). Une description de ce prêt est donnée à la note 6 k) des états financiers consolidés annuels de la Société pour 2008, sauf en ce qui concerne la modification prévoyant le report du remboursement à 2013;
- Air Canada a conclu un protocole d'entente avec GE Capital Aviation Services (le « protocole d'entente avec GECAS ») qui porte sur la cession-bail de trois 777 de Boeing. Les opérations de cession-bail devraient être effectuées avant le 30 septembre 2009, sous réserve de la finalisation des documents définitifs et de l'obtention de consentements de tiers, et elles devraient procurer des liquidités supplémentaires d'environ 122 \$; et
- Air Canada a conclu un protocole d'entente modifiant les conditions du contrat d'achat de capacité conclu avec Jazz Air SEC (« Jazz »). Ces modifications entrent en vigueur le 1^{er} août 2009, sous réserve de l'établissement de documents officiels, et prévoient une réduction des tarifs payés en vertu du contrat.

Au deuxième trimestre de 2009

- Air Canada a conclu un contrat de prêt garanti avec Aéroplan dont elle obtiendra un montant net de 79 \$. La Société a mis fin à ce contrat de prêt en juillet 2009 dans le cadre des opérations liées à la facilité de crédit, et;
- Air Canada a enregistré un rendement net sur des dépôts de garantie pour dérivés liés au carburant de 72 \$, contrebalancé en partie par le règlement de contrats de dérivés liés au carburant en faveur de contreparties de 17 \$.

Au premier trimestre de 2009

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

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

D) RISQUE D'ILLIQUIDITÉ

Le risque d'illiquidité correspond au risque que la Société éprouve des difficultés à honorer les engagements liés à ses passifs financiers et autres obligations contractuelles. La Société contrôle et gère le risque d'illiquidité en préparant des prévisions de trésorerie à cycle continu, en surveillant l'état et la valeur des actifs disponibles pour garantir les arrangements de financement, en préservant sa marge de manœuvre relativement à ces arrangements et en établissant des programmes pour surveiller et observer les conditions des ententes de financement. À cet égard, la Société a pour objectif principal de maintenir un solde minimum de trésorerie non affectée supérieur à un niveau de liquidité cible de 15 % des produits d'exploitation annuels. Au 31 juillet, le solde de la trésorerie, des équivalents de trésorerie et des placements à court terme s'établissait à 13 % des produits d'exploitation annuels de 2008.

La direction croit que les événements importants décrits ci-dessus amélioreront la situation de trésorerie de la Société. Cette dernière demeure toutefois exposée à certains risques liés à la conjoncture actuelle, notamment des risques liés à la volatilité du prix du carburant sur le marché, aux taux de change et aux taux d'intérêt ainsi qu'aux pressions accrues de la concurrence, aux clauses restrictives des montages financiers et autres contrats auxquels la Société est partie. Au premier semestre de 2009, le repli de la demande pour les services de transport et de fret aériens de la Société s'est poursuivi sur les marchés nationaux et internationaux, et la Société s'attend à ce que la demande demeure fragile pour le reste de l'exercice. Le virus H1N1 pourrait aussi continuer d'influer sur la demande de voyages par avion. La Société surveille le risque lié au virus H1N1, mais elle n'est cependant pas en mesure de prévoir si son incidence sur ses activités sera importante. Même si Air Canada a obtenu du financement, comme il est indiqué ci-dessus, et qu'elle ne prévoit pas réaliser d'autres montages financiers importants au cours du prochain exercice, les marchés du crédit restent comprimés. De plus, étant donné les conditions et les engagements des montages financiers en cours, la Société ne pourra affecter, le cas échéant, qu'un nombre limité d'actifs en garantie de montages financiers supplémentaires ou d'autres opérations similaires. Ces facteurs ont eu et pourront avoir une incidence sur la vulnérabilité d'Air Canada au risque d'illiquidité. La présente note met à jour les informations fournies pour la fin de l'exercice 2008 et doit être lue en parallèle avec la note 1 afférente aux états financiers consolidés annuels de la Société pour 2008 mise à jour en fonction des événements décrits ci-dessus. Voir la note 9 pour une liste des engagements et l'analyse des échéances de la Société, mise à jour au 31 juillet 2009 et prenant en compte les événements décrits ci-dessus, à l'exclusion du protocole d'entente avec GECAS.

À ce jour en 2009 (événements importants décrits ci-dessus compris), la direction a continué de mettre en œuvre diverses initiatives et d'élaborer des plans afin de gérer les risques d'exploitation et d'illiquidité auxquels elle est exposée du fait de la conjoncture, notamment les montages financiers décrits ci-dessus, des initiatives de compression des coûts et des ajustements de la capacité dans le but d'adapter cette capacité à la demande passagers. Cependant, la structure de coûts de la Société fait en sorte que les variations des coûts fixes ne sont pas proportionnelles aux changements de la capacité à court terme.

Obligations au titre de la capitalisation des régimes de retraite

La Société propose à ses employés plusieurs régimes de retraite à prestations déterminées, comme l'indique la note 8 afférente aux états financiers consolidés annuels de la Société pour 2008. Au 31 décembre 2008, la Société a indiqué que le déficit de solvabilité des régimes de retraite agréés au 1^{er} janvier 2009, qui sert à déterminer les besoins en capitalisation, s'élevait à environ 3 200 \$. Cette estimation a été ramenée à 2 835 \$ au 1^{er} janvier 2009 en raison de nouvelles informations concernant le taux de rente appliqué pour l'actualisation des obligations au titre de la capitalisation des régimes de retraite.

Comme il a été mentionné ci-dessus, en juillet 2009, le gouvernement fédéral a adopté le règlement de 2009 relatif aux régimes de pensions d'Air Canada. Le règlement de 2009 dispense la Société de verser les cotisations au titre des services passés pour la période écoulée entre le 1^{er} avril 2009 et le 31 décembre 2010. Par la suite, en ce qui a trait à la période écoulée entre le 1^{er} janvier 2011 et le 31 décembre 2013, le total des cotisations annuelles au titre des services passés doit correspondre au moins élevé entre i) 150 \$ pour 2011, 175 \$ pour 2012 et 225 \$ pour 2013 et ii) les cotisations maximales au titre des services rendus autorisées par la *Loi de l'impôt sur le revenu*.

Le règlement de 2009 a été adopté dans la foulée des accords sur la capitalisation des régimes de retraite conclus avec les employés syndiqués de la Société au Canada (les « protocoles d'entente sur les retraites ») et d'un processus de consultation des retraités et des employés non syndiqués. Les protocoles d'entente sur les retraites prévoient aussi que la Société émettra une participation de 15 % sous forme d'actions en faveur d'une fiducie; le produit net de la vente contribuera à réduire le déficit des régimes de retraite. Un siège au Conseil d'administration sera attribué à une personne désignée par un fiduciaire représentant les syndicats d'Air Canada tant que la participation est supérieure à 2 %. Le versement des cotisations au titre des services rendus au cours de l'exercice se poursuivra de la manière habituelle et aucun changement au taux salarial et au niveau des prestations de retraite ne sera apporté aux régimes de retraite à prestations déterminées ni aux prestations tant que le règlement de 2009 demeurera en vigueur.

Compte tenu de l'incidence du règlement de 2009, les paiements au titre de la capitalisation des régimes de retraite s'établiront à quelque 407 \$ en 2009, soit une diminution de 49 \$ par rapport à 2008.

Modification des ententes concernant les cartes de crédit

La Société a conclu diverses ententes visant le traitement des opérations par carte de crédit de ses clients, comme il est plus amplement décrit à la note 1 afférente aux états financiers consolidés annuels de la Société pour 2008. Au deuxième trimestre de 2009 et en juillet 2009, Air Canada s'est entendue avec l'un de ses principaux fournisseurs de traitement de cartes de crédit pour modifier certaines ententes concernant le traitement des cartes de crédit. En vertu de ces modifications, le niveau de trésorerie non affectée qu'Air Canada doit maintenir (selon la définition donnée par l'entente et fondé en général sur les soldes des postes Trésorerie et équivalents de trésorerie et Placements à court terme) a été ramené à 800 \$ (contre 1 300 \$ avant les modifications). La Société doit donner à son fournisseur des dépôts accumulés et des garanties. L'événement déclencheur découlant du ratio de couverture de la dette ne s'applique plus aux termes des ententes modifiées. Si Air Canada maintient un niveau de trésorerie non affectée de plus de 1 200 \$ pendant deux mois consécutifs, le niveau de trésorerie non affectée requis passera à 1 100 \$ et le fournisseur remettra à Air Canada les dépôts et les garanties que la Société a fournis. Tant que le solde de trésorerie non affecté demeure supérieur à 1 100 \$, Air Canada n'aura aucune obligation de fournir des dépôts ou des garanties au fournisseur. Aux termes des modifications convenues en juillet 2009, si le solde de trésorerie non affectée de la Société est inférieur à 1 100 \$, l'obligation de verser des dépôts au fournisseur de la Société sera plafonnée à un montant d'au plus 75 \$, dans la mesure où le solde de trésorerie non affectée est d'au moins 800 \$. Au 30 juin 2009, les dépôts accumulés aux termes des ententes de traitement totalisaient 27 \$, et ils avaient atteint le plafond susmentionné de 75 \$ au 31 juillet 2009. Les dépôts visés aux termes des ententes de traitement sont comptabilisés dans les charges constatées d'avance et les autres éléments d'actifs à court terme.

Enquêtes sur le fret et poursuites

Des poursuites pourraient être intentées à l'encontre de la Société relativement à l'affaire du fret décrite à la note 17 afférente aux états financiers consolidés annuels de la Société pour 2008. L'estimation provisoire inscrite par la Société en 2008 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. Cette provision ne vise pas les procédures intentées dans tous les territoires de compétence, mais seulement celles pour lesquelles la Société

dispose de suffisamment d'information. 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. Des montants pourraient devenir exigibles au cours de l'exercice et être très différents de l'estimation provisoire de la direction.

2. ACTIVITÉS DE FINANCEMENT ET D'INVESTISSEMENT

Facilité de crédit renouvelable

Au 30 juin 2009, la Société avait prélevé 49 \$ sur la facilité de crédit renouvelable (50 \$ au 31 décembre 2008) à un taux d'intérêt correspondant au taux préférentiel majoré de 13,00 % (15,25 % au 30 juin 2009), décrite plus amplement à la note 6 i) des états financiers consolidés annuels de la Société pour 2008. Au cours du deuxième trimestre, le solde de trésorerie minimum de 900 \$ que la Société était tenue de maintenir en date du dernier jour ouvrable de chaque mois en vertu d'une clause restrictive financière, solde qui tient compte des engagements non utilisés et disponibles en vertu de la facilité, a été abaissé à 800 \$.

Comme il est indiqué à la note 1 c), du fait de l'obtention de la facilité de crédit, la facilité de crédit renouvelable a été remboursée intégralement après le 30 juin 2009.

Financement des pièces de rechange

Au premier trimestre de 2009, la Société a reçu un capital supplémentaire de 92 \$ (75 \$ US) en vertu de l'entente initiale de financement garanti des pièces de rechange, décrite plus amplement à la note 6 f) des états financiers consolidés annuels de la Société pour 2008. Ce financement porte intérêt au TIOL à trois mois majoré du taux différentiel du coût du financement pour les prêteurs et d'une marge de 3,00 % (6,49 % au 30 juin 2009) et il est exigible en 2014. Au 30 juin 2009, le solde du prêt s'établit à 163 \$ et il est garanti par des rechanges et autres actifs d'une valeur comptable de 287 \$. Des frais de financement totalisant 6 \$ ont été comptabilisés relativement à ces emprunts.

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

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

L'analyse des échéances présentée à la note 9, « Engagements » englobe le capital et les intérêts présentés ci-dessus.

Financement des réacteurs de rechange

Au premier trimestre de 2009, la Société a obtenu un capital supplémentaire de 46 \$ (37 \$ US) et fait porter sur 22 autres réacteurs l'entente initiale de financement garanti, décrite plus amplement à la note 6 e) des états financiers consolidés annuels de la Société pour 2008. Ce financement porte intérêt à un taux correspondant au TIOL à trois mois majoré de 3,40 % (4,01 % au 30 juin 2009) et est exigible en 2013. Au 30 juin 2009, le solde du prêt s'établit à 125 \$ et il est garanti par 32 réacteurs d'une valeur comptable de 162 \$. Des frais de financement totalisant 2 \$ ont été comptabilisés relativement à ces emprunts.

Comme il a été indiqué à la note 1 c), du fait de l'obtention de la facilité de crédit, le financement des réacteurs de rechange a été remboursé en partie, soit pour un montant de 38 \$. Dix réacteurs sont encore visés par l'entente de financement, pour une valeur d'emprunt de 81 \$ au 31 juillet 2009.

L'analyse des échéances présentée à la note 9, « Engagements » englobe le capital et les intérêts du financement des réacteurs de rechange restants.

Financement avant livraison

Au premier trimestre de 2009, par suite de la livraison d'un appareil 777 de Boeing, la Société a remboursé un montant de 83 \$ (66 \$ US) au titre du financement avant livraison décrit à la note 6 l) des états financiers consolidés annuels de la Société pour 2008. Il s'agissait du remboursement final pour le financement avant livraison.

Financement d'Aéroplan

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

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

Appareils de Boeing

Au premier trimestre de 2009, la Société a pris livraison d'un appareil 777 de Boeing. L'appareil a été financé en vertu d'une garantie d'emprunt consentie par l'Export-Import Bank of the United States (« EXIM »). L'emprunt, d'un capital initial de 136 \$ (109 \$ US) porte intérêt au TIOL à trois mois (0,93 % au 30 juin 2009) et devient exigible en 2021. Il est garanti par l'appareil livré, d'une valeur comptable de 141 \$. Des frais de financement de 4 \$ ont été comptabilisés au titre de cet emprunt.

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

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

L'analyse des échéances présentée à la note 9, « Engagements » englobe le capital et les intérêts présentés ci-dessus.

Opérations de cession-bail

Au premier trimestre de 2009, la Société a conclu une opération de cession-bail visant un appareil 777 de Boeing qui avait été livré en 2007 et qui était financé par un emprunt. Le produit de l'opération de 172 \$ a été affecté au remboursement de l'encours de l'emprunt, soit 114 \$. La Société a comptabilisé un montant de 17 \$ dans les intérêts débiteurs au titre de cette opération afin de tenir compte de frais pour remboursement par anticipation de 14 \$ et d'un montant de 3 \$ pour la radiation des frais de financement reportés. Le gain de 26 \$ réalisé à la vente de l'appareil a été reporté et sera comptabilisé dans le poste Amortissement sur la durée du bail. Le contrat de location est comptabilisé comme un contrat de location-acquisition et prévoit un bail de 12 ans et des versements locatifs mensuels.

Stock de pièces de rechange

Au premier trimestre de 2009, la Société a fait l'acquisition d'un stock de pièces de rechange pour 103 \$. En contrepartie, elle a émis des lettres de change exigibles en février 2010. Les lettres de change, qui ont été comptabilisées dans les créditeurs et charges à payer comme un autre passif financier au coût après amortissement, ne portent pas intérêt et ont initialement été comptabilisées à la juste valeur estimative établie d'après les taux d'intérêt du marché. Postérieurement à cette opération, la Société a racheté deux lettres de change d'une valeur comptable de 21 \$ (17 \$ US) et a comptabilisé une diminution de 8 \$ (6 \$ US) de la valeur comptable du stock en cause.

Facilité de crédit à terme

En juillet 2009, la Société a encaissé une tranche de 600 \$, avant déduction de frais d'environ 20 \$, aux termes d'une facilité de crédit à terme garantie (la « facilité de crédit »). D'ici le premier anniversaire de l'accord de prêt, Air Canada peut demander, sous réserve de la réalisation de certaines conditions, une augmentation de la facilité de crédit d'au plus 100 \$ en obtenant de nouveaux engagements de la part de prêteurs existants ou de nouveaux prêteurs. La facilité de crédit est remboursable, à compter d'août 2010 en 16 versements trimestriels successifs de 30 \$ et par le versement d'un montant final de 120 \$ exigible en juillet 2014. Toute augmentation de la facilité se traduirait par une hausse, au prorata, du montant des versements prévus, y compris du paiement final.

La facilité de crédit porte intérêt au taux le plus élevé entre le taux des acceptations bancaires ou 3,00 %, plus 9,75 % (12,75 % au 31 juillet 2009). Elle peut être remboursée en tout temps, en partie ou en totalité, moyennant un remboursement minimum de 10 \$ et le versement de frais de remboursement qui s'appliquent si le remboursement a lieu au troisième anniversaire de la facilité de crédit ou avant cette date.

Les obligations d'Air Canada aux termes de la facilité de crédit sont garanties par une sûreté réelle et par une hypothèque constituée sur la quasi-totalité des biens actuels et futurs d'Air Canada et de ses filiales, sous réserve de certaines exclusions et de certains privilèges autorisés. La facilité de crédit est assujettie aux conditions commerciales habituelles, incluant certaines sûretés négatives, clauses financières et cas de défaut. Selon les clauses financières, la Société est tenue de maintenir, en date du dernier jour ouvrable du mois, un niveau de trésorerie minimal (selon la définition donnée dans l'entente sur la facilité de crédit et fondé en général sur les soldes des postes Trésorerie et équivalents de trésorerie et Placements à court terme) de 800 \$ et un bénéfice avant intérêts, impôts sur les bénéfices, amortissement, locations avions, certains produits (charges) hors exploitation et éléments exceptionnels) minimum et de se soumettre à un test de couverture des intérêts à la fin de chaque trimestre.

En vertu de la facilité de crédit, la Société est tenue de maintenir des soldes de garantie de 800 \$ dans les comptes soumis à des contrôles de garanties en vertu d'ententes. Aux termes de l'entente, ces soldes de garantie seront soumis à des restrictions en cas de manquement à certaines conditions de l'entente de la part de la Société.

Aux termes de la facilité de crédit, Air Canada a émis aux prêteurs, au moment du premier prélèvement de crédit, des bons de souscription pour l'achat d'actions à droit de vote variable de catégorie A ou d'actions à droit de vote de catégorie B d'Air Canada représentant 5 % du total des actions émises et en circulation à la date de clôture de la facilité de crédit. Ces bons de souscription seront répartis entre les prêteurs au prorata de leurs engagements de prêt aux termes de la facilité de crédit. Ces bons de souscription d'un pourcentage initial de 5 % auront un prix d'exercice moyen de 1,51 \$ l'action, ils pourront être exercés en tout temps et ils expirent quatre ans après la date d'émission. Sous réserve des conditions de la facilité de crédit, dans le cas où Air Canada ne fournit pas d'autre garantie sur certains actifs dans les 90 jours suivant la clôture, Air Canada serait tenue d'émettre aux prêteurs de nouveaux bons de souscription représentant jusqu'à 5 % supplémentaires du total des actions émises et en circulation (déterminé au moment de l'émission desdits bons supplémentaires) à un prix d'exercice moyen établi d'après une moyenne pondérée en fonction du volume 5 jours avant l'émission, pouvant être exercés en tout temps et expirant quatre ans après la date d'émission.

Cessions et provisions relatives aux immobilisations

Au deuxième trimestre de 2009 :

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

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

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

Au premier trimestre de 2008 :

- 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 \$.

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	
	2009	2008	2009	2008
Charge au titre des prestations de retraite	(5) \$	28 \$	(2) \$	45 \$
Charge au titre des avantages complémentaires	20	26	40	52
	15	54	38	97
Montant imputé à ACE, à Aveos et à Aéroplan	(10)	(11)	(17)	(20)
Charge nette de retraite et d'avantages complémentaires	5 \$	43 \$	21 \$	77 \$

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

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

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 :

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

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.

5. INSTRUMENTS FINANCIERS ET GESTION DES RISQUES
Récapitulatif des gains sur instruments financiers comptabilisés à la juste valeur

	Trimestres terminés les 30 juin		Semestres terminés les 30 juin	
	2009	2008	2009	2008
Partie inefficace des couvertures du prix du carburant	- \$	115 \$	- \$	82 \$
Dérivés liés au carburant auxquels ne s'applique pas la comptabilité de couverture	85	79	76	85
Swaps croisés	-	(19)	-	(13)
Autres	(6)	1	(7)	(1)
Gain sur instruments financiers comptabilisés à la juste valeur¹⁾	79 \$	176 \$	69 \$	153 \$

¹⁾ Voir la rubrique « Risque lié au prix du carburant » pour une analyse des pertes sur les dérivés liés au carburant qui sont comptabilisées dans les Autres éléments du résultat étendu.

Gestion des risques
Risque d'illiquidité

Le risque d'illiquidité correspond au risque que la Société éprouve des difficultés à réunir les fonds nécessaires pour faire face à ses engagements relativement à ses passifs financiers et ses autres obligations contractuelles.

Voir la note 1 c) et d) ci-dessus et la note 1 c) des états financiers consolidés annuels de la Société pour 2008 pour un complément d'information sur le risque d'illiquidité.

Risque lié au prix du carburant

Afin d'atténuer sa vulnérabilité aux prix du 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 et d'autres marchandises à base de pétrole, pour le mazout et pour le pétrole brut. Les dérivés liés au mazout et aux marchandises à base de pétrole sont utilisés en raison de la liquidité relativement limitée des instruments dérivés liés au carburéacteur à moyen et long termes, le carburéacteur n'étant pas négocié sur un marché à terme organisé. La Société n'achète ni ne détient aucun instrument financier dérivé à des fins de spéculation. La Société désigne certains de ses dérivés liés au carburant comme des couvertures de flux de trésorerie et applique la comptabilité de couverture conformément aux dispositions du chapitre 3865 du *Manuel de l'ICCA*, « Couvertures ». Aucun contrat de dérivé sur le carburant n'a été conclu au premier semestre de 2009.

Les instruments financiers dérivés que la Société utilise comme éléments de couverture, comme les swaps et les options de vente au sein de structures de tunnels, l'exposent à la possibilité d'avoir à fournir des dépôts de garantie. Lorsque le prix du carburant baisse, le dérivé de la Société se transforme en passif dont la valeur est inférieure aux seuils de crédit établis avec les contreparties et la Société doit alors déposer une garantie auprès des contreparties. Au 30 juin 2009, la Société avait déposé 109 \$ en garantie auprès des contreparties (328 \$ au 31 décembre 2008).

Au 30 juin 2009, Air Canada avait couvert environ 28 % de ses achats prévus de carburéacteur pour 2009 à un prix plafond moyen équivalent du pétrole West Texas Intermediate (« WTI ») de 106 \$ US le baril, dont 52 % sont visés par un prix plancher moyen équivalent WTI de 83 \$ US le baril. Air Canada a aussi couvert environ 13 % de ses achats prévus en carburéacteur pour 2010 au moyen de contrats portant sur le pétrole brut à un prix plafond moyen de 110 \$ US le baril, dont 87 % sont visés par un prix plancher moyen équivalent WTI de 101 \$ US le baril.

Le tableau qui suit présente les volumes notionnels par baril ainsi que les moyennes pondérées des prix plancher et plafond pour chaque exercice actuellement couvert par type d'instrument dérivé. Ces prix contractuels moyens correspondent au prix équivalent WTI, étant donné les cours à terme du pétrole WTI, du mazout et du kérosène au 30 juin 2009.

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

- a) Une augmentation du prix du carburant propulsant celui-ci au-dessus du prix plafond moyen se traduirait par un gain de couverture pour la Société, tandis qu'une baisse du prix du carburant abaissant celui-ci en dessous du prix plancher moyen se traduirait par une perte de couverture pour la Société.

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

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

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

* Le solde est comptabilisé à titre de passif à court terme dans le bilan consolidé, les contreparties pouvant résilier les dérivés à la juste valeur en tout temps avant leur échéance.

Le poste Dérivés liés au carburant et autres dérivés inscrit à l'état consolidé des flux de trésorerie tient compte des ajustements au titre des éléments hors trésorerie ayant une incidence sur la charge de carburant avions ainsi que des ajustements au titre des éléments de trésorerie n'ayant pas d'incidence sur le bénéfice net au cours de la période.

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

Au premier trimestre de 2009, la Société a modifié son portefeuille de couvertures liées au carburant en résiliant son swap et en vendant des contrats d'option de vente pour un montant de 172 \$, avec une position favorable aux contreparties. La garantie détenue par les contreparties ayant couvert la majorité du montant du règlement, ces opérations ont donné lieu à des sorties de fonds supplémentaires négligeables. Certains de ces contrats étaient auparavant désignés en application de la comptabilité de couverture. Dans le cas des contrats de dérivés désignés en application de la comptabilité de couverture relativement à du carburant, la valeur du cumul des autres éléments du résultat étendu comptabilisée relativement à ces dérivés sera imputée à la charge de carburant de la période au cours de laquelle le dérivé aurait dû venir à échéance.

En date du 30 juin 2009, les pertes existantes inscrites au cumul des autres éléments du résultat étendu qui devraient être reclassées au résultat net au cours des 12 prochains mois étaient estimées à 289 \$, avant impôts.

6. INFORMATIONS SECTORIELLES

Le rapprochement entre les montants globaux déclarés pour les produits passages et les produits fret et les montants applicables de l'état consolidé des résultats s'établit comme suit :

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

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

Les produits passages et fret correspondent aux produits tirés des vols ayant leurs points de départ et de destination dans un pays ou une région spécifique. Les lignes transatlantiques concernent les vols traversant l'océan Atlantique et ayant leurs points de départ et de destination principalement en Europe. Les lignes transpacifiques concernent les vols traversant l'océan Pacifique et ayant leurs points de départ et de destination principalement en Asie. Les autres produits passages et fret concernent les vols ayant leurs points de départ et de destination principalement en Amérique du Sud, dans la région du Pacifique Sud et dans les Antilles. Les autres produits d'exploitation proviennent principalement de clients situés au Canada.

7. OPÉRATIONS ENTRE APPARENTÉS

Air Canada et Aveos ont conclu une entente datée du 28 octobre 2008, aux termes de laquelle Air Canada a convenu d'assouplir temporairement les conditions de paiement consenties à Aveos dans le cadre de certaines ententes avec des apparentés. En échange des conditions de paiement assouplies, certaines lettres de crédit liées à l'Entente sur les régimes de retraite et avantages complémentaires, décrites à la note 18 des états financiers consolidés de la Société pour 2008, ont été annulées. Les conditions de paiement assouplies consenties à Aveos devaient au départ commencer à être resserrées en mai 2009 avec remise correspondante des lettres de crédit à Aveos.

Au deuxième trimestre de 2009, les conditions de paiement assouplies ont été prorogées. Elles seront resserrées progressivement sur six mois à compter d'août 2009. D'ici janvier 2010, les lettres de crédit devraient être rétablies aux niveaux alors prévus dans l'Entente sur les régimes de retraite et avantages complémentaires conclue par les deux parties.

ACE est partie prêteuse à la facilité de crédit décrite à la note 2. La participation d'ACE à la facilité de crédit représente 150 \$ de l'encours de 600 \$ au 31 juillet 2009. Les prêteurs participent au prorata aux bons de souscription et à tout paiement de capital et d'intérêts.

8. CONTRAT D'ACHAT DE CAPACITÉ DE JAZZ

Air Canada et Jazz sont parties à un contrat d'achat de capacité (le « CAC de Jazz »). Aux termes de ce contrat, Air Canada achète la quasi-totalité de la capacité du parc aérien de Jazz à des tarifs prédéterminés, et rembourse à Jazz, sans majoration, certains coûts refacturés visés par le CAC de Jazz, comprenant la charge de carburant, les redevances aéroportuaires et de navigation et autres coûts. Les frais comportent un volet variable, qui est fonction de l'utilisation des appareils de Jazz, et un volet fixe. Ils sont présentés dans la catégorie concernée des charges d'exploitation, dans les résultats d'Air Canada.

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

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

Voir la note 1 c) pour une analyse du protocole d'entente relatif aux conditions modifiées du CAC de Jazz conclu après le 30 juin 2009.

9. ENGAGEMENTS

Boeing

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

Pour les autres commandes fermes d'appareils, la Société a reçu de Boeing et du motoriste des engagements de financement relativement à 31 des 37 appareils 787 de Boeing. Les engagements relatifs à 28 des 31 appareils portent sur le financement de 80 % du prix de livraison, remboursé par des versements de capital et d'intérêts répartis linéairement sur la durée du financement, qui est de 12 ans. Dans le cas des trois autres appareils, l'engagement porte sur le financement, à hauteur d'environ 90 %, des dépenses en immobilisations. L'échéance est de 15 ans, et les modalités de remboursement sont assimilables à celles d'un emprunt hypothécaire avec versements égaux de capital et d'intérêts échelonnés jusqu'à l'échéance.

Embraer

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

Programme de réaménagement des cabines des appareils

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

Engagements d'immobilisations

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

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

Engagements au titre de contrats de location-exploitation

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

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

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

Analyse des échéances

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

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

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

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