



**Troisième trimestre de 2008
Rapport de gestion**

Le 11 novembre 2008

Table des matières

1.	Avant-propos	1
2.	Mise en garde concernant les énoncés prospectifs	2
3.	Participations dans le secteur de l'aviation commerciale	3
4.	Faits marquants	4
5.	Méthodes comptables	5
6.	Résultats d'exploitation - Troisième trimestre de 2008	8
6.1.	Air Canada.....	11
6.2.	Éléments non sectoriels et éliminations (« ENSE »).....	12
7.	Résultats d'exploitation – Neuf premiers mois de 2008	13
7.1.	Air Canada.....	16
7.2.	Éléments non sectoriels et éliminations (« ENSE »).....	17
8.	Gestion financière et gestion du capital	18
8.1.	Analyse de la situation financière.....	18
8.2.	Liquidités d'Air Canada	19
8.3.	Flux de trésorerie consolidés	20
8.4.	Obligations contractuelles	22
8.5.	Obligations de capitalisation des régimes de retraite d'Air Canada.....	23
8.6.	Dépenses en immobilisations d'Air Canada et contrats de financement connexes	24
8.7.	Parc d'Air Canada	25
8.8.	Gestion du capital	26
8.9.	Capital social	27
9.	Opérations entre apparentés	28
10.	Instruments financiers et gestion du risque	29
11.	Facteurs de risque	34
12.	Données financières trimestrielles	35
13.	Arrangements hors bilan	36
14.	Contrôles et procédures	36
15.	Mesures financières hors PCGR	36
16.	Glossaire	38

1. Avant-propos

Constituée le 29 juin 2004, Gestion ACE Aviation Inc. (« ACE ») est une société de portefeuille chapeautant plusieurs sociétés du secteur du transport aérien. Au cours des neuf premiers mois de 2008, ACE a compté deux secteurs isolables : Air Canada et les éléments non sectoriels et éliminations (« ENSE »). En 2007, outre Air Canada et les ENSE, ACE comptait les secteurs isolables suivants : Aéroplan Société en commandite (« Aéroplan ») jusqu'au 14 mars 2007, Jazz Air SEC (« Jazz ») jusqu'au 24 mai 2007 et ACTS SEC (« ACTS ») jusqu'au 16 octobre 2007.

Les actions à droit de vote variable de catégorie A et les actions à droit de vote de catégorie B d'ACE sont inscrites à la cote de la Bourse de Toronto (« TSX ») respectivement sous les symboles ACE.A et ACE.B.

Le présent Rapport de gestion du troisième trimestre de 2008 doit être lu en parallèle avec les états financiers consolidés intermédiaires non vérifiés et les notes complémentaires du troisième trimestre de 2008 d'ACE ainsi qu'avec les états financiers consolidés vérifiés de l'exercice 2007 d'ACE et les notes et rapport de gestion s'y rapportant. Aux fins du présent Rapport de gestion, « Société » renvoie, selon le contexte, à ACE et à ses participations du secteur de l'aviation commerciale collectivement, à ACE et à une ou à plusieurs de ses participations du secteur de l'aviation commerciale, à une ou à plusieurs de ses participations du secteur de l'aviation commerciale, ou à ACE à proprement parler. Sauf indication contraire du contexte, tous les montants en numéraire sont exprimés en dollars canadiens. Pour une explication des principaux termes utilisés dans le présent Rapport de gestion, il convient de se reporter à la rubrique 16, *Glossaire*. À moins d'indication contraire, le présent Rapport de gestion est à jour au 11 novembre 2008.

Certaines données comparatives ont été reclassées pour se conformer au mode de présentation des états financiers adopté pour la période écoulée.

Le Comité de vérification, des finances et du risque d'ACE a examiné les états financiers consolidés intermédiaires non vérifiés du troisième trimestre de 2008 ainsi que les notes et le rapport de gestion s'y rapportant, et le Conseil d'administration d'ACE a approuvé ces documents avant leur publication. Pour un complément d'information sur les documents financiers publics d'ACE, dont sa notice annuelle, il convient de se reporter au site de SEDAR au www.sedar.com, d'EDGAR au www.sec.gov/edgar.shtml ou d'ACE au www.aceaviation.com.

2. Mise en garde concernant les énoncés prospectifs

Dans ses communications orales ou écrites, ACE fait souvent des déclarations à caractère prospectif qui sont reprises dans le présent Rapport de gestion ou qui peuvent être intégrées à des documents déposés auprès d'autorités de réglementation en matière de valeurs mobilières tant au Canada qu'aux États-Unis. Ces énoncés prospectifs se reconnaissent à l'emploi de termes ou d'expressions comme « il devrait », « il se pourrait que », « il est prévu que », « on estime que », « on s'attend à ce que », « on projette que » et autres qui soulignent les éventualités possibles et font renvoi aux hypothèses retenues. Ces énoncés peuvent porter sur des observations concernant entre autres les stratégies, les attentes, les activités planifiées ou les actions à venir.

Comme, de par leur nature, les énoncés prospectifs partent d'hypothèses, ils sont soumis à d'importants risques et incertitudes. Toute prévision ou projection n'est donc pas entièrement assurée en raison, notamment, de la survenance possible d'événements externes ou de l'incertitude qui caractérise le secteur. Les résultats qui y sont présentés peuvent différer sensiblement des résultats réels en raison de divers facteurs, dont les prix de l'énergie, les conditions du secteur, du marché, du crédit et de l'économie en général, des conflits armés, des attentats terroristes, l'évolution de la demande en fonction du caractère saisonnier du secteur, la capacité de réduire les coûts d'exploitation et les effectifs, les relations du travail, les négociations collectives ou les conflits de travail, les questions de retraite, les taux de change et d'intérêt, l'évolution de la législation, des développements ou procédures réglementaires défavorables et des litiges en cours avec des tiers, ainsi que les facteurs précisés à la rubrique *Facteurs de risque* du Rapport de gestion de l'exercice 2007 d'ACE daté du 7 février 2008 et à la rubrique 11 du présent Rapport de gestion. Les énoncés prospectifs du présent Rapport de gestion représentent les attentes d'ACE en date de son établissement, et ils peuvent changer par la suite. Toutefois, ACE n'a ni l'intention ni l'obligation d'actualiser ou de réviser ces énoncés à la lumière de nouveaux éléments d'information ou d'événements futurs ou pour quelque autre motif sauf si elle y est tenue par la réglementation en valeurs mobilières applicable.

3. Participations dans le secteur de l'aviation commerciale

Suit la liste des participations qu'ACE détient dans le secteur de l'aviation commerciale en date du 11 novembre 2008.

	Société du secteur de l'aviation commerciale	Participation
Air Canada (TSX : AC.A, AC.B)	Air Canada est le plus important transporteur aérien au Canada à assurer des services intérieurs et internationaux et le plus grand fournisseur de services passagers réguliers sur le marché canadien, sur le marché transfrontalier et sur le marché international, au départ et à destination du Canada. Les filiales en propriété exclusive d'Air Canada sont : <ul style="list-style-type: none"> • Société en commandite AC Cargo (« Air Canada Cargo »), de concert avec Air Canada, est le plus grand fournisseur de services de transport de fret aérien au Canada. • Société en commandite ACGHS (« Services au sol Air Canada ») assure des services d'escale dans les aéroports. • Société en commandite Touram (« Vacances Air Canada ») est un grand voyageur canadien proposant des forfaits vacances. 	75,0 %
ACTS Aéro	Soutien & Services Techniques ACTS Aéro Inc. (« ACTS Aéro »), propriétaire exclusif d'Aveos Performance aéronautique inc., est une entreprise de maintenance, de réparation et de révision (« MRR ») proposant ses services dans le monde entier. Le 23 septembre 2008, ACTS Aéro a changé de dénomination sociale pour Aveos.	27,8 %

4. Faits marquants

Les faits ci-après ont marqué la période allant du 1^{er} janvier au 11 novembre 2008.

Offre de rachat substantielle – janvier 2008

Le 10 janvier 2008, ACE a accepté, aux fins de rachat et d'annulation, un total de 40 023 427 actions à droit de vote variable de catégorie A et de 9 894 166 actions à droit de vote de catégorie B au prix de 30,00 \$ l'action, pour un prix de rachat total d'environ 1 498 M\$, conformément aux modalités d'une offre de rachat substantielle. Aucune action privilégiée convertible d'ACE n'a été déposée aux termes de l'offre comme si elle avait été convertie.

Jazz

Le 24 janvier 2008, ACE a vendu 13 000 000 de parts du Fonds de revenu Jazz Air dans le cadre d'une vente dispensée à certains fonds et comptes gérés par West Face Capital Inc. et à Sunrise Partners Limited Partnership pour un produit net total de 97 M\$ pour ACE.

Le 2 juin 2008, ACE a réalisé la vente sur le marché d'un total de 11 726 920 parts du Fonds de revenu Jazz Air pour un produit net total de 85 M\$ pour ACE. Depuis lors, ACE ne détient plus de participation dans le Fonds de revenu Jazz Air.

Aéroplan

Le 21 avril 2008, ACE a vendu 20 400 000 parts du Fonds de revenu Aéroplan pour un produit net total de 343 M\$ pour ACE.

Le 2 juin 2008, ACE a réalisé la vente sur le marché d'un total de 19 892 088 parts du Fonds de revenu Aéroplan pour un produit net total de 349 M\$ pour ACE. Depuis lors, ACE ne détient plus de participation dans le Fonds de revenu Aéroplan.

ACTS Aéro

Le 14 janvier 2008, ACE a reçu un produit en espèces de 40 M\$ représentant la totalité des fonds entiers à la clôture de la monétisation d'ACTS le 16 octobre 2007.

En juin 2008, une entité liée au Grupo TACA a exercé son option et vendu à ACE sa participation de 5 % dans ACTS Aéro pour 19 M\$ (18 M\$ US), faisant passer la participation d'ACE dans ACTS Aéro de 22,8 % à 27,8 %.

Offre de rachat substantielle – juin 2008

Le 18 juin 2008, ACE a accepté, aux fins de rachat et d'annulation, un total de 12 537 084 actions à droit de vote variable de catégorie A et de 10 190 187 actions à droit de vote de catégorie B au prix de 22,00 \$ l'action, pour un prix total de 500 M\$, conformément aux modalités d'une offre de rachat substantielle. Aucune action privilégiée convertible d'ACE n'a été déposée aux termes de l'offre comme si elle avait été convertie.

5. Méthodes comptables

ACE dresse ses états financiers consolidés conformément aux principes comptables généralement reconnus (« PCGR ») du Canada.

Les principes et méthodes comptables ayant présidé à l'établissement des états financiers consolidés intermédiaires non vérifiés d'ACE pour le troisième trimestre de 2008 sont décrits à la note 2 afférente aux états financiers consolidés vérifiés d'ACE pour l'exercice 2007.

Les résultats d'ACE rendent compte de la consolidation des activités d'Aéroplan jusqu'au 14 mars 2007, de celles de Jazz jusqu'au 24 mai 2007 et de celles d'ACTS jusqu'au 16 octobre 2007. À compter de ces dates, les participations d'ACE dans Aéroplan (jusqu'au 9 mai 2008), dans ACTS et dans Jazz (jusqu'au 7 février 2008) sont comptabilisées à la valeur de consolidation. À compter du 9 mai 2008 pour Aéroplan et du 7 février 2008 pour Jazz et jusqu'au 1^{er} juin 2008, la participation d'ACE dans ces entités est classée dans chaque cas comme un placement « disponible à la vente ». À compter du 2 juin 2008, ACE ne détient plus de participation dans Aéroplan ni dans Jazz. En raison des changements précités, les résultats d'exploitation de 2008 ne sont pas directement comparables aux résultats d'exploitation de 2007.

Pour dresser les états financiers consolidés d'ACE conformément aux PCGR du Canada, la direction doit établir des estimations et poser des hypothèses qui influent sur l'actif et le passif déclarés, sur la présentation du passif éventuel et sur les montants déclarés des produits et des charges pour la période visée par les états financiers consolidés. ACE révisé ces estimations et hypothèses à intervalles réguliers, en fonction des antécédents et d'autres facteurs pertinents. Les montants réels pourraient différer sensiblement de ces estimations et hypothèses. Pour un complément d'information sur les estimations fondamentales ayant présidé à l'établissement des états financiers consolidés d'ACE, il y a lieu de se reporter à la rubrique *Estimations comptables critiques* du Rapport de gestion de l'exercice 2007 d'ACE daté du 7 février 2008. Il n'y a pas eu de changement notable aux estimations comptables critiques d'ACE par rapport à celles qui y étaient alors exposées.

Comptabilisation d'Aéroplan

À la suite de la distribution spéciale par ACE de parts du Fonds de revenu Aéroplan et de la conversion de ses parts restantes d'Aéroplan SEC en parts du Fonds de revenu Aéroplan le 14 mars 2007, pour la période du 14 mars 2007 au 9 mai 2008, ACE ne consolidait plus les résultats d'exploitation, le bilan et les flux de trésorerie d'Aéroplan, et elle comptabilisait sa participation dans Aéroplan à la valeur de consolidation. Par suite de la réduction de sa participation en deçà de 20 % et de la résiliation de la convention des porteurs de titres entre ACE et le Fonds de revenu Aéroplan le 9 mai 2008, pour la période allant du 9 mai au 1^{er} juin 2008, ACE ne comptabilisait plus Aéroplan à la valeur de consolidation, et sa participation dans Aéroplan était classée comme un placement « disponible à la vente » dans les instruments financiers. Les variations latentes de la juste valeur pour la période ont été constatées au titre des « autres éléments du résultat étendu » et les distributions du Fonds de revenu Aéroplan, au titre des « bénéfices tirés des participations et autres revenus de placement », du poste « produits (charges) hors exploitation » dans l'état consolidé des résultats d'ACE. Le 2 juin 2008, ACE a vendu ses parts restantes du Fonds de revenu Aéroplan. ACE ne détient plus depuis de participation dans Aéroplan.

Depuis qu'elle y a ramené à moins de 20 % sa participation et qu'elle a résilié la convention des porteurs de titres avec le Fonds de revenu Aéroplan le 9 mai 2008, ACE n'exerce plus d'influence notable sur Aéroplan.

Comptabilisation de Jazz

À la suite de la distribution spéciale de parts de Fonds de revenu Jazz Air le 24 mai 2007, ACE ne consolidait plus les résultats d'exploitation, le bilan et les flux de trésorerie de Jazz après cette date, et elle a comptabilisé sa participation dans Jazz pour la période du 24 mai 2007 au 7 février 2008 à la valeur de consolidation. À la suite de la vente par ACE de parts du Fonds de revenu Jazz Air le 24 janvier 2008 et de la résiliation de la convention des porteurs de titres entre ACE et le Fonds de revenu Jazz Air le 7 février 2008, pour la période du 7 février au 1^{er} juin 2008, ACE ne comptabilisait plus Jazz à la valeur de consolidation, et la participation qu'ACE détient dans Jazz était classée à titre de placement « disponible à la vente » dans les instruments financiers. Les variations latentes de la juste valeur pour la période ont été inscrites au titre des « autres

éléments du résultat étendu » et les distributions du Fonds de revenu Jazz Air, au titre des « bénéfiques tirés des participations et autres revenus de placement » du poste « produits (charges) hors exploitation » dans l'état consolidé des résultats d'ACE. Le 2 juin 2008, ACE a vendu ses parts restantes du Fonds de revenu Jazz Air. ACE ne détient plus depuis de participation dans Jazz.

Comptabilisation d'ACTS

À la suite de la monétisation d'ACTS du 16 octobre 2007, ACE ne consolide plus les résultats d'exploitation, le bilan et les flux de trésorerie d'ACTS à compter de cette date, et elle comptabilise sa participation dans ACTS Aéro à la valeur de consolidation.

Modifications des méthodes comptables

Informations à fournir concernant le capital et Instruments financiers – informations à fournir et présentation

Le 1^{er} janvier 2008, la Société a adopté trois nouvelles normes comptables du *Manuel de l'ICCA* (Institut Canadien des Comptables Agréés), en l'occurrence les chapitres 1535, *Informations à fournir concernant le capital*, 3862, *Instruments financiers – informations à fournir*, et 3863, *Instruments financiers – présentation*.

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

Les chapitres 3862 et 3863 remplacent le chapitre 3861, *Instruments financiers – informations à fournir et présentation*, et modifient et renforcent certaines obligations en matière d'informations à fournir qu'il prescrit tout en maintenant ses exigences quant à la présentation. Ces nouveaux chapitres viennent accroître l'importance de fournir de l'information sur la nature et l'ampleur des risques inhérents aux instruments financiers et sur la façon dont l'entité gère ces risques. Voir la rubrique 10 ci-après pour un complément d'information sur les instruments financiers de la Société.

Des renseignements complémentaires sur ces nouvelles conventions comptables se trouvent aux rubriques 8.8 et 10 du présent Rapport de gestion.

Stocks

Le 1^{er} janvier 2008, la Société a adopté les dispositions du chapitre 3031, *Stocks*, remplaçant le chapitre 3030, *Stocks*. Le chapitre 3031 fournit des indications plus complètes au sujet de l'évaluation et contient de nouvelles obligations à l'égard de l'information à fournir afin d'accroître la transparence. La méthode comptable relative aux stocks de carburant avions adoptée par la Société est conforme aux exigences en matière d'évaluation comprises dans la nouvelle norme et, par conséquent, aucun ajustement n'a été constaté au moment de la transition. Cependant, des informations complémentaires ont été incluses dans les états financiers consolidés intermédiaires non vérifiés d'ACE à compter du premier trimestre de 2008.

Futures modifications de normes comptables

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

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

En conséquence, la Société est à élaborer un plan visant à faire passer ses états financiers consolidés sous le régime des IFRS. Entre autres, le plan vise à mesurer les incidences des IFRS en ce qui concerne :

- les conventions comptables et les décisions de mise en œuvre;
- les systèmes informatiques et de technologies de l'information;
- le contrôle interne à l'égard de l'information financière;
- les contrôles et procédures de présentation de l'information;
- l'expertise en matière d'information financière;
- les activités commerciales.

La Société a institué une équipe IFRS interfonctionnelle et assure actuellement la formation des principaux employés concernés.

La Société est aussi en train d'évaluer les différences entre ses méthodes comptables actuelles et les IFRS, ainsi que les diverses solutions de rechange dont elle disposera au moment de leur adoption. Cette évaluation porte notamment sur la conversion des systèmes informatiques et de technologies de l'information, sur le contrôle interne à l'égard de l'information financière, sur les contrôles et procédures de présentation de l'information, et sur les activités commerciales. Des modifications de méthodes comptables sont probables et pourraient avoir une incidence considérable sur les états financiers consolidés de la Société.

6. Résultats d'exploitation – Troisième trimestre de 2008

Le tableau ci-après présente les résultats de la Société et de ses secteurs isolables ainsi que certaines mesures hors PCGR pour le troisième trimestre de 2008. Les informations sectorielles ont été établies de la même façon que les informations financières produites en interne aux fins de la prise de décisions.

(en millions de dollars canadiens)	3 ^e trimestre de 2008		
	Air Canada	ENSE	Total ACE
Produits d'exploitation			
Produits passages	2 766 \$	- \$	2 766 \$
Produits fret	139	-	139
Autres produits	170	-	170
	3 075	-	3 075
Charges d'exploitation			
Salaires et charges sociales	472	7	479
Carburant avions	1 064	-	1 064
Locations avions	67	-	67
Redevances aéroportuaires et de navigation	275	-	275
Maintenance avions	127	-	127
Communications et technologies de l'information	69	-	69
Restauration et fournitures connexes	86	-	86
Amortissement et désuétude	176	(2)	174
Commissions	54	-	54
CAC de Jazz	243	-	243
Autres charges d'exploitation	330	2	332
	2 963	7	2 970
Bénéfice (perte) d'exploitation	112	(7)	105
Produits (charges) hors exploitation			
Intérêts créditeurs	13	6	19
Intérêts débiteurs	(72)	(15)	(87)
Intérêts capitalisés	6	-	6
Perte sur instruments financiers inscrits à la juste valeur	(93)	-	(93)
Perte découlant de participations et autres placements	-	(19)	(19)
Autres charges hors exploitation	(1)	-	(1)
	(147)	(28)	(175)
Perte avant les éléments suivants	(35)	(35)	(70)
Participation sans contrôle	(2)	32	30
Perte de change	(87)	-	(87)
Charge d'impôts	(8)	-	(8)
Perte de la période	(132)	(3)	(135)
BAIILA/BAIIA ¹⁾	355 \$	(9) \$	346 \$

1) Voir la rubrique 15, Mesures financières hors PCGR, pour un rapprochement du BAIILA au résultat d'exploitation.

Le tableau ci-dessous présente les résultats de la Société, les résultats de ses secteurs isolables et certaines mesures hors PCGR pour le troisième trimestre de 2007.

(en millions de dollars canadiens)	3 ^e trimestre de 2007			Total ACE
	Air Canada	ACTS	ENSE	
Produits d'exploitation				
Produits passages	2 660 \$	- \$	- \$	2 660 \$
Produits fret	132	-	-	132
Autres produits	142	71	17	230
Produits externes	2 934	71	17	3 022
Produits intersectoriels	20	173	(193)	-
	2 954	244	(176)	3 022
Charges d'exploitation				
Salaires et charges sociales	478	83	(3)	558
Carburant avions	716	-	-	716
Locations avions	66	-	-	66
Redevances aéroportuaires et de navigation	284	-	-	284
Maintenance avions	155	66	(136)	85
Communications et technologies de l'information	70	4	(3)	71
Restauration et fournitures connexes	88	-	-	88
Amortissement et désuétude	144	10	(7)	147
Commissions	54	-	-	54
CAC de Jazz	234	-	-	234
Autres charges d'exploitation	314	76	(11)	379
	2 603	239	(160)	2 682
Bénéfice (perte) d'exploitation	351	5	(16)	340
Produits (charges) hors exploitation				
Intérêts créditeurs	21	-	4	25
Intérêts débiteurs	(82)	(4)	(10)	(96)
Intérêts capitalisés	24	-	-	24
Gain (perte) à la cession d'actifs	(2)	-	4	2
Perte sur instruments financiers constatés à la juste valeur	(2)	-	-	(2)
Bénéfices tirés des participations et autres revenus de placement	-	-	27	27
Autres charges hors exploitation	(4)	(2)	(1)	(7)
	(45)	(6)	24	(27)
Bénéfice (perte) avant les éléments suivants	306	(1)	8	313
Participation sans contrôle	-	-	(69)	(69)
Gain de change	104	-	-	104
Économie (charge) d'impôts	(137)	-	13	(124)
Bénéfice (perte) de la période	273 \$	(1) \$	(48) \$	224 \$
BIIIALA/BAIIA ¹⁾	561 \$	15 \$	(23) \$	553 \$

1) Voir la rubrique 15, Mesures financières hors PCGR, pour un rapprochement du BIIIALA au résultat d'exploitation.

Les résultats d'exploitation d'ACE pour le troisième trimestre de 2008 ne sont pas directement comparables aux résultats d'exploitation du troisième trimestre de 2007. On se reportera à la rubrique 5, plus haut, pour un complément d'information sur les modifications apportées à la comptabilisation d'Aéroplan, de Jazz et d'ACTS.

ACE a dégagé un bénéfice d'exploitation de 105 M\$ au troisième trimestre de 2008, contre un bénéfice d'exploitation de 340 M\$ au troisième trimestre de 2007. Air Canada a déclaré un bénéfice d'exploitation de 112 M\$ au troisième trimestre de 2008, contre un bénéfice d'exploitation de 351 M\$ au troisième trimestre de 2007, en baisse de 239 M\$. Cette baisse du résultat d'exploitation d'Air Canada vient surtout du bond de 348 M\$ de la charge de carburant, soit une hausse de 49 % par rapport au troisième trimestre de 2007. Cette hausse de la facture de carburant a été atténuée par l'augmentation de 121 M\$ des produits d'exploitation d'Air Canada par rapport au troisième trimestre de 2007, par suite de la majoration des tarifs et des suppléments visant à atténuer la flambée des prix du kérosène. Le résultat consolidé d'ACE pour le troisième trimestre de 2007 comprenait un bénéfice d'exploitation de 5 M\$ d'ACTS.

Un BAIIALA de 346 M\$ a été enregistré au troisième trimestre de 2008, contre un BAIIALA de 553 M\$ à la période correspondante de 2007. Au troisième trimestre de 2008, Air Canada a enregistré un BAIIALA de 355 M\$ contre un BAIIALA de 561 M\$ au troisième trimestre de 2007, soit un repli de 206 M\$. Au troisième trimestre de 2007, ACTS avait enregistré un BAIIALA de 15 M\$.

ACE a inscrit des produits d'exploitation de 3 075 M\$ et des charges d'exploitation de 2 970 M\$ au troisième trimestre de 2008. À la même période de 2007, ACE avait inscrit des produits d'exploitation de 3 022 M\$ et des charges d'exploitation de 2 682 M\$. Par suite du retrait d'ACTS de son périmètre de consolidation, les produits et charges d'exploitation d'ACE pour le troisième trimestre de 2008 ne sont pas directement comparables à ceux du troisième trimestre de 2007.

Les charges hors exploitation se chiffrent à 175 M\$ pour le troisième trimestre de 2008, contre des charges hors exploitation de 27 M\$ au troisième trimestre de 2007. La perte sur instruments financiers constatés à la juste valeur se chiffre à 93 M\$ pour le troisième trimestre de 2008, comparativement à une perte de 2 M\$ au troisième trimestre de 2007. Voir la rubrique 10 ci-après pour un complément d'information sur les instruments financiers.

En ce qui concerne les revenus tirés de participations et d'autres placements, ACE a essuyé une perte de 19 M\$ au troisième trimestre de 2008, contre un bénéfice de 27 M\$ au troisième trimestre de 2007. La perte du troisième trimestre de 2008 représente la quote-part d'ACE de la perte essuyée par ACTS Aéro. En ce qui concerne le troisième trimestre de 2007, le bénéfice tiré de participations représentait la quote-part d'ACE de ses participations dans Aéroplan et Jazz. Depuis le 2 juin 2008, ACE ne détient plus aucun intérêt dans Aéroplan ni dans Jazz. Au troisième trimestre de 2007, le résultat d'exploitation d'ACTS avait été consolidé au résultat d'exploitation d'ACE. Voir la rubrique 5, plus haut, pour un complément d'information sur les modifications apportées aux méthodes comptables.

La participation sans contrôle représente un produit de 30 M\$ pour le troisième trimestre de 2008, contre une charge de 69 M\$ au troisième trimestre de 2007. Le troisième trimestre de 2008 rend compte de la détérioration du résultat net d'Air Canada par rapport au troisième trimestre de 2007.

La perte nette sur les éléments monétaires libellés en devises se chiffre à 87 M\$ pour le troisième trimestre de 2008, contre un gain de 104 M\$ au troisième trimestre de 2007. La perte du troisième trimestre de 2008 vient de la dépréciation du dollar canadien au 30 septembre 2008 par rapport au 30 juin 2008, partiellement contrebalancée par un gain de 70 M\$ lié aux dérivés sur devises. Pour 1 \$ US, le taux de change à midi, le 30 septembre 2008, était de 1,0599 \$ CA, tandis qu'il était de 1,0186 \$ CA le 30 juin 2008 à midi.

ACE a inscrit une charge d'impôts de 8 M\$ pour le troisième trimestre de 2008, contre une charge de 124 M\$ sur un bénéfice de 348 M\$ pour la période correspondante de 2007.

Le troisième trimestre de 2008 se solde par une perte de 135 M\$, soit 3,86 \$ par action après dilution, contre un bénéfice net de 224 M\$, soit 1,84 \$ par action après dilution, au troisième trimestre de 2007.

6.1. Air Canada

Au troisième trimestre de 2008, Air Canada a dégagé un bénéfice d'exploitation de 112 M\$, contre un bénéfice d'exploitation de 351 M\$ au troisième trimestre de 2007, en baisse de 239 M\$. La hausse de 121 M\$, ou 4 %, des produits d'exploitation a été plus qu'annulée par le bond de 348 M\$, ou 49 %, de la facture de carburant.

Au troisième trimestre de 2008, le BAIHALA s'est chiffré à 355 M\$, contre un BAIHALA de 561 M\$ à la période correspondante de 2007, soit un repli de 206 M\$.

Les produits passages se sont accrus de 106 M\$, ou 4,0 %, pour se fixer à 2 766 M\$ au troisième trimestre de 2008. Durant cette période, Air Canada a réduit de 3,5 % sa capacité globale en diminuant les fréquences sur les lignes existantes et en recourant à de plus petits appareils. Le trafic s'est replié de 2,2 % au troisième trimestre de 2008, en regard d'une capacité qui a été réduite de 3,5 %, donnant lieu à une amélioration de 1,0 point du coefficient d'occupation par rapport au troisième trimestre de 2007. Les produits passages par siège-mille offert (« PPSMO ») ont progressé de 7,5 % par rapport au troisième trimestre de 2007 par suite de la croissance de 6,2 % des rendements et, dans une moindre mesure, de l'amélioration du coefficient d'occupation. L'amélioration des rendements s'explique surtout par le relèvement des tarifs et des suppléments carburant visant à atténuer la flambée des prix du kérosène. Le relèvement du tarif moyen payé en *Service Super Affaires* et en service *Hospitalité* a également joué dans l'amélioration des rendements par rapport au troisième trimestre de 2007. L'appréciation du dollar canadien au troisième trimestre de 2008, qui s'est trouvée à diminuer la valeur en dollars canadiens des ventes réalisées à l'étranger, s'est répercutée sur les produits libellés en devises, faisant baisser de 23 M\$ les produits passages du troisième trimestre de 2008 par rapport au troisième trimestre de 2007.

Les charges d'exploitation se chiffrent à 2 963 M\$ pour le troisième trimestre de 2008, en hausse de 360 M\$, ou 14 %, par rapport au troisième trimestre de 2007, traduisant en cela le bond de 348 M\$ de la charge de carburant et une augmentation de 12 M\$ des charges d'exploitation (carburant non compris) comparativement à la période correspondante de 2007.

Compte tenu de la charge de carburant, les charges d'exploitation par siège-mille offert (« CESMO ») ont augmenté de 17,9 % par rapport au troisième trimestre de 2007. Exclusion faite de cette charge de carburant, les CESMO ont augmenté de 4,3 % par rapport au troisième trimestre de 2007. Plus de la moitié de l'augmentation des CESMO (exclusion faite de la charge de carburant) est attribuable aux coûts de propriété liés aux investissements d'Air Canada dans l'achat d'appareils neufs et le réaménagement des cabines de ses avions existants. Les économies de coûts unitaires liées à la flotte de 777 de Boeing et, dans une moindre mesure, l'appréciation du dollar canadien par rapport au dollar américain ont partiellement contrebalancé l'augmentation globale des coûts unitaires, exclusion faite de la charge de carburant, par rapport au troisième trimestre de 2007.

Pour le troisième trimestre de 2008, les charges hors exploitation se montent à 147 M\$, contre des charges hors exploitation de 45 M\$ au troisième trimestre de 2007. Les pertes liées à l'ajustement de la juste valeur des instruments dérivés se chiffrent à 93 M\$ pour le troisième trimestre de 2008, contre des pertes de 2 M\$ pour le trimestre correspondant de 2007. Voir la rubrique 10, ci-après, pour un complément d'information sur les instruments dérivés d'Air Canada. Le montant net des intérêts débiteurs s'est accru de 16 M\$ par rapport au troisième trimestre de 2007. Le repli des intérêts capitalisés sur les appareils neufs et une diminution des intérêts créditeurs attribuable au recul des soldes de trésorerie et des taux d'intérêt ont plus que compensé la baisse de 10 M\$ des intérêts débiteurs. Ce repli des intérêts débiteurs a été provoqué par le recul des frais de financement liés aux 777 de Boeing faisant l'objet d'engagements par suite des retombées positives des financements de prélivraison négociés au quatrième trimestre de 2007, par la baisse des taux d'intérêt sur les emprunts à taux variable, ainsi que par la vigueur du dollar canadien vis-à-vis du dollar américain au troisième trimestre de 2008 par rapport au troisième trimestre de 2007, éléments qui ont été en partie contrebalancés par le financement de nouveaux appareils par rapport à un an plus tôt.

La perte nette sur les éléments monétaires libellés en devises se chiffre à 87 M\$ pour le troisième trimestre de 2008, contre un gain de 104 M\$ au troisième trimestre de 2007. La perte du troisième trimestre de 2008 est attribuable à la dépréciation du dollar canadien au 30 septembre 2008 par rapport au 30 juin 2008, partiellement compensée par un gain de 70 M\$ lié aux dérivés sur devises. Pour 1 \$ US, le taux de change à midi, le 30 septembre 2008, était de 1,0599 \$ CA, tandis qu'il était de 1,0186 \$ CA le 30 juin 2008, à midi.

Pour le troisième trimestre de 2008, Air Canada a inscrit une charge d'impôts de 8 M\$. Cette charge fiscale rend compte du reclassement des impôts futurs qui sont passés des « autres éléments du résultat étendu » au « résultat », au titre des gains sur des dérivés liés au carburant. L'économie d'impôts futurs pour la perte de l'exercice en cours a été contrebalancée par une provision pour moins-value de 37 M\$. Une charge d'impôts de 137 M\$, au taux d'imposition effectif de 33 %, avait été enregistrée pour la période correspondante de 2007.

Air Canada a dégagé une perte sectorielle de 132 M\$ au troisième trimestre de 2008, contre un bénéfice sectoriel de 273 M\$ au troisième trimestre de 2007.

6.2. Éléments non sectoriels et éliminations (« ENSE »)

Les ENSE comprennent les activités non sectorielles et les activités de financement et d'investissement d'ACE. Comme cela est dit précédemment, le mode de comptabilisation de la participation d'ACE dans ACTS a été modifié en octobre 2007, passant de la consolidation à la comptabilisation de la participation à la valeur de consolidation au sein du secteur des ENSE. Jusqu'à la déconsolidation d'ACTS, le secteur ENSE comprenait également certains ajustements de consolidation liés aux différences entre le moment où les produits tirés des services de maintenance fournis par ACTS sont constatés (à l'achèvement des contrats de services d'entretien moteurs ou de maintenance des composants) et le moment où Air Canada et Jazz les passent en charges (c'est-à-dire une fois que les travaux sont terminés). En outre, des ajustements de consolidation avaient été apportés relativement au moment où sont constatés les produits et les charges liés aux contrats facturés à l'heure de vol. Depuis le changement de mode de comptabilisation de la participation d'ACE dans ACTS, ces ajustements de consolidation ne sont plus nécessaires.

Les ENSE ont inscrit une perte d'exploitation de 7 M\$ pour le troisième trimestre de 2008, contre une perte d'exploitation de 16 M\$ au troisième trimestre de 2007. Un BAIIALA négatif de 9 M\$ a été inscrit relativement au troisième trimestre de 2008, contre un BAIIALA négatif de 23 M\$ au troisième trimestre de 2007.

Une perte de 19 M\$ a découlé des participations et autres placements au troisième trimestre de 2008, contre un bénéfice de 27 M\$ au troisième trimestre de 2007, soit un recul de 46 M\$. La perte du troisième trimestre de 2008 représente la quote-part d'ACE de la perte essuyée par ACTS Aéro, alors que le bénéfice du troisième trimestre de 2007 représentait la quote-part tirée par ACE de ses participations dans Aéroplan et Jazz.

La participation sans contrôle correspond à un produit de 32 M\$ pour le troisième trimestre de 2008, contre une charge de 69 M\$ au troisième trimestre de 2007.

Au troisième trimestre de 2007, ACE avait réalisé un gain de 4 M\$ (3 M\$ après impôts) à la vente de ses 0,251 million d'actions restantes de US Airways.

7. Résultats d'exploitation – Neuf premiers mois de 2008

Le tableau ci-après présente les résultats de la Société et de ses secteurs isolables ainsi que certaines mesures hors PCGR pour les neuf premiers mois de 2008. Les informations sectorielles ont été établies de la même façon que les informations financières produites en interne aux fins de la prise de décisions.

(en millions de dollars canadiens)	Neuf premiers mois de 2008		
	Air Canada	ENSE	Total ACE
Produits d'exploitation			
Produits passages	7 531 \$	- \$	7 531 \$
Produits fret	402	-	402
Autres produits	650	1	651
Produits externes	8 583	1	8 584
Produits intersectoriels	1	(1)	-
	8 584	-	8 584
Charges d'exploitation			
Salaires et charges sociales	1 433	29	1 462
Carburant avions	2 627	-	2 627
Locations avions	199	-	199
Redevances aéroportuaires et de navigation	771	-	771
Maintenance avions	502	-	502
Communications et technologies de l'information	214	-	214
Restauration et fournitures connexes	244	-	244
Amortissement et désuétude	520	(6)	514
Commissions	154	-	154
CAC de Jazz	711	-	711
Autres charges d'exploitation	1 102	8	1 110
	8 477	31	8 508
Bénéfice (perte) d'exploitation avant l'élément suivant	107	(31)	76
Provision pour les enquêtes sur le fret	(125)	-	(125)
Perte d'exploitation	(18)	(31)	(49)
Produits (charges) hors exploitation			
Intérêts créditeurs	46	21	67
Intérêts débiteurs	(231)	(39)	(270)
Intérêts capitalisés	31	-	31
Gain (perte) à la cession d'actifs	(29)	990	961
Gain sur instruments financiers constatés à la juste valeur	60	-	60
Perte découlant de participations et autres placements	-	(2)	(2)
Autres produits (charges) hors exploitation	(3)	1	(2)
	(126)	971	845
Bénéfice (perte) avant les éléments suivants	(144)	940	796
Participation sans contrôle	(8)	70	62
Perte de change	(128)	-	(128)
Charge d'impôts	(18)	(199)	(217)
Bénéfice (perte) de la période	(298)	811	513
BIIIALA/BAIIA avant provision pour les enquêtes sur le fret ¹⁾	826 \$	(37) \$	789 \$
BAIIIALA/BAIIA ¹⁾	701 \$	(37) \$	664 \$

1) Voir la rubrique 15, Mesures financières hors PCGR, pour un rapprochement du BIIIALA avant provision pour les enquêtes sur le fret au résultat d'exploitation et du BAIIIALA/BAIIA au résultat d'exploitation.

Le tableau ci-dessous présente les résultats de la Société, les résultats de ses secteurs isolables et certaines mesures hors PCGR pour les neuf premiers mois de 2007.

(en millions de dollars canadiens)	Neuf premiers mois de 2007					
	Air Canada	Aérop l an ¹⁾	Jazz ²⁾	ACTS	ENSE	Total ACE
Produits d'exploitation						
Produits passages	7 133 \$	- \$	- \$	- \$	15 \$	7 148 \$
Produits fret	407	-	-	-	-	407
Autres produits	479	198	3	184	(113)	751
Produits externes	8 019	198	3	184	(98)	8 306
Produits intersectoriels	114	3	610	571	(1 298)	-
	8 133	201	613	755	(1 396)	8 306
Charges d'exploitation						
Salaires et charges sociales	1 452	17	139	259	15	1 882
Carburant avions	1 937	-	125	-	(124)	1 938
Locations avions	220	-	57	-	(16)	261
Redevances aéroportuaires et de navigation	784	-	80	-	(81)	783
Maintenance avions	584	-	50	224	(510)	348
Communications et technologies de l'information	208	7	2	12	(13)	216
Restauration et fournitures connexes	246	-	6	-	-	252
Amortissement et désuétude	408	3	9	30	(8)	442
Commissions	164	-	-	-	-	164
CAC de Jazz	696	-	-	-	(386)	310
Charge exceptionnelle liée à la restructuration de la main-d'œuvre	-	-	-	15	-	15
Autres charges d'exploitation	1 073	134	83	198	(200)	1 288
	7 772	161	551	738	(1 323)	7 899
Bénéfice (perte) d'exploitation	361	40	62	17	(73)	407
Produits (charges) hors exploitation						
Intérêts créditeurs	70	3	2	-	11	86
Intérêts débiteurs	(259)	(3)	(3)	(14)	(36)	(315)
Intérêts capitalisés	88	-	-	-	-	88
Gain à la cession d'actifs	19	-	-	-	8	27
Gain sur instruments financiers constatés à la juste valeur	26	-	-	-	-	26
Bénéfices tirés des participations et autres revenus de placement ³⁾	-	-	-	-	54	54
Autres produits (charges) hors exploitation	(14)	(1)	1	(2)	8	(8)
	(70)	(1)	-	(16)	45	(42)
Bénéfice (perte) avant les éléments suivants	291	39	62	1	(28)	365
Participation sans contrôle	(6)	-	-	-	(142)	(148)
Écart de change	297	-	-	(1)	(1)	295
Charge d'impôts	(188)	-	-	-	(54)	(242)
Bénéfice (perte) de la période	394 \$	39 \$	62 \$	- \$	(225) \$	270 \$
BAIIALA/BAIIA ⁴⁾	989 \$	43 \$	128 \$	47 \$	(97) \$	1 110 \$

1) Rend compte de la consolidation des résultats d'Aéroplan du 1^{er} janvier au 13 mars 2007.

2) Rend compte de la consolidation des résultats de Jazz du 1^{er} janvier au 23 mai 2007.

3) Rend compte de la participation d'ACE dans Aéroplan (du 14 mars au 30 septembre 2007) et dans Jazz (du 24 mai au 30 septembre 2007) comptabilisée à la valeur de consolidation.

4) Voir la rubrique 15, Mesures financières hors PCGR, pour un rapprochement du BAIIALA/BAIIA au résultat d'exploitation.

Les résultats d'exploitation d'ACE pour les neuf premiers mois de 2008 ne sont pas directement comparables aux résultats d'exploitation de la période correspondante de 2007. On se reportera à la rubrique 5, plus haut, pour un complément d'information sur les modifications apportées à la comptabilisation des résultats d'Aéroplan, de Jazz et d'ACTS Aéro.

ACE a enregistré un bénéfice d'exploitation de 76 M\$, avant provision pour les enquêtes sur le fret, au cours des neuf premiers mois de 2008, comparativement à un bénéfice d'exploitation de 407 M\$ pour les neuf premiers mois de 2007. Air Canada a déclaré un bénéfice d'exploitation de 107 M\$, avant provision pour les enquêtes sur le fret, pour les neuf premiers mois de 2008, contre un bénéfice d'exploitation de 361 M\$ pour les neuf premiers mois de 2007, en baisse de 254 M\$. Pour les neuf premiers mois de 2008, Air Canada a inscrit une provision de 125 M\$ pour les enquêtes sur le transport du fret liées aux allégations de pratiques tarifaires anticoncurrentielles. Le résultat consolidé d'ACE pour les neuf premiers mois de 2007 comprenait les bénéfices d'exploitation d'Aéroplan, de Jazz et d'ACTS de 40 M\$, 62 M\$ et 17 M\$, respectivement.

Un BAIIALA de 789 M\$, avant provision pour les enquêtes sur le fret, a été inscrit pour les neuf premiers mois de 2008, contre un BAIIALA de 1 110 M\$ à la période correspondante de 2007. Pour les neuf premiers mois de 2008, Air Canada a constaté un BAIIALA de 826 M\$, avant provision pour les enquêtes sur le fret, contre un BAIIALA de 989 M\$ pour la période correspondante de 2007, en baisse de 163 M\$. Pour les neuf premiers mois de 2007, Aéroplan, Jazz et ACTS ont dégagé des BAIIALA de 43 M\$, 128 M\$ et 47 M\$, respectivement.

ACE a inscrit des produits d'exploitation de 8 584 M\$ et des charges d'exploitation de 8 508 M\$ pour les neuf premiers mois de 2008. Au cours de la période correspondante de 2007, ACE avait inscrit des produits d'exploitation de 8 306 M\$ et des charges d'exploitation de 7 899 M\$. Par suite du retrait d'Aéroplan, de Jazz et d'ACTS du périmètre d'exploitation d'ACE, ses produits et charges d'exploitation pour les neuf premiers mois de 2008 ne sont pas directement comparables à ceux des neuf premiers mois de 2007.

Les produits hors exploitation se chiffrent à 845 M\$ pour les neuf premiers mois de 2008, contre des charges hors exploitation de 42 M\$ pour les neuf premiers mois de 2007. Sont compris dans les résultats des neuf premiers mois de 2008 les gains de 830 M\$ qu'ACE a réalisés à la vente de parts du Fonds de revenu Aéroplan et de 167 M\$, à la vente de parts du Fonds de revenu Jazz Air. Pour les neuf premiers mois de 2008, Air Canada a inscrit une charge de dépréciation de 38 M\$ liée à son projet de retrait de sa flotte de 767-200 de Boeing du parc aérien. Pour les neuf premiers mois de 2007, ACE avait constaté des gains de 8 M\$ (6 M\$ après impôts) à la vente du demi-million d'actions restantes dans US Airways. ACE a inscrit une perte de 2 M\$ au titre de ses participations et autres placements pour les neuf premiers mois de 2008, contre un bénéfice de 54 M\$ pour les neuf premiers mois de 2007. Le gain sur instruments financiers constatés à la juste valeur totalise 60 M\$ pour les neuf premiers mois de 2008, contre un gain de 26 M\$ pour les neuf premiers mois de 2007. Voir la rubrique 10, ci-après, pour un complément d'information sur les instruments dérivés.

La perte nette sur les éléments monétaires libellés en devises se chiffre à 128 M\$ pour les neuf premiers mois de 2008, contre un gain net de 295 M\$ pour les neuf premiers mois de 2007. La perte des neuf premiers mois de 2008 est attribuable à la dépréciation du dollar canadien au 30 septembre 2008 par rapport au 31 décembre 2007, partiellement compensée par un gain de 153 M\$ lié aux dérivés sur devises. Pour 1 \$ US, le taux de change à midi, le 30 septembre 2008, était de 1,0599 \$ CA, tandis qu'il était de 0,9881 \$ CA le 31 décembre 2007, à midi.

La participation sans contrôle correspond à un produit de 62 M\$ pour les neuf premiers mois de 2008 contre une charge de 148 M\$ pour les neuf premiers mois de 2007, soit un recul de 210 M\$. La participation sans contrôle rend surtout compte de la détérioration du résultat net d'Air Canada et, dans une moindre mesure, du changement de mode de comptabilisation d'Aéroplan et de Jazz.

Une charge d'impôts de 217 M\$ a été constatée pour les neuf premiers mois de 2008 sur un bénéfice de 730 M\$. Une charge d'impôts de 242 M\$ avait été constatée pour les neuf premiers mois de 2007, charge qui comportait pour 44 M\$ de distributions spéciales liées aux parts d'Aéroplan et de Jazz.

Les neuf premiers mois de 2008 se soldent par un bénéfice net de 513 M\$, ou 7,43 \$ par action après dilution, contre 270 M\$, ou 2,48 \$ par action après dilution, pour les neuf premiers mois de 2007. Le bénéfice net des neuf premiers mois de 2008 comprend d'importants gains à la cession des parts restantes du Fonds de revenu

Aéroplan et du Fonds de revenu Jazz Air, qui ont été atténués par la détérioration du résultat sectoriel d'Air Canada, compte tenu de la provision de 125 M\$ pour les enquêtes sur le fret inscrite au premier trimestre de 2008.

7.1. Air Canada

Pour les neuf premiers mois de 2008, Air Canada déclare un bénéfice d'exploitation de 107 M\$, avant provision de 125 M\$ pour les enquêtes sur le fret, contre un bénéfice d'exploitation de 361 M\$ pour les neuf premiers mois de 2007, soit 254 M\$ de moins qu'à la période correspondante de 2007.

Pour les neuf premiers mois de 2008, le BAIIALA se chiffre à 826 M\$, avant provision de 125 M\$ pour les enquêtes sur le fret, contre un BAIIALA de 989 M\$ à la période correspondante de 2007, en baisse de 163 M\$.

Les produits passages se sont accrus de 398 M\$, ou 5,6 %, pour se fixer à 7 531 M\$ pour les neuf premiers mois de 2008, en raison de la croissance du trafic et des rendements à l'échelle du réseau. Le rendement unitaire réseau s'est amélioré de 4,2 %, traduisant en cela la hausse des tarifs et des suppléments carburant en vue d'atténuer la flambée des prix du kérosène. L'augmentation du taux de voyageurs d'affaires, dont le rendement unitaire est plus élevé, a également joué dans les gains de rendement. Le trafic s'est accru de 1,3 % en regard d'une augmentation de capacité de 0,8 %, faisant augmenter le coefficient d'occupation de 0,3 % par rapport aux neuf premiers mois de 2007. La plus grande vigueur du dollar canadien pendant les neuf premiers mois de 2008, qui réduit la valeur en dollars canadiens des ventes réalisées à l'étranger, s'est répercutée à la baisse sur les produits libellés en devises, si bien que les produits passages pour les neuf premiers mois de 2008 se sont repliés de 146 M\$. Les PPSMO se sont améliorés de 4,6 % au cours des neuf premiers mois de 2008 par suite surtout de la hausse des rendements.

Les charges d'exploitation se chiffrent à 8 477 M\$ pour les neuf premiers mois de 2008, en hausse de 705 M\$, ou 9 %, par rapport aux neuf premiers mois de 2007, traduisant en cela l'incidence de la flambée des prix du kérosène. Compte non tenu de l'augmentation de 690 M\$ de la facture de carburant sur les neuf premiers mois de 2008, les charges d'exploitation ont augmenté de 15 M\$ par rapport à la période correspondante de 2007.

Compte tenu de la charge de carburant, les CESMO ont augmenté de 8,2 % par rapport aux neuf premiers mois de 2007. Exclusion faite de la charge de carburant, les CESMO ont régressé de 0,6 % par rapport aux neuf premiers mois de 2007. Une importante réduction de la charge de maintenance avions, l'appréciation du dollar canadien par rapport au dollar américain et les économies de coûts unitaires liées à la flotte de 777 de Boeing ont été les principaux facteurs à avoir joué dans la diminution globale du coût unitaire, exclusion faite de la charge de carburant, par rapport aux neuf premiers mois de 2007. La hausse des coûts de propriété unitaires traduit les investissements réalisés par Air Canada dans l'achat de nouveaux appareils et le réaménagement des cabines de ses appareils existants.

Les charges hors exploitation totalisent 126 M\$ pour les neuf premiers mois de 2008, contre des charges hors exploitation de 70 M\$ pour les neuf premiers mois de 2007. Le gain lié aux ajustements de juste valeur des instruments dérivés se chiffre à 60 M\$ pour les neuf premiers mois de 2008, contre un gain de 26 M\$ pour les neuf premiers mois de 2007. Le montant net d'intérêts débiteurs s'est accru de 53 M\$ par rapport à la période correspondante de 2007. La baisse des intérêts capitalisés liée aux nouveaux appareils et le recul des intérêts créditeurs, du fait surtout de la baisse des soldes de trésorerie, ont plus que contrebalancé le repli de 28 M\$ des intérêts débiteurs. Au premier trimestre de 2008, Air Canada a constaté une charge de dépréciation de 38 M\$ au titre du retrait projeté des 767-200 de Boeing de son parc en exploitation. Au deuxième trimestre de 2008, Air Canada a inscrit un gain de 7 M\$ à la vente de stocks liés au matériel volant. Au premier trimestre de 2007, Air Canada avait inscrit un gain de 7 M\$ lié à la vente d'un immeuble et d'appareils remisés. Au deuxième trimestre de 2007, Air Canada avait constaté un gain de 14 M\$ sur le produit d'assurance perçu relativement à un appareil CRJ-100 lui appartenant et loué à Jazz, qui avait été endommagé au-delà de toute réparation possible.

La perte nette sur les éléments monétaires libellés en devises se chiffre à 128 M\$ pour les neuf premiers mois de 2008, contre un gain net de 297 M\$ pour les neuf premiers mois de 2007. La perte des neuf premiers mois de 2008 est attribuable à la dépréciation du dollar canadien au 30 septembre 2008 par rapport au 31 décembre 2007, partiellement compensée par un gain de 153 M\$ lié aux dérivés sur devises. Pour 1 \$ US, le taux de change à midi, le 30 septembre 2008, était de 1,0599 \$ CA, tandis qu'il était de 0,9881 \$ CA le 31 décembre 2007, à midi.

Pour les neuf premiers mois de 2008, Air Canada a inscrit une charge d'impôts de 18 M\$ à l'égard d'une perte avant impôts de 280 M\$, l'économie d'impôts futurs ayant été contrebalancée par une provision pour moins-value de 56 M\$. Une charge d'impôts futurs de 17 M\$ a été inscrite à l'égard des impôts qui ont été reclassés des « autres éléments du résultat étendu » au « résultat », au titre des gains réalisés sur des dérivés liés au carburant. Une charge fiscale de 188 M\$, au taux d'imposition effectif de 32 %, avait été enregistrée pour la période correspondante de 2007.

Les neuf premiers mois de 2008 se soldent par une perte sectorielle de 298 M\$, contre un bénéfice sectoriel de 394 M\$ pour les neuf premiers mois de 2007. La perte sectorielle des neuf premiers mois de 2008 comporte une provision de 125 M\$ au titre des enquêtes sur le fret.

7.2. Éléments non sectoriels et éliminations (« ENSE »)

Les ENSE comprennent les activités non sectorielles et les activités de financement et d'investissement d'ACE. Par suite du changement de mode de comptabilisation de la participation d'ACE dans Aéroplan à compter du 14 mars 2007, certains ajustements de consolidation liés à Aéroplan ne sont plus constatés au titre des ENSE. Comme cela est dit précédemment, le mode de comptabilisation de la participation d'ACE dans ACTS/ACTS Aéro a été modifié en octobre 2007, passant de la consolidation à la comptabilisation de la participation à la valeur de consolidation au sein du secteur des ENSE. Jusqu'à la déconsolidation d'ACTS, le secteur ENSE comprenait également certains ajustements de consolidation liés aux différences entre le moment où les produits tirés des services de maintenance fournis par ACTS sont constatés (à l'achèvement des contrats de services d'entretien moteurs ou de maintenance des composants) et le moment où Air Canada et Jazz les passent en charges (c'est-à-dire une fois que les travaux sont terminés). En outre, des ajustements de consolidation avaient été apportés relativement au moment où sont constatés les produits et les charges liés aux contrats facturés à l'heure de vol. Depuis le changement de mode de comptabilisation de la participation d'ACE dans ACTS, ces ajustements de consolidation ne sont plus nécessaires.

Les ENSE ont enregistré une perte d'exploitation de 31 M\$ pour les neuf premiers mois de 2008, contre une perte d'exploitation de 73 M\$ pour les neuf premiers mois de 2007. Un BAIIALA négatif de 37 M\$ a été dégagé au terme des neuf premiers mois de 2008 contre un BAIIALA négatif de 97 M\$ pour les neuf premiers mois de 2007.

Les résultats du secteur ENSE pour les neuf premiers mois tiennent compte d'une perte de 2 M\$ au titre des participations et autres placements, contre un bénéfice de 54 M\$ tiré des participations et autres revenus de placement à la période correspondante de 2007. La perte des neuf premiers mois de 2008 représente la quote-part d'ACE de la perte essuyée par ACTS Aéro, largement contrebalancée par le bénéfice tiré des participations et autres placements dans Aéroplan et Jazz jusqu'à juin 2008. Depuis le 2 juin 2008, date où ACE a vendu les parts restantes du Fonds de revenu Aéroplan et du Fonds de revenu Jazz Air, elle ne détient plus aucune participation dans Aéroplan et Jazz. Le bénéfice tiré de participations enregistré au troisième trimestre de 2007 représentait la comptabilisation de la participation qu'ACE a détenue dans Aéroplan (du 14 mars au 30 septembre 2007) et dans Jazz (du 24 mai au 30 septembre 2007).

Ont été constatés au titre des ENSE des neuf premiers mois de 2008 les gains à la cession suivants :

- Un gain de 89 M\$ (71 M\$ après impôts) à la vente par ACE de 13 000 000 de parts du Fonds de revenu Jazz Air au premier trimestre de 2008.
- Un gain de 413 M\$ (340 M\$ après impôts) à la vente par ACE de 20 400 000 parts du Fonds de revenu Aéroplan au deuxième trimestre de 2008.
- Un gain de 417 M\$ (344 M\$ après impôts) à la vente par ACE de 19 892 088 parts du Fonds de revenu Aéroplan au deuxième trimestre de 2008.
- Un gain de 78 M\$ (62 M\$ après impôts) à la vente par ACE de 11 726 920 parts du Fonds de revenu Jazz Air au deuxième trimestre de 2008.

Les résultats des neuf premiers mois de 2007 comprenaient un gain de 8 M\$ (6 M\$ après impôts) lié à la vente par ACE de son demi-million d'actions restantes de US Airways.

8. Gestion financière et gestion du capital

Le tableau ci-après présente le bilan consolidé d'ACE aux 30 septembre 2008 et 31 décembre 2007.

Bilan consolidé condensé (en millions de dollars canadiens)	30 septembre 2008	31 décembre 2007
Actif		
Trésorerie, équivalents de trésorerie et placements à court terme	1 938 \$	3 139 \$
Autres actifs à court terme	1 308	1 465
Actif à court terme	3 246	4 604
Immobilisations corporelles	7 463	7 925
Actifs incorporels	669	647
Dépôts et autres actifs	548	578
	11 926 \$	13 754 \$
Passif		
Passif à court terme	3 251 \$	3 235 \$
Dette à long terme et obligations locatives	4 245	4 006
Passif au titre des prestations de retraite et d'avantages complémentaires de retraite	1 460	1 824
Autres passifs à long terme	617	715
	9 573	9 780
Participation sans contrôle	695	757
Capitaux propres	1 658	3 217
	11 926 \$	13 754 \$

8.1. Analyse de la situation financière

Au 30 septembre 2008, la trésorerie, les équivalents de trésorerie et les placements à court terme d'ACE sur une base consolidée se chiffrent à 1 938 M\$, en baisse de 1 201 M\$ par rapport au 31 décembre 2007. Sur une base déconsolidée, la trésorerie, les équivalents de trésorerie et les placements à court terme d'ACE totalisent 824 M\$, soit 1 076 M\$ de moins qu'au 31 décembre 2007. La variation dans les soldes de trésorerie non consolidés d'ACE résulte principalement des offres publiques de rachat substantielles d'un montant global de 1 998 M\$, montant qui a été partiellement contrebalancé par le produit de 874 M\$ tiré de la vente des participations que détenait ACE dans le Fonds de revenu Aéroplan et le Fonds de revenu Jazz Air. En ce qui concerne Air Canada, la trésorerie, les équivalents de trésorerie et les placements à court terme se chiffrent à 1 114 M\$ au 30 septembre 2008, en baisse de 125 M\$ par rapport au 31 décembre 2007. La diminution de la trésorerie d'Air Canada est principalement attribuable aux remboursements de dette à long terme et aux dépenses en immobilisations, déduction faite des financements d'avions s'y rapportant, ainsi qu'aux nouvelles immobilisations corporelles. Ces facteurs ont été partiellement contrebalancés par les retombées de la cession-bail de cinq appareils 777 de Boeing au cours des neuf premiers mois de 2008. Le recul de 364 M\$ du passif au titre des prestations de retraite et d'avantages complémentaires de retraite par rapport au 31 décembre 2007 vient surtout de la capitalisation d'un montant de 333 M\$ en excédent de la charge de retraite et du reclassement de 132 M\$ du passif lié aux charges de retraite et d'avantages complémentaires dans le passif à court terme.

Les capitaux propres d'ACE totalisent 1 658 M\$ au 30 septembre 2008, soit 1 559 M\$ de moins qu'au 31 décembre 2007. La variation des capitaux propres s'explique principalement par les offres de rachat substantielles, partiellement contrebalancées par le bénéfice net enregistré au cours des neuf premiers mois de 2008.

8.2. Liquidités d'Air Canada

La trésorerie provenant des activités d'exploitation constitue la principale source de liquidités d'Air Canada. Compte tenu de la grande volatilité des prix du kérosène et de la baisse continue du trafic dans le monde et de son incidence sur les rentrées de fonds tirées de son exploitation, Air Canada a réduit sa capacité. La compagnie aérienne a ainsi rabattu sa capacité globale de 3,5 % au troisième trimestre de 2008 par rapport au troisième trimestre de 2007, et elle entend la réduire encore davantage à l'échelle du réseau au quatrième trimestre de 2008 et au premier trimestre de 2009, cette fois de l'ordre de 7 à 8 % par rapport à un an plus tôt. Au 30 septembre 2008, Air Canada disposait de 1 114 M\$ en trésorerie, équivalents de trésorerie et placements à court terme.

Air Canada dispose d'une facilité de crédit renouvelable garantie de 400 M\$, décrite plus en détail à la note 11 afférente aux états financiers consolidés annuels d'ACE pour l'exercice 2007, sur laquelle elle ne peut prélever de montant tant qu'elle et les prêteurs ne se seront pas entendus sur des modifications satisfaisantes pour les deux parties relativement à un engagement financier et à d'autres conditions. Au troisième trimestre de 2008, Air Canada et les prêteurs ont conclu un accord modificateur selon lequel les deux parties s'engagent à négocier les conditions modifiées de la facilité, et Air Canada consent à ne pas demander de financement au titre de la facilité jusqu'à ce que les modifications soient acceptées.

La dégringolade des cours du pétrole survenue depuis la clôture du troisième trimestre de 2008 a transformé le portefeuille de couvertures sur le carburant d'Air Canada en des valeurs négatives sur le marché, au point où Air Canada s'est vue dans l'obligation de donner d'importantes garanties en espèces à ses contreparties. Au 31 octobre 2008, ces garanties en espèces se chiffraient à 275 M\$ (néant au 30 septembre 2008). Cette obligation en matière de garanties a contribué à accentuer les pressions sur ses liquidités à court terme, même si, avec le temps, la baisse du prix du kérosène promet d'importantes économies. Se reporter à la rubrique 10 du présent rapport de gestion pour une analyse du risque lié au prix du carburant.

Le 28 octobre 2008, Air Canada a conclu et reçu un financement de 92 M\$ (75 M\$ US), valable jusqu'au 15 décembre 2009 et devant être remboursé d'ici cette date dans l'éventualité où la Société aurait reçu d'autres financements de rechange. Le financement, qui porte intérêt au TIOL à 30 jours majoré de 5,98 % (actuellement 9,10 %), est garanti par une sûreté réelle et par une hypothèque mobilière dont le capital s'élève à 200 M\$. Le financement peut être remboursé par anticipation, en tout ou en partie, sans pénalité.

Au 31 octobre 2008, Air Canada disposait d'environ 1 025 M\$ en trésorerie, équivalents de trésorerie et placements à court terme.

Le 30 octobre 2008, Air Canada et les prêteurs de la facilité de crédit renouvelable garantie de 400 M\$ ont conclu un accord supplémentaire selon lequel l'engagement total a été ramené à 200 M\$ et Air Canada a convenu de suspendre l'obligation faite aux prêteurs de considérer d'éventuelles modifications en échange de l'assouplissement des conditions de la facilité en vue de permettre à la Société de trouver des sources de financement de rechange. Comme il n'y a actuellement aucune discussion avec les prêteurs, rien ne garantit que des modifications satisfaisantes pour les deux parties seront conclues, qu'Air Canada pourra prélever des sommes sur la facilité, qu'Air Canada ne décidera pas de résilier la facilité, ou qu'une facilité ou des financements de rechange seront trouvés.

8.3. Flux de trésorerie consolidés

Comme cela est dit plus haut, les résultats d'ACE rendent compte de la consolidation des activités d'Aéroplan jusqu'au 14 mars 2007, de Jazz jusqu'au 24 mai 2007 et d'ACTS jusqu'au 16 octobre 2007. En conséquence, l'état consolidé des flux de trésorerie du troisième trimestre et des neuf premiers mois de 2008 n'est pas comparable à celui des périodes correspondantes de 2007.

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

(en millions de dollars canadiens)	3 ^{es} trimestres			Neuf premiers mois		
	2008	2007	Variation \$	2008	2007	Variation \$
Flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation	(265) \$	123 \$	(388) \$	181 \$	570 \$	(389) \$
Flux de trésorerie liés aux activités de financement	(67)	312	(379)	(2 364)	746	(3 110)
Flux de trésorerie liés aux activités d'investissement	172	(498)	670	1 204	(2 192)	3 396
Variation nette de la trésorerie et des équivalents de trésorerie pendant la période	(160)	(63)	(97)	(979)	(876)	(103)
Trésorerie et équivalents de trésorerie au début de la période	1 481	1 041	440	2 300	1 854	446
Trésorerie et équivalents de trésorerie à la fin de la période	1 321 \$	978 \$	343 \$	1 321 \$	978 \$	343 \$

ACE sur une base déconsolidée

Suit le résumé des principales opérations ou principaux facteurs à s'être répercutés sur la trésorerie, les équivalents de trésorerie et les placements à court terme d'ACE sur une base déconsolidée au deuxième trimestre de 2008 :

- Le 21 avril 2008, ACE a vendu 20 400 000 parts du Fonds de revenu Aéroplan au prix de 17,50 \$ la part, pour un produit net total de 343 M\$ pour ACE.
- Le 2 juin 2008, ACE a vendu 11 726 920 parts du Fonds de revenu Jazz Air pour un produit net total de 85 M\$ pour ACE.
- Le 2 juin 2008, ACE a vendu 19 892 088 parts du Fonds de revenu Aéroplan pour un produit net total de 349 M\$ pour ACE.
- Le 18 juin 2008, ACE a accepté, aux fins de rachat et d'annulation, un total de 12 537 084 actions à droit de vote variable de catégorie A et de 10 190 187 actions à droit de vote de catégorie B au prix de 22,00 \$ l'action, pour un prix total de 500 M\$, conformément aux modalités d'une offre de rachat substantielle.
- En juin 2008, une entité liée au Grupo TACA a exercé son option et vendu à ACE sa participation de 5 % dans ACTS Aéro pour 19 M\$.

Suit le résumé des principales opérations ou principaux facteurs à s'être répercutés sur la trésorerie, les équivalents de trésorerie et les placements à court terme d'ACE sur une base déconsolidée au premier trimestre de 2008 :

- Le 10 janvier 2008, ACE a accepté le rachat aux fins d'annulation d'un total de 40 023 427 actions à droit de vote variable de catégorie A et de 9 894 166 actions à droit de vote de catégorie B au prix de 30,00 \$ l'action, pour un prix de rachat total de quelque 1 498 M\$, conformément aux clauses d'une offre publique de rachat substantielle.
- Le 14 janvier 2008, ACE a touché dans leur intégralité les 40 M\$ de produit en espèces entiers à la clôture de la monétisation d'ACTS, le 16 octobre 2007.
- Le 24 janvier 2008, ACE a vendu 13 000 000 de parts du Fonds de revenu Jazz Air au prix de 7,45 \$ la part, pour un produit net d'environ 97 M\$.

Pour le deuxième trimestre de 2007, les sorties de fonds liées aux activités d'investissement comprenaient la trésorerie de 138 M\$ de Jazz, retirée du bilan consolidé d'ACE à la suite de la déconsolidation de Jazz en date du 24 mai 2007.

Pour le premier trimestre de 2007, les sorties de fonds liées aux activités d'investissement comprenaient des paiements en espèces de 53 M\$ liés à l'acquisition d'Aeroman et les 231 M\$ de trésorerie liés à Aéroplan retirés du bilan consolidé d'ACE à la suite de la déconsolidation d'Aéroplan en date du 14 mars 2008.

Secteur Air Canada

Suit le résumé des principales opérations ou principaux facteurs à s'être répercutés sur la trésorerie, les équivalents de trésorerie et les placements à court terme d'Air Canada sur une base consolidée au cours du troisième trimestre et des neuf premiers mois de 2008 :

- En ce qui concerne les activités d'exploitation, les sorties de fonds nettes se chiffrent à 268 M\$ pour le troisième trimestre de 2008, contre des rentrées de fonds nettes de 70 M\$ au troisième trimestre de 2007. Pour les neuf premiers mois de 2008, les rentrées de fonds nettes totalisent 176 M\$, contre des rentrées de fonds nettes de 420 M\$ pour les neuf premiers mois de 2007, en baisse de 244 M\$. La diminution des flux de trésorerie d'exploitation par rapport aux périodes correspondantes de 2007 vient pour l'essentiel de la détérioration du résultat d'exploitation d'Air Canada et de la hausse des cotisations aux régimes de retraite d'Air Canada au titre du coût des services passés.
- En ce qui concerne les activités de financement, les sorties de fonds nettes se chiffrent à 59 M\$ pour le troisième trimestre de 2008, contre des rentrées de fonds nettes de 311 M\$ au troisième trimestre de 2007. Il n'y a pas eu d'emprunts liés au matériel volant au troisième trimestre de 2008, contre des emprunts de 449 M\$ liés au matériel volant au troisième trimestre de 2007. Pour les neuf premiers mois de 2008, les sorties de fonds nettes se chiffrent à 387 M\$, contre des rentrées de 752 M\$ pour les neuf premiers mois de 2007. Au cours des neuf premiers mois de 2008, Air Canada a réduit de 708 M\$ sa dette à long terme et ses obligations locatives, ce qui a plus que contrebalancé les emprunts de 313 M\$ liés au matériel volant. Au cours des neuf premiers mois de 2007, Air Canada avait eu pour 1 093 M\$ d'emprunts liés au matériel volant, qui avaient été largement supérieurs aux remboursements de 305 M\$ effectués sur sa dette à long terme et ses obligations locatives.
- En ce qui concerne les activités d'investissement, les sorties de fonds nettes se montent à 105 M\$ pour le troisième trimestre de 2008. Les nouvelles immobilisations corporelles à Air Canada se sont chiffrées à 105 M\$ au troisième trimestre de 2008. Pour les neuf premiers mois de 2008, le produit de la cession-bail de cinq 777 de Boeing a totalisé 708 M\$, tandis que les nouvelles immobilisations corporelles, dont les dépenses liées aux cinq 777 de Boeing ayant fait l'objet d'une cession-bail, se sont élevées à 733 M\$. D'autres investissements ont été réalisés par Air Canada dans deux autres 777 de Boeing, trois ERJ-190 d'Embraer, le programme de réaménagement des cabines, ainsi que des stocks et réacteurs de rechange.

8.4. Obligations contractuelles

Le tableau ci-après présente les obligations contractuelles de la Société telles qu'elles existent actuellement à l'égard du reste de 2008, pour les quatre années subséquentes ainsi qu'après 2012. Toutes les obligations concernent Air Canada, si ce n'est les obligations convertibles de premier rang, qui sont une obligation d'ACE sur une base déconsolidée.

(en millions de dollars canadiens)	Reste de 2008	2009	2010	2011	2012	Par la suite	Total
Obligations convertibles de premier rang ¹⁾	7 \$	14 \$	330 \$	- \$	- \$	- \$	351 \$
Obligations liées à la dette à long terme ¹⁾	84	310	288	294	298	2 091	3 365
Dette consolidée au titre de la NOC-15 ¹⁾	76	107	156	349	93	192	973
Obligations locatives ¹⁾	93	167	163	157	200	625	1 405
Obligations liées aux contrats de location-exploitation ²⁾	78	317	307	240	221	774	1 937
Dépenses en immobilisations faisant l'objet d'engagements ³⁾	51	149	86	87	471	3 897	4 741
Total des obligations contractuelles ⁴⁾	389 \$	1 064 \$	1 330 \$	1 127 \$	1 283 \$	7 579 \$	12 772 \$
Obligations de capitalisation des régimes de retraite ⁵⁾	122 \$	462 \$	469 \$	476 \$	483 \$	s.o.	s.o.

1) *Comprennent à la fois le capital et les intérêts sur les obligations de paiement et sont fonction des taux d'intérêt et de change en vigueur le 30 septembre 2008.*

2) *Concernent principalement des contrats de location-exploitation d'avions libellés en dollars US.*

3) *Concernent principalement des dépenses liées à du matériel volant libellées en dollars US. Comprennent également des achats liés aux coûts d'élaboration de systèmes, aux installations et aux améliorations locatives.*

4) *Ne comprend pas les engagements à l'égard des biens et services requis dans le cours normal de ses activités. Ne comprend pas non plus les impôts futurs et les autres obligations à long terme en raison surtout de l'incertitude entourant le calendrier des flux de trésorerie et les éléments hors trésorerie.*

5) *Voir, ci-après, la rubrique 8.5 du présent Rapport de gestion pour un complément d'information sur la capitalisation des régimes de retraite d'Air Canada.*

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

Les obligations d'Air Canada liées à la capitalisation de ses régimes de retraite ont été actualisées par rapport à celles présentées dans le Rapport de gestion annuel d'ACE pour l'exercice 2007 daté du 7 février 2008.

En date du 1^{er} janvier 2008, le déficit de solvabilité des régimes agréés canadiens se chiffrait à 1 175 M\$, contre 542 M\$ au 1^{er} janvier 2007. Cette augmentation du déficit représente une détérioration de la situation financière des régimes, leur ratio de solvabilité combiné ayant reculé de 95 % à 90 %. Ce recul découle principalement d'un rendement inférieur (de 0,5 %) à celui qui était prévu pour les actifs de la fiducie globale, après déduction des charges.

Comme l'évolution de la conjoncture et, notamment, les variations du rendement des actifs des régimes et les fluctuations des taux d'intérêt influent, à terme, sur les projections de cotisations, les cotisations requises et le déficit de solvabilité présentés ci-après ont été établis à partir de l'hypothèse qu'il n'y aurait ni gains ni pertes au titre de l'actif ou du passif des régimes pendant toute la période projetée, et ils ne reflètent pas les rendements réels de 2008 à ce jour.

Les obligations de capitalisation ci-dessous concernent tous les régimes et conventions de retraite de la Société. En ce qui concerne les régimes agréés canadiens, les obligations de capitalisation reposent sur le minimum de cotisations au titre des services passés établi à partir des évaluations actuarielles arrêtées au 1^{er} janvier 2008, auquel s'ajoute une projection de cotisations pour les services rendus au cours de l'exercice.

Compte tenu de l'évaluation actuarielle du 1^{er} janvier 2008, les obligations prévues d'Air Canada à l'égard de la capitalisation des régimes de retraite pour le reste de 2008, pour l'ensemble de l'exercice 2008 ainsi que pour les quatre années subséquentes sont les suivantes :

(en millions de dollars canadiens)	Reste de 2008	2008	2009	2010	2011	2012
Coûts des services passés au titre des régimes agréés canadiens	60 \$	194 \$	223 \$	223 \$	223 \$	223 \$
Coûts des services rendus au titre des régimes agréés canadiens	45	170	174	178	184	189
Autres conventions de retraite ¹⁾	17	92	65	68	69	71
Obligations projetées au titre de la capitalisation des régimes de retraite	122 \$	456 \$	462 \$	469 \$	476 \$	483 \$

1) *Comprennent les conventions de retraite, les régimes complémentaires et les régimes étrangers.*

Si la conjoncture actuelle perdure, Air Canada prévoit que l'évaluation du 1^{er} janvier 2009 mènera à une augmentation substantielle des obligations de capitalisation à compter du deuxième semestre de 2009.

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

Boeing

Au 30 septembre 2008, 14 des 16 appareils 777 en commande ferme aux termes du contrat d'achat avec Boeing avaient été livrés, alors que les deux autres devaient être livrés en 2009. Ces deux commandes fermes devaient à l'origine être livrées au troisième trimestre de 2008. Les projections de dépenses en immobilisations d'Air Canada ont donc été révisées en fonction de ce retard de livraison annoncé. Les sept appareils livrés en 2007 avaient été financés en vertu d'une facilité de crédit garanti de la part de l'Export-Import Bank (« EXIM ») des États-Unis. En janvier 2008, la Société a reçu d'EXIM un engagement relativement à une garantie de prêt portant sur les neuf 777 de Boeing visés par des commandes fermes. La garantie de prêt, assortie de certaines conditions, couvre les 12 années de l'emprunt, à hauteur de 85 % des dépenses en immobilisations, à un taux d'intérêt variable. Au 6 novembre 2008, sept des neuf 777 de Boeing avaient été livrés, dont deux ont été financés à même la facilité d'EXIM et les cinq autres, à la faveur de leur achat, ont été vendus pour être aussitôt repris en location par Air Canada. Les cinq contrats de cession-bail sont comptabilisés comme des contrats de location-exploitation d'une durée de 12 ans. Tous les contrats de location sont assortis des taux sur le marché au moment de leur entrée en vigueur. Ces opérations de cession-bail remplacent un nombre équivalent d'engagements de garantie de prêt fournis par EXIM à l'égard des appareils. Le tableau ci-après part de l'hypothèse que les deux 777 de Boeing dont la commande est ferme et qui restent à livrer en 2009 seront financés à même la facilité de prêt garanti d'EXIM. La Société continue d'examiner d'autres options de financement, notamment des opérations de cession-bail pour les deux appareils 777 restants de Boeing.

Au premier trimestre de 2008, Boeing a avisé Air Canada que la livraison du premier exemplaire de son appareil 787, initialement prévue pour février 2010, avait été reportée à janvier 2012, alors que les livraisons subséquentes, prévues au départ entre 2010 et 2014, accuseraient un retard d'environ deux à deux ans et demi. Air Canada demandera compensation à Boeing et évalue actuellement les moyens d'atténuer les répercussions que ce retard pourrait avoir.

Projections des dépenses en immobilisations prévues et engagées

Le tableau ci-dessous présente les projections de dépenses en immobilisations prévues et engagées par Air Canada pour l'ensemble de 2008, pour les quatre prochaines années ainsi qu'après 2012.

(en millions de dollars canadiens)	2008	2009	2010	2011	2012	Par la suite
Dépenses projetées et faisant l'objet d'un engagement	596 \$	149 \$	86 \$	87 \$	471 \$	3 897 \$
Dépenses projetées, planifiées mais ne faisant pas l'objet d'un engagement	38	127	151	116	85	
Total des dépenses projetées ^{1) 2) 3)}	634	276	237	203	556	
Financement projeté à l'égard des dépenses faisant l'objet d'un engagement	(313)	(231)	-	-	(416)	
Total des dépenses projetées, déduction faite du financement	321 \$	45 \$	237 \$	203 \$	140 \$	

1) Les montants en dollars US ont été convertis au cours du change en vigueur le 30 septembre 2008 à midi, soit 1 \$ US pour 1,0599 \$ CA. Les prix définitifs de livraison des appareils comprennent les augmentations estimatives ainsi que les intérêts pour report de livraison calculés selon le TIOL à 90 jours aux États-Unis au 30 septembre 2008.

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

3) Le total des dépenses projetées pour 2008 ne comprend pas les 187 M\$ liés aux cinq opérations de cession-bail réalisées au cours des neuf premiers mois de 2008.

8.7. Parc d'Air Canada

Air Canada a pris livraison de quinze appareils 777 de Boeing, dont un 777-300 loué auprès de l'International Lease Finance Corporation (« ILFC »). À mesure que de nouveaux avions viennent rallier son parc, Air Canada en profite pour se départir des appareils les plus vieux et les plus énergivores. Au premier trimestre de 2008, Air Canada a ainsi décidé de retirer de son parc en exploitation d'ici la fin de 2008 ses dix 767-200 de Boeing, car ces appareils anciens ont un coût unitaire élevé tant du point de vue de la consommation de carburant que du point de vue de la maintenance.

En réaction aux prix records du kérosène, le 17 juin 2008, Air Canada a annoncé la réduction de sa capacité qui, à terme, entraînera la révision à la baisse de son parc aérien et de ses effectifs avec l'entrée en vigueur de son horaire automne-hiver. Air Canada évalue en permanence ses besoins en matériel volant, si bien que ses projets touchant aux appareils sont appelés à changer.

Au titre du CAC de Jazz, Jazz exploite un parc de 133 appareils.

Programme de réaménagement des cabines

C'est en 2006 qu'Air Canada a lancé le programme de réaménagement intérieur de ses appareils existants (767-300 de Boeing et A330-300, A321, A320 et A319 d'Airbus) en vue d'offrir à sa clientèle un produit de calibre mondial. En date du 6 novembre 2008, Air Canada avait réaménagé les cabines de la totalité de ses flottes d'A321, d'A320 et d'A319 et de 26 de ses 767-300 de Boeing, pour un total de 112 avions à ce jour. Air Canada compte réaménager d'ici la mi-2009 l'intérieur des neuf derniers appareils en service dont la cabine doit être modernisée. Les nouveaux appareils d'Embraer et 777 de Boeing sont livrés déjà équipés des nouveaux sièges et systèmes de divertissement de bord.

8.8. Gestion du capital

Le Conseil d'administration d'ACE et le Conseil d'administration d'Air Canada approuvent les objectifs et politiques de leur entreprise respective en ce qui concerne la gestion du capital. Suivent des analyses distinctes de la gestion du capital pour ces deux entreprises.

ACE

ACE considère le capital comme la somme de la dette de la société mère, qui est composée des obligations convertibles de premier rang, des actions privilégiées convertibles, de la participation sans contrôle et des capitaux propres. Cette définition du capital, utilisée par la direction, pourrait ne pas être comparable aux mesures présentées par d'autres sociétés ouvertes. Suit un sommaire du capital géré par ACE, tiré du bilan consolidé.

(en millions de dollars canadiens)	30 septembre 2008	31 décembre 2007
Obligations convertibles de premier rang	283 \$	273 \$
Actions privilégiées convertibles	200	182
Participation sans contrôle	695	757
Capitaux propres	1 658	3 217
Capital	2 836 \$	4 429 \$

Depuis le 31 décembre 2007, le capital d'ACE a régressé de 1 593 M\$ pour se solder à 2 836 M\$ par suite surtout du rachat d'actions ordinaires aux fins d'annulation dans le cadre d'offres de rachat substantielles, partiellement contrebalancé par les résultats nets enregistrés au cours des neuf premiers mois de 2008.

Air Canada

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

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

Au 30 septembre 2008, la dette nette ajustée et la participation sans contrôle, compte tenu des contrats de location-exploitation immobilisés et exclusion faite des acomptes de pré livraison, avaient augmenté de 308 M\$ par rapport au 31 décembre 2007. La dette nette a considérablement souffert de la dépréciation du dollar canadien par rapport au dollar américain. Le ratio de la dette nette ajustée au total de la dette nette et des capitaux propres d'Air Canada a grimpé à 72,0 % au 30 septembre 2008 par rapport à 67,0 % au 31 décembre 2007. Cette détérioration de cinq points par rapport au 31 décembre 2007 est essentiellement attribuable à la diminution des capitaux propres inscrits au cours des neuf premiers mois de 2008.

8.9. Capital social

Au 31 octobre 2008, les actions ordinaires émises et en circulation d'ACE, ainsi que les autres actions ordinaires pouvant être émises au titre d'actions privilégiées convertibles, d'obligations convertibles de premier rang et d'options sur actions, s'établissaient comme suit :

Nombre d'actions (en milliers)	31 octobre 2008	31 décembre 2007
Actions ordinaires émises et en circulation		
Actions à droit de vote variable de catégorie A	24 967	82 229
Actions à droit de vote de catégorie B	9 940	23 709
Total des actions ordinaires émises et en circulation	34 907	105 938
Actions ordinaires pouvant être émises		
Actions privilégiées convertibles	11 765	11 291
Obligations convertibles de premier rang	13 133	12 210
Options sur actions	70	1 682
Total des actions ordinaires pouvant être émises	24 968	25 183
Total des actions ordinaires en circulation et pouvant être émises	59 875	131 121

Offre de rachat substantielle – janvier 2008

Le 10 janvier 2008, ACE a accepté, aux fins de rachat et d'annulation, un total de 40 023 427 actions à droit de vote variable de catégorie A et de 9 894 166 actions à droit de vote de catégorie B au prix de 30,00 \$ l'action, pour un prix de rachat total de 1 498 M\$, conformément aux modalités d'une offre de rachat substantielle. Aucune action privilégiée convertible d'ACE n'a été déposée aux termes de l'offre comme si elle avait été convertie.

Dans le cadre du rachat des actions et de leur annulation par ACE, le taux de conversion des obligations convertibles de premier rang à 4,25 % échéant en 2035 d'ACE a été ajusté de 37,6879 actions à droit de vote variable de catégorie A ou actions à droit de vote de catégorie B à 39,0341 actions à droit de vote variable de catégorie A ou actions à droit de vote de catégorie B par tranche de 1 000 \$ de capital d'obligations convertibles de premier rang. L'ajustement est en vigueur à compter du 11 janvier 2008 et il a été établi selon l'acte de fiducie régissant les obligations de premier rang convertibles.

Offre de rachat substantielle – juin 2008

Le 18 juin 2008, ACE a accepté, aux fins de rachat et d'annulation, un total de 12 537 084 actions à droit de vote variable de catégorie A et de 10 190 187 actions à droit de vote de catégorie B au prix de 22,00 \$ l'action, pour un prix de rachat total de 500 M\$, conformément aux modalités d'une offre de rachat substantielle. Aucune action privilégiée convertible d'ACE n'a été déposée aux termes de l'offre comme si elle avait été convertie.

Dans le cadre du rachat des actions et de leur annulation par ACE, le taux de conversion des obligations convertibles de premier rang à 4,25 % échéant en 2035 d'ACE a été ajusté de 39,0341 actions à droit de vote variable de catégorie A ou actions à droit de vote de catégorie B à 40,6917 actions à droit de vote variable de catégorie A ou actions à droit de vote de catégorie B par tranche de 1 000 \$ de capital d'obligations convertibles de premier rang. L'ajustement est en vigueur à compter du 19 juin 2008 et il a été établi selon l'acte de fiducie régissant les obligations convertibles de premier rang.

9. Opérations entre apparentés

Au 30 septembre 2008, ACE détenait une participation de 75 % dans Air Canada. Air Canada est appelée à conclure diverses opérations avec ACTS Aéro, société apparentée d'ACE.

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

(en millions de dollars canadiens)	30 septembre 2008	31 décembre 2007
Débiteurs		
ACTS Aéro (Air Canada)	88 \$	75 \$
Maintenance payée d'avance		
ACTS Aéro (Air Canada)	7 \$	24 \$
Créditeurs et charges à payer		
ACTS Aéro (Air Canada)	45 \$	88 \$

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

(en millions de dollars canadiens)	3 ^e trimestre de 2008	Neuf premiers mois de 2008
Produits		
Produits tirés de la location d'immeubles (ACTS Aéro)	4 \$	22 \$
Produits tirés de services de technologie de l'information (ACTS Aéro)	4	11
Produits tirés de services généraux et autres (ACTS Aéro)	3	20
	11 \$	53 \$
Charges		
Charges de maintenance liées aux services (ACTS Aéro)	93 \$	368 \$
Recouvrement des salaires et charges sociales liés aux employés détachés auprès d'ACTS Aéro	(57)	(192)
	36 \$	176 \$

Air Canada et Aveos, société apparentée d'ACE, ont conclu une entente datée du 28 octobre 2008 aux termes de laquelle Air Canada a convenu de proroger temporairement les modalités de paiement consenties à Aveos au titre de certaines conventions entre apparentés. En échange des conditions de paiement assouplies, certaines lettres de crédit liées à l'*Entente sur les régimes de retraite et avantages complémentaires*, décrite à la note 22 des états financiers annuels consolidés de la Société pour 2007, ont été annulées. L'annulation des lettres de crédit procurera à Air Canada environ 40 M\$ de trésorerie et contrebalancée par l'incidence de la prorogation des modalités de paiement à Aveos relativement à 22 M\$, pour des rentrées de fonds nettes de quelque 18 M\$ pour Air Canada. La prorogation des modalités de paiement sera réduite sur une période de un an; la première réduction surviendra environ six mois après la conclusion de l'entente, avec retour correspondant des lettres de crédit à Aveos de façon que, d'ici octobre 2009, les lettres de crédit soient rétablies aux niveaux prévus au titre de l'*Entente sur les régimes de retraite et avantages complémentaires* conclue entre les deux parties.

Au troisième trimestre de 2008, ACTS SEC a liquidé pour un montant de 8 M\$ certains contrats avec Air Canada liés à la monétisation réalisée le 16 octobre 2007. Ces contrats ont été comptabilisés comme des opérations sur capitaux propres, ce qui a donné lieu à la constatation d'une perte de dilution de 2 M\$ au titre de la participation sans contrôle.

En 2007, ACE avait vendu à Air Canada sa participation de 49 % dans Vacances Air Canada pour un produit de 10 M\$, faisant ainsi de Vacances Air Canada la propriété exclusive d'Air Canada. En conséquence, ACE a inscrit un gain de dilution de 3 M\$ lié à la participation sans contrôle d'Air Canada au poste « autres produits (charges) hors exploitation ».

10. Instruments financiers et gestion du risque

Comme l'explique la rubrique 5 du présent Rapport de gestion, la Société a adopté les dispositions des chapitres 3862 et 3863 du *Manuel de l'ICCA* en date du 1^{er} janvier 2008. Ces nouvelles normes prescrivent des obligations étendues à l'égard de l'information à présenter sur les instruments financiers.

Gestion des risques

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

Risque de crédit

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

Risque lié au prix du carburant

Afin d'atténuer sa vulnérabilité aux prix du carburant et d'aider à réduire la volatilité des flux de trésorerie liés à l'exploitation, Air Canada conclut des contrats dérivés avec des intermédiaires financiers.

Au 30 septembre 2008, Air Canada avait couvert 54 % de ses besoins de carburant pour le quatrième trimestre de 2008, 24 % de ses besoins prévus pour 2009 et 9 % de ses besoins prévus pour 2010. Le quatrième trimestre de 2008 a fait l'objet de couvertures à des prix allant d'une moyenne de 109 \$ US à 114 \$ US le baril pour les contrats basés sur le kérosène, d'une moyenne de 99 \$ US à 103 \$ US le baril pour les contrats basés sur le prix du mazout et d'une moyenne de 110 \$ US à 119 \$ US le baril de West Texas Intermediate (« WTI ») pour les contrats basés sur le brut. Sur une base d'équivalent WTI, le quatrième trimestre de 2008 a été couvert à des prix allant d'une moyenne de 94 \$ US à 99 \$ US le baril.

Depuis le 30 septembre 2008, Air Canada a conclu de nouvelles positions de couverture, au moyen de tunnels à prime zéro. Au 6 novembre 2008, Air Canada avait couvert 56 % de ses besoins de carburant pour le quatrième trimestre de 2008, 31 % de ses besoins pour 2009 et 14 % de ses besoins pour 2010. Compte tenu de ces nouvelles positions, le quatrième trimestre de 2008 fait l'objet de couvertures à des prix allant d'une moyenne de 109 \$ US à 114 \$ US le baril pour les contrats basés sur le kérosène, d'une moyenne de 99 \$ US à 104 \$ US le baril pour les contrats basés sur le prix du mazout et d'une moyenne de 107 \$ US à 115 \$ US le baril de WTI pour les contrats basés sur le brut. Sur une base d'équivalent WTI, le quatrième trimestre de 2008 a été couvert à des prix allant d'une moyenne de 90 \$ US à 95 \$ US le baril, tandis que 2009 est couvert à des prix allant d'une moyenne de 95 \$ US à 102 \$ US le baril.

Au 30 septembre 2008, la juste valeur des dérivés liés au carburant en cours s'établissait à 16 M\$, avec position favorable pour les contreparties. La baisse de la juste valeur des dérivés liés au carburant d'Air Canada, dont les dérivés visés ou non par la comptabilité de couverture, totalise 440 M\$ pour le troisième trimestre de 2008 (gain de 128 M\$ pour les neuf premiers mois de 2008). De cette perte de juste valeur, 328 M\$ ont été inscrits dans les autres éléments du résultat étendu du troisième trimestre de 2008 à titre de reprise de gains antérieurs (73 M\$ devant être portés en réduction de la charge de carburant constatée pour les neuf premiers mois de 2008), tandis que les 112 M\$ restants ont été constatés à titre de perte dans les produits (charges) hors exploitation du troisième trimestre de 2008 (gain de 55 M\$ pour les neuf premiers mois de 2008). La comptabilisation soit dans les autres éléments du résultat étendu, soit dans les charges hors exploitation, comme cela est expliqué ci-après, n'a pas d'incidence économique sur le programme de couverture du carburant d'Air Canada. Au 31 octobre 2008, la juste valeur des dérivés liés au carburant en cours s'établissait à 380 M\$, avec position favorable pour les contreparties.

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

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

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

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

- Au troisième trimestre de 2008, l'échéance de contrats de dérivés liés au carburant a été favorable de 2 M\$ pour Air Canada (21 M\$ en faveur d'Air Canada pour les neuf premiers mois de 2008).
- La juste valeur des dérivés liés au carburant en cours au 30 septembre 2008 auxquels n'a pas été appliquée la comptabilité de couverture se chiffre à 10 M\$, avec position favorable pour les contreparties.

- La variation de la juste valeur des contrats dérivés pour le troisième trimestre de 2008 représente une perte de 54 M\$ (gain de 31 M\$ pour les neuf premiers mois de 2008) et a été comptabilisée dans les produits (charges) hors exploitation.

Voir la rubrique 8.2 pour une analyse des exigences de garanties en espèces au titre des positions de couverture du carburant en cours au 31 octobre 2008.

Risque de taux d'intérêt

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

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

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

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

- Au 30 septembre 2008, Air Canada avait conclu trois contrats de swap croisé d'une valeur notionnelle totale de 300 M\$ (283 M\$ US) relativement au financement d'appareils 777 de Boeing. Ces swaps viennent respectivement à échéance en mars 2019, en mai 2019 et en juin 2019. Ils convertissent les versements de capital et d'intérêts sur la dette libellée en dollars américains en dette libellée en dollars canadiens à un taux de change égal à la valeur au pair (1 \$ CA pour un 1 \$ US) et convertissent en taux variable le taux fixe de 5,208 % assorti à cette dette. Au 30 septembre 2008, ces contrats avaient une juste valeur de 5 M\$, avec une position favorable à Air Canada. Ces instruments dérivés n'ont pas été désignés comme des éléments de couverture aux fins comptables et sont évalués à la juste valeur tous les trimestres. Au troisième trimestre de 2008, un gain de 19 M\$ a été inscrit au titre du poste « gain (perte) sur instruments financiers constatés à la juste valeur » relativement à ces dérivés (gain de 6 M\$ pour les neuf premiers mois de 2008). Comme cela est indiqué plus haut, ces swaps ont été liquidés le 1^{er} octobre 2008 pour une juste valeur de 4 M\$, avec position favorable à Air Canada.
- Au 30 septembre 2008, Air Canada avait conclu deux contrats de swap de taux d'intérêt d'une valeur notionnelle totale de 103 M\$ (97 M\$ US) relativement au financement de deux appareils 767 de Boeing. Ces swaps viennent respectivement à échéance en juillet 2022 et en janvier 2024. Ils convertissent les loyers à taux fixes prévus aux contrats de location des deux appareils en loyers à taux variable. Au 30 septembre 2008, ces contrats avaient une juste valeur de 9 M\$, avec une position favorable à Air Canada. Ces instruments dérivés n'ont pas été désignés comme des éléments de couverture aux fins comptables et sont évalués à la juste valeur tous les trimestres. Au troisième trimestre de 2008, un gain de 1 M\$ a été inscrit au titre du poste « gain (perte) sur instruments financiers constatés à la juste valeur » relativement à ces dérivés (gain de 2 M\$ pour les neuf premiers mois de 2008) (gain de 3 M\$ pour le troisième trimestre de 2007 et une perte de 1 M\$ pour les neuf premiers mois de 2007).

- Au premier trimestre de 2008, le seul contrat de swap de taux d'intérêt portant sur un appareil ERJ190 d'Embraer encore en cours de la Société est arrivé à échéance avec une juste valeur de 2 M\$ en faveur de la contrepartie. Aucun gain ou aucune perte n'a été comptabilisé au cours du trimestre.

Risque de change

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

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

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

- Au 30 septembre 2008, Air Canada avait passé des contrats de change à terme et des contrats d'options sur devises convertissant des dollars américains et des euros en dollars canadiens relativement à 1 482 M\$ (1 398 M\$ US) et à 4 M\$ (3 M€) et échéant en 2008, en 2009 et en 2010. La juste valeur de ces contrats sur devises au 30 septembre 2008 était de 56 M\$ avec position favorable à Air Canada (124 M\$ au 31 décembre 2007, avec position favorable aux tiers relativement à 2 132 M\$ (2 158 M\$ US) et 26 M\$ (18 M€) échéant en 2008 et en 2009). Les sorties nettes de fonds en dollars américains sont intégralement couvertes à un taux de change moyen de 1 \$ US pour 1,0255 \$ CA. Pour 2009, les sorties nettes de fonds américains sont couvertes à 29 % à un taux de change moyen de 1 \$ US pour 1,0004 \$ CA, et pour 2010 à 2,6 %, à un taux de change moyen de 1 \$ US pour 0,9691 \$ CA. La totalité du portefeuille américain est couverte à un taux de change moyen de 1 \$ US pour 1,0125 \$ CA. Ces instruments dérivés n'ont pas été désignés comme couvertures aux fins comptables et sont évalués à la juste valeur tous les trimestres. Au troisième trimestre de 2008, un gain de change de 70 M\$ (gain de 153 M\$ pour les neuf premiers mois de 2008) (perte de 117 M\$ pour le troisième trimestre de 2007 et perte de 212 M\$ pour les neuf premiers mois de 2007) a été constaté relativement à ces dérivés.
- Au 31 octobre 2008, la Société avait passé des contrats de change à terme et des contrats d'options sur devises convertissant des dollars américains et des euros en dollars canadiens relativement à 963 M\$ (795 M\$ US) et à 5 M\$ (3 M€) et échéant en 2008, en 2009 et en 2010. La juste valeur de ces contrats sur devises au 31 octobre 2008 était de 142 M\$ avec position favorable à la Société. Pour 2008, les sorties nettes de fonds en dollars américains sont couvertes à 94 %, à un taux de change moyen de 1 \$ US pour 1,0355 \$ CA. Pour 2009, les sorties nettes de fonds en dollars américains sont couvertes à 24 %, à un taux de change moyen de 1 \$ US pour 1,0000 \$ CA et pour 2010 à 4 %, à un taux de change moyen de 1 \$ US pour 0,9784 \$ CA. La totalité du portefeuille américain est couverte à un taux de change moyen de 1 \$ US pour 1,0164 \$ CA.
- Les swaps croisés décrits à la rubrique sur la gestion du risque de taux d'intérêt, ci-dessus, agissent comme couverture économique du risque de change sur le financement de deux appareils 777 de Boeing, dont le capital était de 300 M\$ (283 M\$ US) au 30 septembre 2008.
- Air Canada avait aussi conclu des swaps de devises à l'égard de 11 CRJ. Ces contrats sont arrivés à échéance en janvier 2008 et avaient une juste valeur négligeable. Aucun gain ou aucune perte n'a été comptabilisé au cours du trimestre.

Risque de liquidité

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

La Société contrôle et gère le risque de liquidité en préparant des prévisions de trésorerie à cycle continu, en surveillant l'état et la valeur des actifs disponibles pour garantir les arrangements de financement et en préservant sa marge de manœuvre relativement à ces arrangements.

Risque de marché

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

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

Papier commercial adossé à des actifs (« PCAA »)

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

11. Facteurs de risque

Pour une description détaillée des facteurs de risque associés à la Société, le lecteur se reportera à la rubrique *Facteurs de risque* du Rapport de gestion de l'exercice 2007 d'ACE daté du 7 février 2008. Certains facteurs de risque qui y sont présentés ont été depuis actualisés :

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

Au premier trimestre de 2008, la Société a inscrit une provision de 125 M\$ à titre d'estimation préliminaire relativement à cette affaire. Cette estimation repose sur l'état courant des enquêtes et procédures et sur les projections de la Société quant à l'issue éventuelle de certaines d'entre elles. Cette provision ne vise pas les procédures en cours dans tous les territoires, mais seulement celles pour lesquelles la Société peut s'appuyer sur suffisamment de renseignements. La direction a déterminé qu'il est actuellement impossible de prédire avec certitude l'issue de toutes les procédures. D'autres provisions importantes pourraient se révéler nécessaires.

Le facteur de risque décrivant, sous les *Litiges en cours*, la réclamation de l'Association des pilotes d'Air Canada (« APAC ») a été retiré dans la foulée du rejet de la demande de cassation de l'APAC par la Cour d'appel de l'Ontario le 27 juin 2008, et de l'expiration du délai à l'intérieur duquel un appel peut être interjeté par l'APAC et dont elle ne s'est pas prévalu.

La description du facteur de risque lié aux affaires réglementaires a été étoffée en vue de renvoyer aux lois pouvant être envisagées ou promulguées par les gouvernements (et qui pourraient s'appliquer aux compagnies aériennes), notamment en ce qui concerne les échanges d'émissions de carbone (telles que le système européen d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre), dans une démarche de réduction des émissions de CO₂.

12. Données financières trimestrielles

Les données trimestrielles du tableau ci-après peuvent ne pas être directement comparables par suite des nouvelles méthodes de comptabilisation adoptées à l'égard d'Aéroplan, de Jazz et d'ACTS. Voir la rubrique 5, plus haut, pour un complément d'information à cet égard.

(en millions de dollars, sauf les montants par action)	T4 2006	T1 2007 ¹⁾	T2 2007 ²⁾	T3 2007	T4 2007 ³⁾	T1 2008	T2 2008	T3 2008
Produits d'exploitation	2 544 \$	2 625 \$	2 659 \$	3 022 \$	2 520 \$	2 726 \$	2 783 \$	3 075 \$
Charges d'exploitation	(2 471)	(2 654)	(2 563)	(2 682)	(2 474)	(2 753)	(2 785)	(2 970)
Bénéfice (perte) d'exploitation avant l'élément suivant ⁴⁾	73	(29)	96	340	46	(27)	(2)	105
Provision pour les enquêtes sur le fret ⁵⁾	-	-	-	-	-	(125)	-	-
Bénéfice (perte) d'exploitation	73	(29)	96	340	46	(152)	(2)	105
Total des produits (charges) hors exploitation, participation sans contrôle, écart de change et impôts ⁶⁾	(122)	(43)	22	(116)	1 082	(30)	832	(240)
Bénéfice net (perte)	(49) \$	(72) \$	118 \$	224 \$	1 128 \$	(182) \$	830 \$	(135) \$
Résultat ⁷⁾								
- de base par action	(0,48) \$	(0,70) \$	1,14 \$	2,17 \$	10,81 \$	(2,96) \$	15,46 \$	(3,86) \$
- dilué par action	(0,48) \$	(0,70) \$	0,98 \$	1,84 \$	8,88 \$	(2,96) \$	10,76 \$	(3,86) \$

1) ACE a cessé de consolider les résultats d'Aéroplan à compter du 14 mars 2007.

2) ACE a cessé de consolider les résultats de Jazz à compter du 24 mai 2007.

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

4) Les 1^{er} et 2^e trimestres de 2007 comportaient une charge exceptionnelle liée à la restructuration de la main-d'œuvre de 9 M\$ et de 6 M\$, respectivement.

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

6) Le 4^e trimestre de 2006 comprend un gain de dilution de 25 M\$ et une charge fiscale de 4 M\$ liés au PAPE d'Air Canada. Le 2^e trimestre de 2007 comprend un gain de 4 M\$ et une charge fiscale de 1 M\$ liés à la vente de 0,249 million d'actions de US Airways. Le 3^e trimestre de 2007 comprend un gain de 4 M\$ et une charge fiscale de 1 M\$ liés à la vente de 0,251 million d'actions de US Airways. Le 4^e trimestre de 2007 comprend un gain de cession global de 1 339 M\$ et une charge fiscale de 214 M\$, formés principalement d'un gain à la cession de 565 M\$ et d'une charge fiscale de 82 M\$ liés à la monétisation d'ACTS complétée le 16 octobre 2007, d'un gain à la cession de 539 M\$ et d'une charge fiscale de 91 M\$ liés au placement secondaire de 22 millions de parts de fiducie du Fonds de revenu Aéroplan, et d'un gain à la cession de 233 M\$ et d'une charge fiscale de 41 M\$ liés au placement secondaire de 35,5 millions de parts de fiducie du Fonds de revenu Jazz Air. Le 1^{er} trimestre de 2008 comprend un gain de 89 M\$ (71 M\$ après impôts) à la vente par ACE de 13 millions de parts du Fonds de revenu Jazz Air et une charge de dépréciation de 38 M\$ constatée par Air Canada liée à sa flotte d'appareils 767-200 de Boeing. Le 2^e trimestre de 2008 comprend un gain de 413 M\$ (340 M\$ après impôts) à la vente par ACE de 20,4 millions de parts du Fonds de revenu Aéroplan, un gain de 417 M\$ (344 M\$ après impôts) à la vente par ACE de 19 892 088 parts du Fonds de revenu Aéroplan et un gain de 78 M\$ (62 M\$ après impôts) à la vente par ACE de 11 726 920 parts du Fonds de revenu Jazz Air.

7) Tient compte de l'incidence de l'offre de rachat substantielle réalisée par ACE, le 10 janvier 2008, où ACE a accepté pour rachat et annulation un total de 40 023 427 actions à droit de vote variable de catégorie A et 9 894 166 actions à droit de vote de catégorie B et de l'offre de rachat substantielle réalisée par ACE, le 18 juin 2008, où ACE a accepté pour rachat et annulation un total de 12 537 084 actions à droit de vote variable de catégorie A et 10 190 187 actions à droit de vote de catégorie B.

13. Arrangements hors bilan

Il n'y a pas eu de changement notable aux arrangements hors bilan d'ACE par rapport à ceux qui ont été présentés dans le Rapport de gestion de l'exercice 2007 d'ACE daté du 7 février 2008.

14. Contrôles et procédures

Contrôles et procédures de présentation de l'information financière

Au sein d'ACE, les contrôles et procédures de présentation de l'information financière sont conçus de manière à fournir une assurance raisonnable que toute l'information pertinente est dûment présentée au Comité sur la politique d'information financière pour que des décisions appropriées puissent être prises rapidement en ce qui concerne l'information à rendre publique.

Le Rapport annuel 2007 d'ACE contient une attestation du président-directeur général et du vice-président exécutif et chef des Affaires financières dans laquelle ces derniers concluent à l'efficacité des contrôles et procédures de présentation de l'information financière d'ACE à partir de l'évaluation qu'ils en ont faite en date du 31 décembre 2007.

Changements aux contrôles internes à l'égard de l'information financière

Il n'y a pas eu, au cours du trimestre clos le 30 septembre 2008, de changements aux contrôles internes d'ACE qui auraient eu une incidence importante ou dont on aurait pu raisonnablement croire qu'ils auraient eu une incidence importante sur les contrôles internes à l'égard de l'information financière.

15. Mesures financières hors PCGR

BAIIALA/BAIIA

Le BAIIALA (bénéfice avant intérêts, impôts, amortissement, désuétude et locations avions) est une unité de mesure ne relevant pas des PCGR couramment utilisée dans le secteur du transport aérien qui donne un aperçu des résultats d'exploitation avant les coûts de location d'appareils, l'amortissement et la désuétude, lesquels varient sensiblement d'une compagnie aérienne à l'autre en raison de la façon dont chacune finance ses appareils et autres actifs. Dans les secteurs qui ne louent pas d'avions, comme Aéroplan et ACTS, le BAIIA (bénéfice avant intérêts, impôts, amortissement et désuétude) est utilisé pour donner un aperçu des résultats d'exploitation avant amortissement et désuétude, puisque de tels coûts varient sensiblement d'une société à l'autre en raison de la façon dont chacune finance ses actifs. La Société présente aussi le BAIIALA avant et après la provision pour les enquêtes sur le fret, car cela risquerait de fausser l'analyse des tendances à la base de ses rendements commerciaux. Comme le BAIIALA et le BAIIA ne sont pas des unités de mesure conformes aux PCGR du Canada pour la présentation d'états financiers et qu'ils n'ont pas de sens normalisé, ils ne sauraient être comparés à des mesures similaires présentées par d'autres sociétés ouvertes.

Les BAIIALA d'ACE pour le troisième trimestre et les neuf premiers mois de 2008 ne sont pas directement comparables à ses BAIIALA du troisième trimestre et des neuf premiers mois de 2007. Voir la rubrique 5 du présent Rapport de gestion pour un complément d'information à cet égard.

Le BAIIALA et le BAIIA ainsi que le BAIIALA avant provision pour les enquêtes sur le fret se rapprochent du résultat d'exploitation comme suit :

(en millions de dollars canadiens)	3 ^{es} trimestres			Neuf premiers mois		
	2008	2007	Variation \$	2008	2007	Variation \$
Air Canada						
Perte d'exploitation selon les PCGR avant provision pour les enquêtes sur le fret	112 \$	351 \$	(239) \$	107 \$	361 \$	(254) \$
Rajouter :						
Locations avions	67	66	1	199	220	(21)
Amortissement et désuétude	176	144	32	520	408	112
BAIIALA avant provision pour les enquêtes sur le fret	355	561	(206)	826	989	(163)
Provisions pour les enquêtes sur le fret	-	-	-	(125)	-	(125)
BAIIALA	355 \$	561 \$	(206) \$	701 \$	989 \$	(288) \$
Aéroplan						
Bénéfice d'exploitation selon les PCGR	- \$	- \$	- \$	- \$	40 \$	(40) \$
Rajouter :						
Amortissement et désuétude	-	-	-	-	3	(3)
BAIIA	- \$	- \$	- \$	- \$	43 \$	(43) \$
Jazz						
Bénéfice d'exploitation selon les PCGR	- \$	- \$	- \$	- \$	62 \$	(62) \$
Rajouter :						
Locations avions	-	-	-	-	57	(57)
Amortissement et désuétude	-	-	-	-	9	(9)
BAIIALA	- \$	- \$	- \$	- \$	128 \$	(128) \$
ACTS						
Bénéfice d'exploitation selon les PCGR	- \$	5 \$	(5) \$	- \$	17 \$	(17) \$
Rajouter :						
Amortissement et désuétude	-	10	(10)	-	30	(30)
BAIIA	- \$	15 \$	(15) \$	- \$	47 \$	(47) \$
ACE consolidé ¹⁾						
Bénéfice d'exploitation selon les PCGR avant provision pour les enquêtes sur le fret	105 \$	340 \$	(235) \$	76 \$	407 \$	(331) \$
Rajouter :						
Locations avions	67	66	1	199	261	(62)
Amortissement et désuétude	174	147	27	514	442	72
BAIIALA avant provision pour les enquêtes sur le fret	346	553	(207)	789	1 110	(321)
Provisions pour les enquêtes sur le fret	-	-	-	(125)	-	(125)
BAIIA/BAIIALA	346 \$	553 \$	(207) \$	664 \$	1 110 \$	(446) \$

1) ACE a cessé de faire entrer dans son périmètre de consolidation les résultats d'Aéroplan, de Jazz et d'ACTS à compter des 14 mars, 24 mai et 16 octobre 2007, respectivement.

16. Glossaire

BAIIA – Unité de mesure ne relevant pas des PCGR correspondant au bénéfice avant les intérêts, les impôts, l'amortissement et la désuétude.

BAIIALA – Unité de mesure ne relevant pas des PCGR correspondant du bénéfice avant les intérêts, les impôts, l'amortissement, la désuétude et les locations d'avions.

Coefficient d'occupation – Mesure de l'utilisation de la capacité offerte aux passagers, correspondant aux passagers-milles payants exprimés en pourcentage des sièges-milles offerts.

CESMO – Charges d'exploitation par siège-mille offert.

Passagers-milles payants (PMP) – Mesure du trafic passagers, correspondant au produit du nombre de passagers payants transportés par le nombre de milles qu'ils ont parcourus.

Produits passages par siège-mille offert (PPSMO) – Moyenne des produits passages par siège-mille offert.

Rendement unitaire – Moyenne des produits passages par passager-mille payant.

Sièges-milles offerts (SMO) – Mesure de la capacité offerte aux passagers, correspondant au produit du nombre total de sièges payants offerts par le nombre de milles parcourus.