



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



Le 6 novembre 2009

État consolidé des résultats

Non vérifiés (en millions de dollars canadiens, sauf les montants par action)	Trimestres terminés les 30 septembre		Périodes de neuf mois terminées les 30 septembre		
	2009 2008		2009 2008		
	Produits d'exploitation	Charges d'exploitation	Produits (charges) hors exploitation	Perte avant les éléments suivants	Bénéfice net (perte) de la période
Passages	2 400 \$	2 766 \$	2	12	46
Fret	92	139	(87)	(72)	(286)
Autres	178	170	1	6	4
	2 670	3 075	4	(93)	73
			(4)	(1)	(5)
			(83)	(147)	(272)
					(126)
Bénéfice (perte) d'exploitation avant l'élément suivant	68	112		(233)	107
Provision pour enquêtes sur le fret	-	-		-	(125)
Bénéfice (perte) d'exploitation	68	112		(233)	(18)
Produits (charges) hors exploitation					
Intérêts créditeurs	2	13			
Intérêts débiteurs	(note 2)	(87)	(72)	(286)	(231)
Intérêts capitalisés	1	6	4	4	31
Gain (perte) sur actifs	(note 2)	1	-	(70)	(29)
Gain (perte) sur instruments financiers comptabilisés à la juste valeur	note 5	4	(93)	73	60
Autres		(4)	(1)	(5)	(3)
			(83)	(147)	(272)
					(126)
Perte avant les éléments suivants	(15)	(35)		(505)	(144)
Participation sans contrôle	(3)	(2)		(11)	(8)
Gain (perte) de change	295	(87)		549	(128)
Économie (charge) d'impôts sur les bénéfices					
Impôts exigibles	-	(1)		2	(1)
Impôts futurs	-	(7)		(3)	(17)
Bénéfice net (perte) de la période	277 \$	(132) \$		32 \$	(298) \$
Bénéfice net (perte) par action	(note 10)				
Résultat de base		2,77 \$	(1,32) \$	0,32 \$	(2,98) \$
Résultat dilué		2,44 \$	(1,32) \$	0,30 \$	(2,98) \$

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

Bilan consolidé

Non vérifiés (en millions de dollars canadiens)	30 septembre 2009	31 décembre 2008
ACTIF		
Actif à court terme		
Trésorerie et équivalents de trésorerie	1 042 \$	499 \$
Placements à court terme	167	506
	1 209	1 005
Liquidités soumises à restrictions	58	45
Débiteurs	736	702
Stocks de carburant avions	60	97
Rechanges et fournitures	note 2 48	20
Dépôts de garantie pour dérivés liés au carburant	note 5 105	328
Charges payées d'avance et autres actifs à court terme	239	206
	2 455	2 403
Immobilisations corporelles	note 2 6 899	7 469
Actifs incorporels	920	997
Dépôts et autres actifs	500	495
	10 774 \$	11 364 \$
PASSIF		
Passif à court terme		
Créditeurs et charges à payer	1 240 \$	1 262 \$
Dérivés liés au carburant	note 5 94	420
Produits passages perçus d'avance	1 264	1 333
Partie à moins d'un an de la dette à long terme et des obligations locatives	500	663
	3 098	3 678
Dette à long terme et obligations locatives	4 496	4 691
Impôts sur les bénéfices futurs	87	88
Passif au titre des prestations de retraite et avantages complémentaires	1 262	1 585
Autres passifs à long terme	465	370
	9 408	10 412
Participation sans contrôle	197	190
CAPITAUX PROPRES		
Capital social	274	274
Surplus d'apport	1 835	1 797
Déficit	(671)	(703)
Cumul des autres éléments du résultat étendu	(269)	(606)
	1 169	762
	10 774 \$	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)	Périodes de neuf mois terminées les 30 septembre	
	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 (économie)	note 1 2	(4)
Protocoles sur les retraites	note 5 29	-
Bons de souscription	note 2 7	-
Produits d'ententes intersociétés	-	8
Total du surplus d'apport	1 835	1 795
Bénéfices non répartis (déficit)		
Solde au début de la période	(703)	322
Bénéfice net (perte) de la période	32	(298)
Total des bénéfices non répartis (déficit)	(671)	24
Cumul des autres éléments du résultat étendu		
Solde au début de la période	(606)	56
Autres éléments du résultat étendu	337	(100)
Total du cumul des autres éléments du résultat étendu	(269)	(44)
Total du déficit et du cumul des autres éléments du résultat étendu	(940)	(20)
Total des capitaux propres	1 169 \$	2 049 \$

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 septembre		Périodes de neuf mois terminées les 30 septembre	
	2009	2008	2009	2008
Résultat étendu				
Bénéfice net (perte) de la période	277 \$	(132) \$	32 \$	(298) \$
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 -	(244)	(1)	29
Reclassement au résultat des (gains) nets pertes réalisés sur dérivés liés au carburant, après déduction des impôts	note 5 94	(44)	338	(129)
	94	(288)	337	(100)
Total du résultat étendu	371 \$	(420) \$	369 \$	(398) \$

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 septembre		Périodes de neuf mois terminées les 30 septembre	
	2009	2008	2009	2008
Flux de trésorerie liés aux activités				
Exploitation				
Bénéfice (perte) de la période	277 \$	(132) \$	32 \$	(298) \$
Ajustements liés au rapprochement avec les flux de trésorerie nets provenant de l'exploitation				
Amortissement	171	176	495	520
Perte (gain) sur actifs	(1)	-	70	29
Perte (gain) de change	(308)	102	(520)	103
Impôts sur les bénéfices futurs	-	7	3	17
Excédent de la capitalisation des régimes d'avantages sociaux sur la charge constatée	(103)	(150)	(315)	(232)
Provision pour enquêtes sur le fret	note 5	-	-	125
Participation sans contrôle	3	2	11	8
Dérivés liés au carburant et autres dérivés	note 5	80	106	17
Dépôts de garantie pour couvertures liées au carburant, montant net	note 5	(3)	-	206
Variation des éléments hors trésorerie du fonds de roulement	(355)	(390)	(179)	(18)
Autres	5	11	23	(42)
	(234)	(268)	(157)	176
Financement				
Emprunts	note 2	587	-	930
Réduction de la dette à long terme et des obligations locatives		(256)	(67)	(856)
Autres		-	8	-
	331	(59)	74	(387)
Investissement				
Placements à court terme		252	161	339
Nouvelles immobilisations corporelles		(34)	(105)	(190)
Produit d'un engagement contractuel	note 1 C)	230		230
Produit de la vente d'actifs	note 2	3	-	96
Produit d'opérations de cession-bail	note 2	-	-	172
Autres		6	49	(21)
	457	105	626	181
Augmentation (diminution) de la trésorerie et des équivalents de trésorerie				
Trésorerie et équivalents de trésorerie au début de la période		554	(222)	543
Trésorerie et équivalents de trésorerie à la fin de la période		488	719	499
	1 042 \$	497 \$	1 042 \$	497 \$
Paiements en espèces d'intérêts		66 \$	68 \$	245 \$
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 167 \$ au 30 septembre 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
ÉVÉNEMENTS IMPORTANTS**

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 au 30 septembre 2009. Voir la note 10 pour une description du placement public d'actions et de bons de souscription réalisé le 27 octobre 2009. 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.

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 sur l'incidence des opérations.

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 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. 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 contenues dans 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 de ces 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 à la note 5 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 :

Octobre 2009

- La Société a réalisé un placement public d'actions et de bons de souscription pour un produit net de 248 \$ (voir la note 10 pour de plus amples renseignements).

Troisième trimestre de 2009

- La Société a obtenu une facilité de crédit à terme garantie (la « facilité de crédit ») et émis des bons de souscription pour un produit de financement de 600 \$, moins des frais de 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. Les bons de souscription émis dans le cadre de la facilité de crédit permettent aux porteurs d'acquérir jusqu'à 10 % des actions de la Société, proportion qui, à la date d'émission des bons de souscription, comme il est indiqué à la note 2, représentait 10 millions d'actions de la Société. 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 recharge, 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 recharge; 10 moteurs sont encore assujettis à ce contrat de prêt pour une valeur d'emprunt de 76 \$ au 30 septembre 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.
- Des conventions collectives prolongées ou renouvelées pour une durée de 21 mois avec tous les employés syndiqués au Canada sont en vigueur. Selon ces conventions, aucun changement au barème salarial, aux régimes d'assurance et d'avantages collectifs ainsi qu'au niveau des prestations de retraite ne sera apporté pendant les périodes de prolongation ou de renouvellement;
- La Société a conclu des accords au sujet de la capitalisation des régimes de retraite avec tous ses employés syndiqués au Canada (les « protocoles sur les retraites » ou « PER ») 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 sur les régimes de retraite d'Air Canada »). Le règlement de 2009 sur les régimes de retraite d'Air Canada dispense la Société de verser les cotisations au titre des services passés pour la période allant du 1^{er} avril 2009 au 31 décembre 2010. Par la suite, en ce qui a trait à la période allant du 1^{er} janvier 2011 au 31 décembre 2013, le total des cotisations annuelles au titre des services passés doit correspondre au moins élevé entre i) 150 \$ 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*. Aux termes des protocoles sur les retraites, le 26 octobre 2009, la Société a émis en faveur d'une fiducie 17 647 059 actions à droit de vote de catégorie B. Ce nombre d'actions correspondait à 15 % des actions d'Air Canada émises et en circulation à la date des protocoles et à la date de l'émission (après l'émission des actions). Le produit net de la vente des actions détenues par la fiducie sera versé en totalité dans les régimes de retraite;
- Air Canada a conclu avec un fournisseur une entente qui procurera à la Société un montant non remboursable de 230 \$ en contrepartie de différents engagements contractuels. La constatation de ce montant a été reportée aux fins comptables, et celui-ci sera porté en réduction du coût des engagements contractuels en question;
- Air Canada a apporté des modifications aux ententes de traitement de cartes de crédit (amorcées 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 2013 (plutôt qu'en 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 étaient quasi-achevées au début de novembre 2009 et ont procuré un produit net initial de 95 \$ (déduction faite des dépôts), un produit net additionnel de 20 \$ devant être reçu à la conclusion de la partie restante de l'opération, prévue pour la fin du quatrième trimestre de 2009.
- Air Canada a conclu une entente modifiant les conditions du contrat d'achat de capacité conclu entre la Société et Jazz Air SEC (« Jazz »). Ces modifications sont entrées en vigueur le 1^{er} août 2009 et prévoient une réduction des tarifs payés en vertu du contrat.

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 (décrit ci-dessous) en juillet 2009 dans le cadre des opérations liées à la facilité de crédit;
- 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 \$.

Premier trimestre de 2009

- Air Canada a conclu des ententes de financement garanties 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;
- Air Canada a effectué une opération de cession-bail visant un appareil 777 de Boeing pour un produit total de 172 \$ ainsi que le remboursement exigé d'une dette liée à l'appareil de 128 \$, compte tenu de frais de remboursement anticipé de 14 \$;
- Air Canada a conclu une entente de financement des stocks en vertu de laquelle elle a acquis certains stocks de pièces de rechange qu'elle prévoit utiliser au cours des 12 prochains mois en échange de l'émission de lettres de change échéant en février 2010. Après la transaction initiale, Air Canada a réglé ou détient en garantie certaines de ces lettres et, en conséquence, le paiement final prévu en 2010 s'établit à 18 \$ (17 \$ US) au 31 octobre 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 \$, plus que contrebalancé par le règlement de contrats de dérivés liés au carburant en faveur de contreparties de 217 \$.

Au 31 octobre 2009, Air Canada disposait de 1 460 \$ en trésorerie, équivalents de trésorerie et placements à court terme (1 005 \$ au 31 décembre 2008).

D) AUTRES INFORMATIONS

Le poste Amortissement de l'état consolidé des résultats comprend un montant de 155 \$ au titre de l'amortissement d'immobilisations corporelles pour le trimestre terminé le 30 septembre 2009 (446 \$ pour la période de neuf mois terminée le 30 septembre 2009; 163 \$ pour le trimestre terminé le 30 septembre 2008; 483 \$ pour la période de neuf mois terminée le 30 septembre 2008).

2. ACTIVITÉS DE FINANCEMENT ET D'INVESTISSEMENT**Facilité de crédit à terme**

En juillet 2009, la Société a encaissé une tranche de 600 \$, avant déduction de frais de financement de 20 \$, aux termes d'une facilité de crédit à terme garantie (la « facilité de crédit »). D'ici le premier anniversaire de cet accord de crédit, sous réserve du respect de certaines conditions, Air Canada peut demander une augmentation de la facilité de crédit d'au plus 100 \$ en obtenant de nouveaux engagements auprès de prêteurs actuels ou nouveaux. La facilité de crédit est remboursable en 16 versements trimestriels égaux et consécutifs de 30 \$ à compter d'août 2010, et par le versement d'un montant final de 120 M\$ 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 actuellement intérêt au taux le plus élevé entre le taux des acceptations bancaires ou 3,00 %, plus 9,75 % (12,75 % au 30 septembre 2009). Elle peut être remboursée en tout temps, en partie ou en totalité, moyennant un remboursement minimum de 10 \$.

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 charges autorisées. La facilité de crédit assujettit Air Canada aux conditions commerciales habituelles, notamment des clauses restrictives, clauses financières et cas de défaut. Les clauses financières obligent Air Canada à maintenir, au dernier jour ouvrable de chaque mois, un niveau de liquidité minimal (défini dans l'accord de crédit et généralement fondé sur les soldes des postes Trésorerie et équivalents et Placements à court terme) de 800 \$ et un BAIIALA minimum (bénéfice avant intérêts, impôts sur les bénéfices, amortissement, locations avions, certains produits (charges) hors exploitation et éléments exceptionnels) et à respecter un certain ratio de couverture des intérêts établi à la clôture de chaque trimestre.

De plus, l'accord de crédit exige qu'Air Canada maintienne des titres d'une valeur de 800 \$ dans des comptes assujettis à des restrictions contractuelles. Les titres dans ces comptes feront l'objet de restrictions si Air Canada ne respecte pas les conditions de l'accord de crédit.

Aux termes de l'accord de crédit, Air Canada a émis aux prêteurs, au moment du premier prélèvement de crédit, des bons de souscription (les « bons de souscription initiaux ») visant 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 % (5 millions d'actions) du total des actions émises et en circulation à la date de clôture de la facilité de crédit. Ces bons ont été répartis entre les prêteurs au prorata de leurs engagements de prêt aux termes de la facilité de crédit. Chaque bon de souscription initial peut être exercé contre une action à droit de vote variable ou action à droit de vote, selon le cas, à un prix d'exercice de 1,51 \$ l'action. Ils peuvent être exercés en tout temps et ils viennent à échéance quatre ans après la date d'émission. L'accord de crédit prévoit que, dans le cas où Air Canada ne fournit pas d'autre garantie aux prêteurs sur certains actifs dans les 90 jours suivant la date de clôture du financement, Air Canada sera tenue d'émettre aux prêteurs de nouveaux bons de souscription (les « bons de souscription supplémentaires ») représentant jusqu'à 5 % (5 millions d'actions) du total des actions émises et en circulation (déterminé au moment de l'émission des bons supplémentaires). Le prix d'exercice des bons de souscription supplémentaires est établi selon un prix moyen pondéré en fonction du volume à cinq jours avant l'émission. Ces nouveaux bons de souscription, qui peuvent être exercés en tout temps et viennent à échéance quatre ans après la date d'émission, ont été émis le 19 octobre 2009 et ils ont un prix d'exercice de 1,44 \$ par action. La valeur attribuée aux bons de souscription initiaux et aux nouveaux bons de souscription, soit 10 millions en tout, a été prise en compte dans le surplus d'apport inscrit au bilan consolidé au 30 septembre 2009 par un montant de 7 \$.

Facilité de crédit renouvelable

Comme il est indiqué à la note 1 C), en lien avec la conclusion de la facilité de crédit, la facilité de crédit renouvelable, décrite plus amplement à la note 6 i) des états financiers consolidés annuels de la Société pour 2008, a été remboursée intégralement au troisième trimestre de 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 % (5,94 % au 30 septembre 2009) et il est exigible en 2014. Au 30 septembre 2009, le solde du prêt s'établit à 143 \$ et il est garanti par des rechanges et autres actifs d'une valeur comptable de 271 \$. Des frais de financement totalisant 6 \$ ont été comptabilisés relativement à ces emprunts.

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 % (3,69 % au 30 septembre 2009) et est exigible en 2013. Comme il est indiqué à la note 1 C), du fait de l'obtention de la facilité de crédit au troisième trimestre de 2009, le financement des réacteurs de rechange a été remboursé en partie, soit pour un montant de 38 \$. Au 30 septembre 2009, le solde du prêt s'établit à 76 \$ et il est garanti par 10 réacteurs d'une valeur comptable de 115 \$. Des frais de financement totalisant 2 \$ ont été comptabilisés relativement à ces emprunts.

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 visant 79 \$. Comme il est indiqué à la note 1 C), en lien avec la conclusion de la facilité de crédit, le financement d'Aéroplan a été remboursé intégralement et l'entente a été résiliée au troisième trimestre de 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 (0,46 % au 30 septembre 2009) et devient exigible en 2021. Il est garanti par l'appareil livré, d'une valeur comptable de 139 \$. Des frais de financement de 4 \$ ont été comptabilisés au titre de cet emprunt.

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. Après l'opération initiale, Air Canada a réglé ou détient en garantie certaines des lettres. En conséquence, le paiement final prévu en 2010 s'élève à 18 \$ (17 \$ US) au 31 octobre 2009.

Cessions et provisions relatives aux immobilisations

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

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 au tarif, 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 \$, ce 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 aux deuxième et troisième trimestres 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 \$, ce qui a donné lieu à un gain à la vente de 2 \$.

3. CHARGE DE RETRAITE ET D'AVANTAGES COMPLÉMENTAIRES

Charge de retraite et d'avantages complémentaires

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

	Trimestres terminés les 30 septembre		Périodes de neuf mois terminées les 30 septembre	
	2009	2008	2009	2008
Charge au titre des prestations de retraite	2 \$ 20	22 \$ 26	- \$ 60	67 \$ 78
Charge au titre des avantages complémentaires	22	48	60	145
Montant imputé à ACE, à Aveos et à Aéroplan	(6)	(11)	(23)	(31)
Charge nette de retraite et d'avantages complémentaires	16 \$	37 \$	37 \$	114 \$

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. Le 4 octobre 2009, tous les employés visés étaient devenus des employés d'Aéroplan. Dans le cas des employés qui se joignent 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 septembre		Périodes de neuf mois terminées les 30 septembre	
	2009	2008	2009	2008
Solde au début de la période	68 \$	62 \$	54 \$	66 \$
Intérêts accumulés	1	1	3	3
Charges constatées au titre des salaires et des charges sociales	-	7	24	20
Débours	(7)	(8)	(19)	(27)
Solde à la fin de la période	62	62	62	62
Partie à moins d'un an incluse dans les Créditeurs et charges à payer	(25)	(27)	(25)	(27)
	37 \$	35 \$	37 \$	35 \$

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 (pertes) sur instruments financiers comptabilisés à la juste valeur

	Trimestres terminés les 30 septembre		Périodes de neuf mois terminées les 30 septembre	
	2009	2008	2009	2008
Partie inefficace des couvertures du prix du carburant	- \$	(58) \$	- \$	24 \$
Dérivés liés au carburant auxquels ne s'applique pas la comptabilité de couverture	2	(54)	78	31
Swaps croisés	-	19	-	6
Autres	2	-	(5)	(1)
Gain (perte) sur instruments financiers comptabilisés à la juste valeur¹⁾	4 \$	(93) \$	73 \$	60 \$

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 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 30 septembre 2009, le solde de la trésorerie, des équivalents de trésorerie et des placements à court terme s'établissait à 12 % des produits d'exploitation des quatre trimestres précédents (15 % au 31 octobre 2009, montant qui comprend le produit net dégagé du placement décrit à la note 10).

La direction croit que les événements importants décrits à la note 1 C) amélioreront la situation de trésorerie de la Société. Air Canada demeure toutefois exposée à des risques liés à la conjoncture actuelle, notamment des risques liés à la volatilité du prix du carburant sur le marché, aux taux de change, aux taux d'intérêt et aux pressions accrues de la concurrence, à des risques liés aux clauses restrictives des montages financiers, des ententes visant le traitement des opérations par carte de crédit et des autres contrats auxquels la Société est partie, ainsi qu'aux autres risques mentionnés à la note 1 afférente aux états financiers consolidés annuels de la Société pour 2008. Le virus H1N1 pourrait aussi freiner la demande de voyages par avion. La Société

continue de surveiller le risque lié au virus H1N1. La Société s'est dotée de plans d'urgence relativement au risque posé par le virus H1N1, mais elle n'est pas en mesure de prévoir dans quelle mesure il pourrait se concrétiser ni les conséquences éventuelles d'un tel événement sur ses activités. La présente note met à jour les informations fournies à 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.

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 \$ dans les rapports d'évaluation actuarielle datés du 1^{er} janvier 2009 déposés auprès du Bureau du surintendant des institutions financières (BSIF) le 30 juillet 2009, en raison de nouvelles informations concernant notamment le taux de rente appliqué par les actuaires canadiens à l'actualisation des obligations au titre de la capitalisation des régimes de retraite.

En juillet 2009, le gouvernement fédéral a adopté le règlement de 2009 sur les régimes de retraite d'Air Canada. Ce règlement dispense la Société de verser les cotisations au titre des services passés (soit des paiements spéciaux pour réduire les déficits des régimes) à 10 de ses régimes agréés de retraite à prestations déterminées pour la période allant du 1^{er} avril 2009 au 31 décembre 2010. Par la suite, en ce qui a trait à la période allant du 1^{er} janvier 2011 au 31 décembre 2013, le total des cotisations annuelles au titre des services passés sera soit de 150 \$ pour 2011, 175 \$ pour 2012 et 225 \$ pour 2013, sur une base capitalisée, soit le maximum autorisé par la *Loi de l'impôt sur le revenu* pour ces années au titre des services rendus, s'il est inférieur à ces sommes.

Le règlement de 2009 sur les régimes de retraite d'Air Canada a été adopté dans la foulée des protocoles sur les retraites dont il est question à la note 1 C). Aux termes des protocoles sur les retraites, le 26 octobre 2009, Air Canada a émis à une fiducie 17 647 059 actions à droit de vote de catégorie B. Ce nombre d'actions représentait 15 % des actions d'Air Canada émises et en circulation à la date des protocoles sur les retraites et à la date de l'émission (après l'émission des actions). La totalité du produit net de la vente de ces actions par la fiducie sera versée dans les régimes de retraite. Les actions ont été prises en compte par l'accroissement des « Dépôts et autres actifs », lequel a été compensé par une augmentation du surplus d'apport d'un montant de 29 \$ au 29 juillet 2009. Le 26 octobre 2009, lors de l'émission des actions en faveur de la fiducie, la Société a contrepassé l'apport aux « Dépôts et autres actifs » et retranché 29 \$ au poste « Passif au titre des prestations de retraite et avantages complémentaires ». En outre, la Société a éliminé le montant comptabilisé dans le surplus d'apport et constaté une augmentation du capital-actions d'un montant de 29 \$. Tant que la fiducie détiendra au moins 2 % des actions émises et en circulation d'Air Canada, le fiduciaire aura le droit de désigner un candidat au conseil d'administration d'Air Canada (qui ne sera pas membre ou dirigeant d'un syndicat canadien d'Air Canada), sous réserve du respect des pratiques de gouvernance concernant la sélection et la confirmation des candidats aux postes d'administrateurs d'Air Canada. Le versement des cotisations au titre des services rendus au cours de l'exercice se poursuivra de la manière habituelle tant que le règlement de 2009 sur les régimes de retraite d'Air Canada demeurera en vigueur.

En application du règlement de 2009 sur les régimes de retraite d'Air Canada, les paiements au titre de la capitalisation des régimes de retraite pour 2009 devraient se situer aux environs de 407 \$ en 2009, soit 49 \$ de moins qu'en 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 sur certains actifs liés au matériel volant. L'événement déclencheur (qui nécessiterait le versement de dépôts en espèces) découlant du ratio de couverture de la dette ne s'applique plus aux termes de l'entente modifiée. Selon les ententes, 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. Cela s'est produit au troisième trimestre de 2009 et, en conséquence, aucun dépôt n'a été fourni aux termes des ententes visant le traitement des opérations par carte de crédit au 30 septembre 2009. Tant que le solde de trésorerie non affectée demeure égal ou supérieur à 1 100 \$ à la fin de chaque mois, 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 \$ à la fin d'un mois donné, 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 \$.

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 sur l'évaluation, par la Société, de l'issue possible de certaines d'entre elles. Cette provision ne vise pas les procédures intentées et les enquêtes menées 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 et enquêtes. 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.

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 spéulation.

À la suite d'une analyse approfondie des coûts et des avantages propres à l'application de la comptabilité de couverture des flux de trésorerie, la Société a choisi de cesser d'appliquer la comptabilité de couverture à tous les instruments ou contrats de dérivés liés au carburéacteur à compter du troisième trimestre de 2009. Elle continuera de comptabiliser les instruments dérivés à la juste valeur à chacune des périodes et les variations de la juste valeur réalisées et latentes seront comptabilisées immédiatement au résultat sous les produits (charges) hors exploitation. Les montants reportés inscrits au cumul des autres éléments du résultat étendu pour les dérivés qui étaient auparavant désignés selon la comptabilité de couverture seront imputés à la charge de carburant de la période au cours de laquelle le contrat de dérivé aurait initialement dû parvenir à échéance.

Aucun contrat de dérivé lié au carburant n'a été conclu au cours des neuf premiers mois de 2009.

Au 30 septembre 2009, Air Canada avait couvert environ 32 % de ses achats prévus de carburéacteur pour 2009 à un prix plafond moyen équivalent du pétrole West Texas Intermediate (« WTI ») de 105 \$ US le baril, et environ 18 % à un prix plancher moyen équivalent WTI de 85 \$ 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, et environ 12 % à 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 septembre 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	750 000	s.o.	121 \$
	2010	400 000	s.o.	134 \$
Swaps a)	2009	285 000	99 \$	99 \$
	2010	1 070 000	99 \$	99 \$
Tunnels a)	2009	620 000	79 \$	90 \$
	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.

Des contrats de dérivés liés au carburant échus au troisième trimestre de 2009 ont été réglés en espèces pour une juste valeur de 14 \$ avec position favorable aux contreparties (76 \$ pour les neuf premiers mois de 2009, avec position favorable aux contreparties; 76 \$ au troisième trimestre de 2008, avec position favorable à la Société; 220 \$ pour les neuf premiers mois de 2008, avec position favorable à la Société).

En date du 30 septembre 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 se chiffraient à 236 \$, avant impôts. Du fait de l'abandon de la comptabilité de couverture, le solde du cumul des autres éléments du résultat étendu ayant trait aux contrats de couverture liés au carburant sera ramené à zéro au 31 décembre 2010.

Les instruments financiers dérivés que la Société utilise actuellement 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 septembre 2009, la Société avait déposé 105 \$ en garantie auprès des contreparties (328 \$ au 31 décembre 2008).

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.

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

	Trimestres terminés les 30 septembre		Périodes de neuf mois terminées les 30 septembre	
	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	(94) \$	64 \$	(334) \$
Produits (charges) hors exploitation				
Gain (perte) sur instruments financiers comptabilisés à la juste valeur	Gain (perte) inefficace sur dérivés désignés en application de la comptabilité de couverture	s.o.	(58) \$	- \$
	Gain (perte) à la juste valeur de marché sur couvertures économiques	2 \$	(54) \$	78 \$
				31 \$
État consolidé du résultat étendu				
	Gain (perte) efficace sur dérivés désignés en application de la comptabilité de couverture	s.o.	(328) \$	(1) \$
	Charge d'impôts sur le gain efficace	s.o.	84 \$	- \$
	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	94 \$	(64) \$	334 \$
	Impôt lié au reclassement	- \$	20 \$	4 \$
				(190) \$
				61 \$

		30 septembre 2009	31 décembre 2008
Bilan consolidé			
Actif à court terme	Dépôts de garantie pour dérivés liés au carburant	105 \$	328 \$
Passif à court terme*	Juste valeur de marché des dérivés liés au carburant désignés en application de la comptabilité de couverture	- \$	(405) \$
	Juste valeur de marché des couvertures économiques de dérivés liés au carburant	(94) \$	(15) \$
Capitaux propres (CAERE)	Perte nette sur dérivés liés au carburant désignés en application de la comptabilité de couverture	(269) \$	(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.

6. INFORMATIONS SECTORIELLES

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

Produits passages	Trimestres terminés les 30 septembre		Périodes de neuf mois terminées les 30 septembre	
	2009		2008	
	2009	2008	2009	2008
Lignes intérieures	998 \$	1 150 \$	2 708 \$	3 148 \$
Lignes transfrontalières Canada-États-Unis	406	467	1 236	1 455
Lignes transatlantiques	588	631	1 345	1 489
Lignes transpacifiques	256	328	630	775
Autres	152	190	550	664
	2 400 \$	2 766 \$	6 469 \$	7 531 \$

Produits fret	Trimestres terminés les 30 septembre		Périodes de neuf mois terminées les 30 septembre	
	2009		2009	
	2009	2008	2009	2009
Lignes intérieures	17 \$	27 \$	47 \$	77 \$
Lignes transfrontalières Canada-États-Unis	3	5	10	14
Lignes transatlantiques	30	49	89	167
Lignes transpacifiques	32	46	74	110
Autres	10	12	28	34
	92 \$	139 \$	248 \$	402 \$

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 annuels 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.

Du fait de modifications apportées au cours de l'exercice, les conditions de paiement assouplies ont été prorogées. Ces conditions assouplies seront resserrées à compter de novembre 2009 et continueront de l'être progressivement sur six mois. En avril 2010, une fois que les conditions de paiement assouplies ne seront plus en vigueur, les lettres de crédit seront 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 30 septembre 2009. Les prêteurs participent au prorata aux bons de souscription et à tout paiement de capital et d'intérêts. La quote-part attribuable à ACE des intérêts débiteurs présentés pour la période s'élève à 3 \$.

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. 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 septembre		Périodes de neuf mois terminées les 30 septembre	
	2009		2008	
	2009	2008	2009	2008
Frais au titre du CAC de Jazz	246	\$ 243	\$ 746	\$ 711
Coûts refacturés en vertu du CAC de Jazz pour le carburant	71	131	188	339
Coûts refacturés en vertu du CAC de Jazz au titre des redevances aéroportuaires	52	53	149	153
Autres coûts refacturés en vertu du CAC de Jazz	5	4	25	25
	374	\$ 431	\$ 1 108	\$ 1 228

La Société a conclu une entente modifiant les conditions liées au contrat d'achat de capacité entre la Société et Jazz Air SEC (« Jazz ») qui prévoit une réduction des tarifs payés en vertu du contrat. L'entente est entrée en vigueur le 1^{er} août 2009.

9. ENGAGEMENTS

Boeing

Au troisième trimestre de 2009, la Société et The Boeing Company (« 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, notamment certaines dates de livraison. 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

Pour les neuf premiers mois 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. La Société procédera à une rénovation mineure de la cabine de ses trois autres appareils 767-300 de Boeing d'ici la fin de 2009. 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 30 septembre 2009, le coût global estimatif des appareils en commande ferme et des autres immobilisations faisant l'objet d'un engagement était d'environ 4 926 \$. Les montants en dollars US ont été convertis au cours du change en vigueur le 30 septembre 2009 à midi, soit 1,0722 \$ 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
11 \$	60 \$	53 \$	137 \$	753 \$	3 912 \$	4 926 \$

Engagements au titre de contrats de location-exploitation

Au troisième trimestre de 2009, la Société a pris livraison d'un appareil 777 de Boeing. L'appareil a été financé au moyen d'un contrat de location-exploitation conclu avec International Lease Finance Corp. (« ILFC »). L'obligation locative totale de 152 \$ a été prise en compte dans le tableau ci-dessous.

Au 30 septembre 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 2 110 \$ au taux de change en vigueur le 30 septembre 2009 à midi, soit 1,0722 \$ CA.

	Reste de 2009	2010	2011	2012	2013	Par la suite	Total
Matériel volant	79 \$	317 \$	281 \$	263 \$	240 \$	656 \$	1 836 \$
Autres immobilisations	15	42	38	35	24	120	274
Total	94 \$	359 \$	319 \$	298 \$	264 \$	776 \$	2 110 \$

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 30 septembre 2009 sur la dette à long terme et les obligations locatives s'établissent comme suit :

	Reste de 2009	2010	2011	2012	2013	Par la suite	Total
Capital	107 \$	506 \$	799 \$	566 \$	652 \$	2 435 \$	5 065 \$
Intérêts	86	320	272	226	178	447	1 529
	193 \$	826 \$	1 071 \$	792 \$	830 \$	2 882 \$	6 594 \$

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 30 septembre 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.

10. ÉVÉNEMENTS POSTÉRIEURS

Le 27 octobre 2009, Air Canada a réalisé un placement public par prise ferme déjà annoncé aux termes duquel elle a vendu à un syndicat de preneurs fermes 160 500 000 unités (les « unités ») d'Air Canada au prix de 1,62 \$ l'unité, pour un produit brut global de 260 \$ (produit net de 248 \$ après déduction des frais relatifs au placement et de la rémunération des preneurs fermes). Chaque unité se compose d'une action à droit de vote variable de catégorie A (les « actions à droit de vote variable ») ou d'une action à droit de vote de catégorie B (les « actions à droit de vote ») et, collectivement avec les actions à droit de vote variable, les « actions ») d'Air Canada et d'un demi-bon de souscription d'une action. Chaque bon de souscription d'action entier est un « bon de souscription ». Chaque bon de souscription confère à son porteur le droit d'acquérir une action à droit de vote variable ou une action à droit de vote (chacune étant une « action liée à un bon de souscription ») au prix d'exercice de 2,20 \$ par action liée à un bon de souscription en tout temps jusqu'à la date qui tombe 36 mois après le 27 octobre 2009. Si, avant l'expiration des bons de souscription, le cours moyen pondéré en fonction du volume sur 20 jours des actions à droit de vote variable à la Bourse de Toronto (la « TSX ») est d'au moins 4,00 \$, ou celui des actions à droit de vote est d'au moins 4,00 \$ (un « cas d'avancement de l'échéance »), Air Canada aura le droit, dans les 10 jours ouvrables suivant le cas d'avancement de l'échéance, d'avancer l'échéance des bons de souscription.

Les montants comptabilisés eu égard aux actions et aux bons de souscription seront répartis en fonction de leurs justes valeurs relatives.

Outre les montants ci-dessus, une option de surallocation a été accordée aux preneurs fermes. Cette option vise l'achat d'un maximum de 24 075 000 actions et/ou 12 037 500 bons de souscription au prix de 1,50 \$ l'action et de 0,12 \$ le demi-bon de souscription, par ailleurs aux mêmes conditions que celles prévues par le placement, et peut être exercée en totalité ou en partie jusqu'au 27 novembre 2009.