

# ACE AVIATION

**États financiers consolidés et notes complémentaires**

**2008**

Les présents états financiers consolidés vérifiés, préparés sur la base de la continuité de l'exploitation, remplacent les états financiers annuels vérifiés d'ACE Aviation déposés le 13 février 2009. Les états financiers annuels vérifiés déposés le 13 février 2009 avaient été présentés sur une base de liquidation.

**Le 7 août 2009**

Le 6 août 2009

**PricewaterhouseCoopers**  
**LLP/s.r.l./s.e.n.c.r.l.**  
**Comptables agréés**  
1250, boulevard René-Lévesque Ouest  
Bureau 2800  
Montréal (Québec)  
Canada H3B 2G4  
Téléphone +1 514 205 5000  
Télécopieur +1 514 876 1502

## Rapport des vérificateurs

### Aux actionnaires de Gestion ACE Aviation Inc.

Nous avons vérifié les bilans consolidés de **Gestion ACE Aviation Inc.** aux 31 décembre 2008 et 2007 ainsi que les états consolidés des résultats, de la variation des capitaux propres, du résultat étendu et des flux de trésorerie des exercices terminés à ces dates. La responsabilité de ces états financiers consolidés incombe à la direction de la Société. Notre responsabilité consiste à exprimer une opinion sur ces états financiers consolidés en nous fondant sur nos vérifications.

Nos vérifications ont été effectuées conformément aux normes de vérification généralement reconnues du Canada. Ces normes exigent que la vérification soit planifiée et exécutée de manière à fournir l'assurance raisonnable que les états financiers sont exempts d'inexactitudes importantes. La vérification comprend le contrôle par sondages des éléments probants à l'appui des montants et des autres éléments d'information fournis dans les états financiers. Elle comprend également l'évaluation des principes comptables suivis et des estimations importantes faites par la direction, ainsi qu'une appréciation de la présentation d'ensemble des états financiers.

À notre avis, ces états financiers consolidés donnent, à tous les égards importants, une image fidèle de la situation financière consolidée de la Société aux 31 décembre 2008 et 2007 ainsi que des résultats de son exploitation et de ses flux de trésorerie pour les exercices terminés à ces dates selon les principes comptables généralement reconnus du Canada.

*PricewaterhouseCoopers s.r.l./s.e.n.c.r.l.*<sup>1</sup>

<sup>1</sup> Comptable agréé auditeur permis n°18144

**État consolidé des résultats**

Exercices terminés les 31 décembre (en millions de dollars canadiens, sauf les données par action)	2008	2007*
<b>Produits d'exploitation</b>		
Passages	9 713 \$	9 344 \$
Fret	515	548
Autres	852	934
	11 080	10 826
<b>Charges d'exploitation</b>		
Carburant avions	3 419	2 553
Salaires et charges sociales	1 908	2 383
Redevances aéroportuaires et de navigation	1 001	1 021
Contrat d'achat de capacité conclu avec Jazz	948	537
Amortissement et désuétude	686	582
Maintenance avions	659	515
Restauration et fournitures connexes	314	318
Communications et technologies de l'information	286	281
Locations avions	279	323
Commissions	194	201
Charge exceptionnelle liée à la restructuration de la main-d'œuvre	-	15
Autres	1 460	1 644
	11 154	10 373
<b>Bénéfice (perte) d'exploitation avant l'élément suivant</b>	<b>(74)</b>	<b>453</b>
Provision pour les enquêtes sur le fret	(125)	-
<b>Bénéfice (perte) d'exploitation</b>	<b>(199)</b>	<b>453</b>
<b>Produits (charges) hors exploitation</b>		
Intérêts créditeurs	84	126
Intérêts débiteurs	(373)	(420)
Intérêts capitalisés	37	108
Gain sur actifs	946	1 366
Gain sur instruments financiers constatés à la juste valeur	92	26
Bénéfice (perte) tiré des participations et autres revenus de placement	(64)	71
Autres	(2)	(12)
	720	1 265
<b>Bénéfice avant les éléments suivants</b>	<b>521</b>	<b>1 718</b>
Participation sans contrôle	238	(157)
Gain (perte) de change	(655)	313
Charge d'impôts sur les bénéfices	(3)	(15)
Impôts exigibles	(221)	(461)
Impôts futurs	(221)	(461)
<b>Bénéfice (perte) de l'exercice</b>	<b>(120) \$</b>	<b>1 398 \$</b>
<b>Résultat par action</b>		
Résultat de base	(2,59) \$	13,51 \$
Résultat dilué	(2,59) \$	11,44 \$

\*ACE ne consolide plus les résultats et la situation financière d'Aéroplan depuis le 14 mars 2007, de Jazz depuis le 24 mai 2007 et d'ACTS Aéro depuis le 16 octobre 2007 (voir les notes 3, 4 et 5, respectivement).

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

**Bilan consolidé**

31 décembre (en millions de dollars canadiens)		2008	2007*
<b>ACTIF</b>			
<b>Actif à court terme</b>			
Trésorerie et équivalents de trésorerie	Note 2O)	1 307 \$	2 300 \$
Placements à court terme	Note 2P)	506	839
		<b>1 813</b>	<b>3 139</b>
Liquidités soumises à restrictions	Note 2Q)	45	124
Débiteurs	Note 21	700	793
Stocks de carburant avions		97	98
Dérivés liés au carburant	Note 18	-	68
Dépôts de garantie sur dérivés liés au carburant	Note 18	328	-
Charges payées d'avance et autres actifs à court terme	Note 21	226	182
Impôts sur les bénéfices futurs	Note 10	-	200
		<b>3 209</b>	<b>4 604</b>
Immobilisations corporelles	Note 6	7 469	7 925
Actifs incorporels	Note 7	698	647
Dépôts et autres actifs	Note 8	495	578
		<b>11 871 \$</b>	<b>13 754 \$</b>
<b>PASSIF</b>			
<b>Passif à court terme</b>			
Créditeurs et charges à payer	Note 21	1 466 \$	1 249 \$
Dérivés liés au carburant	Note 18	420	-
Produits passages perçus d'avance		1 333	1 300
Partie à moins d'un an de la dette à long terme et des obligations locatives	Note 9	663	686
		<b>3 882</b>	<b>3 235</b>
Dette à long terme et obligations locatives	Note 9	4 980	4 006
Actions privilégiées convertibles	Note 14	206	182
Impôts sur les bénéfices futurs	Note 10	50	50
Passif au titre des prestations de retraite et avantages complémentaires	Note 11	1 407	1 824
Autres passifs à long terme	Note 12	370	483
		<b>10 895</b>	<b>9 780</b>
Participation sans contrôle		512	757
<b>CAPITAUX PROPRES</b>			
Capital social et autres capitaux propres	Note 14	307	450
Surplus d'apport		163	504
Bénéfices non répartis		600	2 209
Cumul des autres éléments du résultat étendu		(606)	54
		<b>464</b>	<b>3 217</b>
		<b>11 871 \$</b>	<b>13 754 \$</b>

\*ACE ne consolide plus les résultats et la situation financière d'Aéroplan depuis le 14 mars 2007, de Jazz depuis le 24 mai 2007 et d'ACTS Aéro depuis le 16 octobre 2007 (voir les notes 3, 4 et 5, respectivement).

Les notes ci-jointes font partie intégrante des présents états financiers.  
Engagements (note 17); éventualités, garanties et indemnités (note 20).

Au nom du conseil d'administration,

Le président du Conseil et  
président-directeur général,

(signé) Robert A. Milton

Robert A. Milton

Le président du comité de vérification, des  
finances et du risque,

(signé) David I. Richardson

David I. Richardson

**État consolidé de la variation des capitaux propres**

Exercices terminés les 31 décembre (en millions de dollars canadiens)		2008	2007*
<b>Capital social</b>			
Actions ordinaires au début de l'exercice		243 \$	533 \$
Rachat et annulation d'actions ordinaires	Note 14	(180)	-
Distributions de parts d'Aéroplan	Note 3	-	(306)
Distribution de parts de Jazz	Note 4	-	(70)
Émission d'actions liée à l'exercice d'options sur actions		37	86
<b>Total du capital social</b>		100	243
<b>Autres capitaux propres</b>			
Actions privilégiées convertibles	Note 14	117	117
Obligations convertibles de premier rang	Note 9	90	90
<b>Total du capital social et des autres capitaux propres</b>		307	450
<b>Surplus d'apport</b>			
Solde au début de l'exercice		504	25
Rachat et annulation d'actions ordinaires	Note 14	(329)	-
Juste valeur des options sur actions comptabilisée comme charge de rémunération (économie)	Note 13	(5)	25
Juste valeur des options sur actions exercées au capital social		(7)	(29)
Participation négative dans Aéroplan	Note 3	-	483
<b>Total du surplus d'apport</b>		163	504
<b>Bénéfices non répartis</b>			
Solde au début de l'exercice		2 209	810
Rachat et annulation d'actions ordinaires	Note 14	(1 489)	-
Incidence cumulative de l'adoption de nouvelles méthodes comptables		-	5
Entente de non-concurrence et de transfert de protocoles de réparation	Note 21	-	(4)
		720	811
Bénéfice (perte) de l'exercice		(120)	1 398
<b>Total des bénéfices non répartis</b>		600	2 209
<b>Cumul des autres éléments du résultat étendu</b>			
Solde au début de l'exercice	Note 14	54	-
Incidence cumulative de l'adoption de nouvelles méthodes comptables		-	(7)
Autres éléments du résultat étendu		(660)	61
<b>Total du cumul des autres éléments du résultat étendu</b>		(606)	54
<b>Total des bénéfices non répartis et du cumul des autres éléments du résultat étendu</b>		(6)	2 263
<b>Total des capitaux propres</b>		<b>464 \$</b>	<b>3 217 \$</b>

\*ACE ne consolide plus les résultats et la situation financière d'Aéroplan depuis le 14 mars 2007, de Jazz depuis le 24 mai 2007 et d'ACTS Aéro depuis le 16 octobre 2007 (voir les notes 3, 4 et 5, respectivement).

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

**État consolidé du résultat étendu**

Exercices terminés les 31 décembre (en millions de dollars canadiens)	2008	2007*
<b>Résultat étendu</b>		
Bénéfice (perte) de l'exercice	(120) \$	1 398 \$
Autres éléments du résultat étendu, déduction faite des impôts :		
Variation nette des pertes latentes sur des titres d'US Airways	-	(13)
Reclassement au résultat des gains réalisés sur des titres d'US Airways	-	(6)
Variation nette des gains latents sur le Fonds de revenu Jazz Air	Note 4 65	-
Reclassement au résultat des gains réalisés nets sur le Fonds de revenu Jazz Air	Note 4 (65)	-
Variation nette des gains latents sur le Fonds de revenu Aéroplan	Note 3 331	-
Reclassement au résultat des gains réalisés nets sur le Fonds de revenu Aéroplan	Note 3 (331)	-
Gains nets (pertes) sur des dérivés liés au carburant visés par l'application de la comptabilité de couverture [après impôts de néant en 2008 et de (39 \$) en 2007]	Note 18 (605)	107
Reclassement au résultat des gains réalisés nets sur des dérivés liés au carburant (après impôts de 22 \$ en 2008 et de 11 \$ en 2007)	Note 18 (57)	(25)
Gain (perte) latent à la conversion des résultats d'un établissement autonome (après impôts de néant)	2	(9)
Ajustement proportionnel au titre du reclassement de la conversion de devises au résultat découlant de la sortie d'ACTS (après impôts de néant)	-	7
	(660)	61
<b>Total du résultat étendu</b>	<b>(780) \$</b>	<b>1 459 \$</b>

\*ACE ne consolide plus les résultats et la situation financière d'Aéroplan depuis le 14 mars 2007, de Jazz depuis le 24 mai 2007 et d'ACTS Aéro depuis le 16 octobre 2007 (voir les notes 3, 4 et 5, respectivement).

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

**État consolidé des flux de trésorerie**

Exercices terminés les 31 décembre (en millions de dollars canadiens)	2008	2007*
<b>Flux de trésorerie liés aux activités suivantes</b>		
<b>Exploitation</b>		
Bénéfice (perte) de l'exercice	(120) \$	1 398 \$
Ajustements liés au rapprochement avec les flux de trésorerie nets provenant de l'exploitation		
Amortissement et désuétude	686	582
Gain sur actifs	(946) <span style="float: right;">Note 1</span>	(1 366)
Perte (gain) de change	822	(387)
Impôts sur les bénéfices futurs	221	461
Excédent de la capitalisation des régimes d'avantages sociaux sur la charge constatée	(316)	(205)
Provision pour les enquêtes sur les transports de fret	125 <span style="float: right;">Note 20</span>	-
Participation sans contrôle	(238)	146
Instruments dérivés liés au carburant et autres instruments dérivés	(208) <span style="float: right;">Note 18</span>	(3)
Dépôts de garantie sur couvertures liées au carburant, montant net (Bénéfices) pertes tirées des participations à la valeur de consolidation	(322) <span style="float: right;">Note 18</span>	-
Autres	69	(71)
Autres	(3)	124
Variation des éléments hors trésorerie du fonds de roulement	120	(42)
	<b>(110)</b>	<b>637</b>
<b>Financement</b>		
Émission d'actions ordinaires	30	56
Rachat et annulation d'actions ordinaires	(1 998) <span style="float: right;">Note 14</span>	-
Emprunts	871 <span style="float: right;">Note 9</span>	1 914
Distributions versées sur la participation sans contrôle	-	(25)
Réduction de la dette à long terme et des obligations locatives	(993)	(504)
Autres	(5) <span style="float: right;">Notes 9, 18</span>	(38)
	<b>(2 095)</b>	<b>1 403</b>
<b>Investissement</b>		
Placements à court terme	334	83
Produit de la vente de parts d'Aéroplan	692 <span style="float: right;">Note 3</span>	463
Produit de la vente de parts de Jazz	182 <span style="float: right;">Note 4</span>	263
Produit de la vente d'ACTS à ACE	- <span style="float: right;">Note 5</span>	723
Produit de la vente d'ACTS à Air Canada	- <span style="float: right;">Note 5</span>	65
Exercice de l'option de vente d'ACTS Aéro	(19) <span style="float: right;">Note 5</span>	-
Produit de l'entiercement lié à la vente d'ACTS	40 <span style="float: right;">Note 5</span>	-
Produit de la vente d'autres actifs	38 <span style="float: right;">Note 6</span>	106
Produit découlant d'opérations de cession-bail	708 <span style="float: right;">Note 6</span>	-
Nouvelles immobilisations corporelles	(883)	(2 730)
Déconsolidation de la trésorerie d'Aéroplan	- <span style="float: right;">Note 3</span>	(231)
Déconsolidation de la trésorerie de Jazz	- <span style="float: right;">Note 4</span>	(138)
Déconsolidation de la trésorerie d'ACTS	- <span style="float: right;">Note 5</span>	(7)
Acquisition d'Aeroman, après déduction de la trésorerie	-	(53)
Financement de la lettre de crédit d'ACTS Aéro	59	(101)
Autres	61 <span style="float: right;">Note 18</span>	(37)
	<b>1 212</b>	<b>(1 594)</b>
<b>Augmentation (diminution) de la trésorerie et des équivalents de trésorerie</b>	<b>(993)</b>	<b>446</b>
Trésorerie et équivalents de trésorerie au début de l'exercice	2 300	1 854
<b>Trésorerie et équivalents de trésorerie à la fin de l'exercice</b>	<b>1 307 \$</b>	<b>2 300 \$</b>
<b>Paiements d'intérêts en espèces</b>	<b>307 \$</b>	<b>281 \$</b>
<b>Paiements en espèces d'impôts sur les bénéfices</b>	<b>2 \$</b>	<b>13 \$</b>

\*ACE ne consolide plus les résultats et la situation financière d'Aéroplan depuis le 14 mars 2007, de Jazz depuis le 24 mai 2007 et d'ACTS Aéro depuis le 16 octobre 2007 (voir les notes 3, 4 et 5, respectivement). Au 31 décembre 2008, le poste Trésorerie et équivalents de trésorerie ne comprenait pas des placements à court terme de 506 \$ (839 \$ au 31 décembre 2007). Les notes ci-jointes font partie intégrante des présents états financiers.

**Exercices terminés les 31 décembre 2008 et 2007  
(monnaies en millions; en dollars canadiens)****1. RÈGLES DE PRÉSENTATION, DESCRIPTION DES ACTIVITÉS ET RISQUE  
D'ILLIQUIDITÉ****A) RÈGLES DE PRÉSENTATION**

Gestion ACE Aviation Inc. (« ACE ») a été constituée le 29 juin 2004 en société de portefeuille chapeautant des sociétés du secteur de l'aviation commerciale. Dans les présentes notes afférentes aux états financiers, « Société » s'entend, selon le contexte, d'ACE et de ses participations dans le secteur de l'aviation, d'ACE et de l'une ou plusieurs de ses participations dans le secteur de l'aviation, de l'une ou plusieurs des participations d'ACE dans le secteur de l'aviation ou d'ACE à proprement parler.

ACE compte deux secteurs isolables : Air Canada et Éléments non sectoriels et éliminations (« ENSE »). En 2007, ACE regroupait les secteurs suivants : Air Canada, Aéroplan Société en commandite (« Aéroplan ») – jusqu'au 14 mars 2007, Jazz Air SEC (« Jazz ») – jusqu'au 24 mai 2007, ACTS SEC (« ACTS ») – jusqu'au 16 octobre 2007 et les ENSE.

Au 31 décembre 2008, ACE détenait :

- une participation directe de 75,0 % dans Air Canada; et
- une participation directe de 27,8 % dans Soutien et Services Techniques Aéro Inc. (« ACTS Aéro »), propriétaire exclusif d'Aveos Performance aéronautique inc.; Soutien et Services techniques Aéro Inc. est devenue officiellement Aveos Performance aéronautique inc. (« Aveos ») le 23 septembre 2008.

Le 10 décembre 2008, ACE a annoncé son intention de demander au tribunal et à ses actionnaires d'approuver un plan d'arrangement aux termes duquel elle procédera à sa liquidation et à la distribution de manière ordonnée de son actif net, après avoir tenu compte des dettes non réglées et des coûts de l'opération.

Conformément au chapitre 1400 du *Manuel de l'Institut Canadien des Comptables Agréés*, « Normes générales de présentation des états financiers » (« ICCA 1400 »), le 31 décembre 2008, la Société a établi ses états financiers sur la base de la liquidation plutôt que sur celle de la continuité de l'exploitation.

Le 29 juillet 2009, ACE a annoncé que sa participation à la facilité de crédit d'au plus 700 \$ accordée à Air Canada et annoncée le jour même par Air Canada se chiffre à 150 \$. Étant donné la participation d'ACE à cette facilité, la direction n'a pas l'intention de procéder à une liquidation à ce point-ci.

Par conséquent, les présents états financiers ont été établis sur la base de la continuité de l'exploitation et remplacent les états financiers publiés antérieurement pour l'exercice terminé le 31 décembre 2008, lesquels avaient été dressés sur la base de la liquidation. Selon l'hypothèse de la continuité de l'exploitation, Air Canada est comprise dans le périmètre de consolidation des états financiers d'ACE suivant les méthodes comptables applicables à la continuité de l'exploitation qui existaient antérieurement. Cette hypothèse suppose que l'entité poursuivra ses activités et sera en mesure de réaliser ses actifs et de s'acquitter de ses dettes dans le cours normal de ses activités. Pour l'exercice terminé le 31 décembre 2008, la Société a présumé que la date d'application du principe de la liquidation était le 31 décembre 2008, et les états consolidés des résultats, de la variation des capitaux propres, du résultat étendu et des flux de trésorerie de l'exercice terminé le 31 décembre 2008 ont été présentés selon la base de la continuité de l'exploitation alors que le bilan a été présenté selon la base de la liquidation.

Les présents états financiers consolidés sont libellés en millions de dollars canadiens et sont établis selon les principes comptables généralement reconnus (« PCGR ») du Canada.

Certaines données comparatives ont été reclassées en fonction des règles de présentation adoptées pour l'exercice écoulé.

## **B) DESCRIPTION DES ACTIVITÉS**

Air Canada représente les principales activités de la Société, à savoir les services de transport de passagers et de fret exploités par Air Canada et les services connexes.

Ces activités sont menées par Air Canada, Société en commandite AC Cargo (« Air Canada Cargo »), Société en commandite ACGHS (« Services au sol Air Canada » ou « ACGHS ») et Société en commandite Touram (« Vacances Air Canada »).

Air Canada est le plus important transporteur aérien du Canada sur les réseaux intérieur et international ainsi que le plus grand fournisseur de services passagers réguliers du Canada sur les marchés intérieur (Canada), transfrontalier (Canada-États-Unis) et international à destination et au départ du Canada. Une partie de la prestation des services passagers réguliers sur les marchés intérieur et transfrontalier Canada-États-Unis est assurée par Jazz dans le cadre du contrat d'achat de capacité (« CAC ») conclu avec Jazz. Directement ou par l'entremise du réseau Star Alliance, Air Canada est présente sur presque tous les grands marchés du monde. En outre, Air Canada assure certains services aériens nolisés.

Air Canada Cargo est un transporteur de fret aérien intérieur et transfrontalier Canada-États-Unis et utilise les capacités de fret des appareils exploités par Air Canada ou Jazz dans ces marchés. Air Canada assure des services de transport international de fret sur les lignes entre le Canada et les principaux marchés de l'Europe, de l'Asie, de l'Amérique du Sud et de l'Australie au moyen de la capacité de fret d'appareils 777 de Boeing et d'autres gros-porteurs exploités par Air Canada.

Les Services au sol Air Canada assurent des services d'escale pour le compte d'Air Canada, de Jazz et d'autres compagnies aériennes, en concentrant leur action sur les escales situées au Canada. Les services assurés comprennent notamment des services d'enregistrement des passagers, de gestion des portes d'embarquement et de gestion des marchandises et des bagages, ainsi que des services de nettoyage de cabine et de dégivrage d'avion et des services aux appareils sur l'aire de trafic.

Vacances Air Canada est l'un des principaux voyagistes au Canada. Avec des bureaux à Montréal et à Toronto, Vacances Air Canada exerce ses activités dans le secteur des voyages d'agrément (Antilles, Mexique, Europe, Amérique du Sud et États-Unis) en élaborant, en commercialisant et en distribuant des forfaits vacances et des services au moyen d'un réseau indépendant d'agences de voyage au Canada et par l'entremise de son site Web, [www.vacancesaircanada.com](http://www.vacancesaircanada.com).

## **C) ÉVÉNEMENTS IMPORTANTS**

Dans le but de réduire les risques d'illiquidité décrits en D) ci-après, Air Canada a conclu les opérations ci-dessous en 2009 :

### ***Juillet 2009***

- Air Canada a obtenu une facilité de crédit à terme garantie (la « facilité de crédit ») et des bons de souscription pour un produit de financement de 600 \$, moins des frais d'environ 20 \$. La participation d'ACE à la facilité de crédit d'Air Canada s'est chiffrée à 150 \$. La facilité de crédit, dont le terme est de cinq ans, porte actuellement intérêt à un taux de 12,75 %. Le premier remboursement de capital est exigible en août 2010. La facilité de crédit prévoit également des bons de souscription permettant aux porteurs d'acquérir jusqu'à 5 % des actions de la Société, ou jusqu'à 10 % si certaines conditions ne sont pas remplies. Se reporter à la note 22 pour une description détaillée de la facilité de crédit. Dans le cadre des opérations liées à la clôture de la facilité de crédit, des arrangements de financement en cours de 166 \$ ont été remboursés de la façon suivante :
  - L'encours de 49 \$ de la facilité de crédit renouvelable décrite plus amplement à la note 9 j) a été remboursé. Les droits du prêteur prévus par la facilité de crédit renouvelable ont été attribués aux prêteurs prévus par la nouvelle facilité de crédit;
  - L'encours de l'entente de financement des moteurs de rechange a été remboursé en partie. Le montant remboursé de 38 \$ portait sur 22 réacteurs visés par l'entente de financement des moteurs de rechange; 10 moteurs sont encore assujettis à ce contrat de prêt pour une valeur d'emprunt de 81 \$ au 31 juillet 2009;

- Le prêt de 79 \$ d'Aéroplan Canada Inc. (« Aéroplan»), décrit plus amplement ci-après, a été remboursé. Aéroplan est partie prêteuse à la facilité de crédit.
- Air Canada a prorogé ou renouvelé des conventions collectives pour 21 mois avec tous ses employés syndiqués au Canada. Ces conventions collectives sont entrées en vigueur et elles ne prévoient aucune augmentation du taux salarial, aucun changement aux protections ou prestations des régimes d'assurance collective, ni variation du niveau des prestations de retraite pendant les périodes de prolongation.
- Air Canada a conclu des accords au sujet de la capitalisation des régimes de retraite avec tous ses employés syndiqués au Canada (les « protocoles d'entente sur les retraites) et elle a obtenu du gouvernement fédéral l'adoption du *Règlement de 2009 sur la capitalisation des régimes de retraite d'Air Canada* (le « règlement de 2009 »). Le règlement de 2009 dispense la Société de verser les cotisations au titre des services passés pour la période écoulée entre le 1<sup>er</sup> avril 2009 et le 31 décembre 2010. Par la suite, en ce qui a trait à la période écoulée entre le 1<sup>er</sup> janvier 2011 et le 31 décembre 2013, le total des cotisations annuelles au titre des services passés doit correspondre au moins élevé entre i) 150 \$ pour 2011, 175 \$ pour 2012 et 225 \$ pour 2013 et ii) les cotisations maximales au titre des services rendus autorisées par la *Loi de l'impôt sur le revenu*. Les protocoles d'entente sur les retraites prévoient aussi qu'Air Canada émettra une participation entièrement diluée de 15 % sous forme d'actions d'Air Canada, établie à la date des protocoles d'entente sur les retraites, en faveur d'une fiducie; le produit net de la vente éventuelle des actions détenues par la fiducie sera versé aux régimes de retraite.

En conséquence, la participation directe de 75,0 % d'ACE dans Air Canada sera diluée.

- Air Canada a conclu avec un fournisseur une entente qui lui procurera un montant non remboursable d'environ 220 \$ en contrepartie de différents engagements contractuels.
- Air Canada a apporté des modifications aux ententes de traitement de cartes de crédit (amorçées au deuxième trimestre et achevées en juillet 2009) conclues avec l'un de ses principaux fournisseurs de traitement de cartes de crédit. Ces modifications prévoient la révision du niveau de trésorerie non affectée que doit maintenir la Société. Voir la description ci-dessous.
- Air Canada a obtenu le report du remboursement d'un prêt à court terme de 82 \$ (75 \$ US) obtenu en 2008. Celui-ci est dorénavant dû en décembre 2013 (plutôt qu'en décembre 2009). Une description de ce prêt est donnée à la note 9 I), sauf en ce qui concerne la modification prévoyant le report du remboursement à 2013.
- Air Canada a conclu un protocole d'entente avec GE Capital Aviation Services (le « protocole d'entente avec GECAS ») qui porte sur la cession-bail de trois 777 de Boeing. Les opérations de cession-bail devraient être effectuées avant le 30 septembre 2009, sous réserve de la finalisation des documents définitifs et de l'obtention de consentements de tiers, et elles devraient procurer des liquidités supplémentaires d'environ 122 \$.
- Air Canada a conclu un protocole d'entente visant la modification des conditions du contrat d'achat de capacité conclu avec Jazz Air SEC (« Jazz »). Ces modifications entrent en vigueur le 1<sup>er</sup> août 2009 sous réserve de l'établissement des documents officiels et prévoient une réduction des tarifs payés en vertu du contrat.

### **Deuxième trimestre de 2009**

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

**Premier trimestre de 2009**

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

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

**D) RISQUE D'ILLIQUIDITÉ D'AIR CANADA**

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

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

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

### Obligations au titre de la capitalisation des régimes de retraite

Air Canada propose à ses employés plusieurs régimes de retraite à prestations déterminées comme l'indique la note 11. Air Canada a indiqué que le déficit de solvabilité des régimes de retraite agréés au 1<sup>er</sup> janvier 2009, qui sert à déterminer les besoins en capitalisation, s'élevait à 2 835 \$.

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

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

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

### Clauses restrictives des ententes concernant les cartes de crédit

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

### Enquêtes sur le fret et poursuites

Des poursuites pourraient être intentées à l'encontre d'Air Canada relativement à l'affaire du fret décrite à la note 20. L'estimation provisoire inscrite par Air Canada en 2008 se fonde sur l'avancement actuel des enquêtes et des procédures ainsi que de l'évaluation, par Air Canada, de l'issue possible de certaines d'entre elles. Cette provision ne vise pas les procédures intentées dans tous les territoires de compétence, mais seulement celles pour lesquelles Air Canada dispose de suffisamment d'information. La direction d'Air Canada a déterminé qu'il est actuellement impossible de prédire avec certitude l'issue de toutes les procédures. D'autres provisions substantielles pourraient devoir être constituées. Des montants pourraient devenir exigibles au cours de l'exercice et être très différents de l'estimation provisoire de la direction.

**E) SORTIE DE PARTICIPATIONS DANS LE SECTEUR DE L'AVIATION**

Les notes afférentes aux états financiers consolidés portent sur plusieurs opérations effectuées en 2008 et en 2007 relativement à la cession de participations d'ACE dans le secteur de l'aviation. Ces opérations comprennent notamment la cession des parts du Fonds de revenu Aéroplan et du Fonds de revenu Jazz Air; la monétisation d'ACTS; la cession de participations en actions dans US Airways et les distributions aux actionnaires d'ACE sous forme de dividende en capital au titre des parts du Fonds de revenu Aéroplan et du Fonds de revenu Jazz Air. En outre, la Société est intervenue sur ses titres en procédant à deux importantes offres de rachat le 10 janvier 2008 et le 18 juin 2008, respectivement.

Le tableau qui suit présente les gains (pertes) sur actifs réalisés en 2008 et en 2007 du fait d'opérations de cession, par voie de vente, de diverses participations dans le secteur de l'aviation, ainsi que la perte de valeur des participations et des actifs :

		2008	2007
Vente de parts du Fonds de revenu Aéroplan	Note 3	830 \$	539 \$
Vente de parts du Fonds de revenu Jazz Air	Note 4	167	233
Monétisation d'ACTS	Note 5	-	565
Vente d'actions d'US Airways		-	8
<b>Gain à la cession de participations dans le secteur de l'aviation</b>		<b>997</b>	<b>1 345</b>
Perte de valeur de la participation dans ACTS Aéro	Note 5	(10)	-
Perte de valeur d'appareils 767 de Boeing	Note 6	(38)	-
Autres		(3)	21
<b>Gain sur actifs</b>		<b>946 \$</b>	<b>1 366 \$</b>

## 2. PRINCIPALES MÉTHODES COMPTABLES

### **A) PÉRIMÈTRE DE CONSOLIDATION**

Les présents états financiers consolidés présentent les comptes de la Société et de ses participations dans le secteur de l'aviation décrites à la note 1, avec ajustements au titre de la participation sans contrôle. Les états financiers consolidés de la Société comprennent les comptes d'EDDV dont la Société est la principale bénéficiaire. Tous les soldes et opérations intersociétés sont éliminés.

Les résultats d'Aéroplan étaient consolidés jusqu'au 14 mars 2007 (se reporter à la note 3), ceux de Jazz jusqu'au 24 mai 2007 (se reporter à la note 4) et ceux d'ACTS jusqu'au 16 octobre 2007 (se reporter à la note 5).

### **B) UTILISATION D'ESTIMATIONS**

Pour préparer les états financiers conformément aux PCGR, la direction doit établir des estimations et poser des hypothèses qui influent sur les montants figurant dans les états financiers consolidés et les notes complémentaires. Les résultats réels pourraient différer de ces estimations.

Les principales estimations établies dans le cadre de la préparation des états financiers consolidés concernent la comptabilisation des avantages sociaux futurs (note 11), la comptabilisation des impôts sur les bénéfices (note 10), la détermination des produits passages, la détermination de la période d'amortissement des actifs à long terme, la perte de valeur des immobilisations et la valeur comptable des instruments financiers comptabilisés à la juste valeur.

### **C) PRODUITS PASSAGES ET FRET**

Les produits passages et fret perçus d'avance sont reportés et inclus dans le passif à court terme. Les produits perçus d'avance comprennent aussi le produit de la vente de billets d'avion à Aéroplan, société qui assure un programme de fidélisation de la clientèle à Air Canada et qui lui achète des places aux termes du Contrat de participation et de services commerciaux (« CPSC ») (note 17). Les produits passages et fret sont constatés au moment où les transports correspondants sont assurés, sauf les produits tirés de passes de vols illimités, qui sont constatés linéairement sur la période de validité de la passe de vols considérée. Air Canada a formé des alliances avec d'autres transporteurs aériens qui recouvrent une participation au programme de fidélisation, une exploitation à code multiple et la coordination de services portant entre autres sur les réservations, le traitement des bagages et les horaires des vols. Les produits sont répartis selon des formules précisées dans les ententes commerciales et constatés quand les transports sont assurés. Comme cela est décrit plus loin sous Programme de fidélisation Aéroplan, la juste valeur estimative des milles Aéroplan (les « milles ») gagnés au titre de vols admissibles est reportée jusqu'au moment où les vols admissibles sont assurés. Les produits reportés au titre de l'octroi de milles à des clients, y compris de milles vendus à des partenaires du programme de fidélisation, sont constatés dans les produits passages lorsque les transports sont assurés. Les produits tirés des échanges de services non passagers sont constatés dans les autres produits d'exploitation.

Air Canada évalue régulièrement l'obligation au titre des produits reportés, ce qui peut entraîner des ajustements dans les produits d'exploitation. En raison de la complexité des tarifs et des ententes commerciales et intersociétés qui sont courants dans tout le secteur aérien, des antécédents qui remontent à de nombreuses années, et d'autres facteurs comme les remboursements, échanges et billets non utilisés, certains montants relativement faibles sont constatés à titre de produits reposant sur des estimations. Des événements et circonstances peuvent faire que ces estimations diffèrent des résultats réels, mais les écarts ont été minimes dans le passé.

### **D) CONTRATS D'ACHAT DE CAPACITÉ – JAZZ ET TRANSPORTEURS DE TROISIÈME NIVEAU**

Air Canada a conclu des contrats d'achat de capacité (« CAC ») avec Jazz et certains transporteurs régionaux indépendants dits « de troisième niveau » exploitant des appareils d'au plus 18 places. En vertu de ces contrats, Air Canada se charge du marketing, de la billetterie et des dispositions commerciales liées à ces vols, et elle inscrit les revenus qu'elle en tire dans ses produits passages. Les charges d'exploitation liées à ces CAC comprennent les frais d'achat de capacité, qui tiennent compte d'un élément variant en fonction de l'utilisation des appareils de Jazz, et les coûts refacturés, pris en charge par Air Canada sans majoration, qui comprennent

la charge de carburant, les redevances aéroportuaires et de navigation et les autres frais. Ces charges sont comptabilisées dans la catégorie pertinente des charges d'exploitation.

Les montants liés au CAC et les coûts refacturés pour l'exercice sont présentés dans le tableau ci-dessous :

	2008	2007
Frais au titre du CAC de Jazz	948 \$	923 \$
Coûts refacturés de Jazz pour le carburant	427	320
Coûts refacturés de Jazz au titre des redevances aéroportuaires	201	201
Autres coûts refacturés de Jazz	38	36
	<b>1 614 \$</b>	<b>1 480 \$</b>

Les frais au titre du CAC de Jazz ont totalisé 537 \$ pour l'exercice terminé le 31 décembre 2007 après déconsolidation le 24 mai 2007.

Air Canada n'est plus le principal bénéficiaire de Jazz depuis le 24 mai 2007, mais elle détient encore des droits variables substantiels dans Jazz du fait des ententes contractuelles qui la lient à Jazz (voir la note 17).

Voir la note 1 C) pour une analyse du protocole d'entente visant la modification des conditions du CAC de Jazz conclu après le 31 décembre 2008.

### **E) PROGRAMME DE FIDÉLISATION AÉROPLAN**

Air Canada est un partenaire d'Aéroplan, qui offre à certains clients d'Air Canada des milles Aéroplan que les clients peuvent échanger contre des primes-voyages et d'autres primes acquises par Aéroplan.

Aux termes du CPSC conclu par la Société et Aéroplan, Aéroplan achète des places sur les vols d'Air Canada pour s'acquitter de son obligation d'échanger des milles Aéroplan contre des primes-voyages. Le produit tiré de la vente de billets à Aéroplan est constaté dans les produits passages payés d'avance. Les produits sont constatés à mesure que les services de transports correspondants sont assurés.

En ce qui concerne les milles Aéroplan accumulés par les clients d'Air Canada, Air Canada achète des milles à Aéroplan conformément aux conditions du CPSC. Le coût de l'achat de milles Aéroplan à Aéroplan est constaté à titre d'incitatif commercial et porté en diminution des produits passages au moment de l'émission des points, soit lorsqu'un vol admissible est offert au client.

En novembre 2008, la Société a conclu une entente avec Aéroplan afin que la société de gestion du programme de fidélisation accélère le versement des paiements liés aux billets-primes d'Air Canada émis, en échange du règlement de crédits futurs en 2009, ce qui s'est traduit par l'élimination de la quasi-totalité du montant à recevoir d'Aéroplan relativement à la vente de billets. Au 31 décembre 2008, cette entente avait eu une incidence favorable de 63 \$ sur les flux de trésorerie liés à l'exploitation.

Jusqu'à la date de déconsolidation, la partie à court terme des produits reportés au titre du programme de fidélisation Aéroplan était établie en fonction de l'estimation que faisait la direction de la partie des obligations qui ferait l'objet d'un échange dans les 12 mois suivants. La partie restante des passifs est comptabilisée dans Aéroplan au titre des « produits reportés d'Aéroplan ». Avant la déconsolidation, les milles gagnés par des membres Aéroplan dans le cadre de services de transport assurés par Air Canada et les services de transport proprement dits étaient traités distinctement. Les milles Aéroplan étaient constatés à leurs justes valeurs, tandis que la valeur résiduelle était affectée aux services de transport. Les produits tirés de la vente de milles Aéroplan à des partenaires commerciaux du programme de fidélisation étaient reportés. Les produits tirés de l'octroi de milles Aéroplan à des membres étaient constatés au moment où ces milles sont échangés, sauf pour les désistements, comme cela est indiqué ci-après. Les milles Aéroplan échangés contre des vols d'Air Canada et de Jazz sont inclus dans les « Produits passages » et les milles échangés contre des produits autres que des vols étaient inclus dans les « Autres produits ».

Se reporter à la note 1 C) pour une description des événements postérieurs.

**F) AUTRES PRODUITS**

Les autres produits comprennent les produits tirés de la vente de la portion terrestre de forfaits-voyages, et de la fourniture de services d'escale et d'autres services connexes au transport aérien. Les produits tirés de forfaits vacances sont constatés à mesure que les services correspondants sont assurés pendant la durée des vacances. Les autres produits tirés des services connexes au transport aérien sont constatés lorsque les ventes sont effectuées aux passagers ou lorsque les services sont rendus.

Sont aussi compris dans les autres produits les revenus tirés de la location ou de la sous-location d'appareils à des tiers. Les revenus tirés de la location ou de la sous-location sont constatés linéairement sur la durée du contrat de location ou de sous-location. Les revenus tirés de contrats de location-exploitation se sont élevés à 113 \$ en 2008 (52 \$ en 2007).

Pour certains contrats de sous-location d'appareils à Jazz, Air Canada présente les produits tirés de la sous-location en diminution des charges de location avions, car la durée des baux des contrats de sous-location correspond à la durée des baux d'Air Canada. Air Canada agit à titre de preneur et de bailleur de contrats de sous-location pour ces contrats. Voir la note 17 pour les engagements locatifs aux termes de ces contrats.

Air Canada propose certains services à des apparentés, ACE et Aveos, et à d'anciens apparentés, Aéroplan et Jazz, qui sont essentiellement des services administratifs ayant trait aux technologies de l'information, aux ressources humaines, aux finances et à la comptabilité, aux services de trésorerie et de fiscalité, aux activités immobilières et aux affaires environnementales. Les produits tirés des services administratifs sont constatés à mesure que les services sont rendus. Les produits tirés de la location d'immeubles sont constatés de manière linéaire sur la durée du bail.

Les autres produits comprennent les produits tirés de la prestation de services techniques de maintenance et autres services connexes au transport aérien. Les produits et les charges liés aux services de maintenance cellule et aux services de révision des moteurs et des composants sont reportés et ne sont constatés qu'une fois les travaux achevés. Certains contrats de maintenance sont facturés à l'heure de vol, où le client paie en fonction de l'utilisation qu'il fait de l'appareil. Les encaissements au titre d'une facturation à l'heure de vol sont reportés dans le passif à court terme et imputés aux résultats dès la prestation des services de maintenance.

Les autres produits tirés des services connexes au transport aérien sont constatés dès que les services sont rendus.

**G) AVANTAGES SOCIAUX FUTURS**

Le coût des prestations et avantages complémentaires de retraite ainsi que des autres avantages postérieurs à l'emploi acquis par les salariés est déterminé de façon actuarielle une fois par an le 31 décembre. Cette date reflète un changement de la date d'évaluation utilisée pour l'exercice précédent, soit le 30 novembre. Le changement de date n'a eu aucune incidence importante sur la charge de retraite et avantages complémentaires ou sur les obligations nettes au titre des prestations. Le coût est déterminé selon la méthode de répartition des prestations au prorata des services, en fonction des taux d'intérêt du marché et des hypothèses les plus probables de la direction quant au rendement futur des régimes, à la progression des salaires, à l'âge du départ à la retraite des employés et aux coûts de santé prévus.

Une méthode d'évaluation fondée sur les données du marché est appliquée à l'évaluation de l'actif des régimes aux fins du calcul du rendement attendu de cet actif. Selon cette méthode, les écarts entre les rendements des placements obtenus au cours d'un exercice donné et les rendements attendus sont amortis linéairement sur quatre ans.

Le coût des services passés découlant des modifications aux régimes est amorti linéairement sur la durée résiduelle moyenne d'activité des salariés à la date de la modification. Cette période ne dépasse pas la durée résiduelle moyenne d'activité des salariés concernés qui va jusqu'à la date d'admissibilité intégrale. La durée résiduelle moyenne d'activité des salariés (ou espérance de vie résiduelle moyenne des anciens participants dans le cas d'un régime ne comptant aucun participant en activité) est comprise entre 7 et 16 ans pour les régimes de retraite et entre 10 et 11 ans pour les régimes d'avantages postérieurs à l'emploi et d'avantages complémentaires.

Le montant cumulatif net des gains et pertes actuariels non constatés qui dépasse de 10 % le plus élevé de l'obligation au titre des prestations projetées ou de la valeur marchande ajustée de l'actif des régimes à l'ouverture de l'exercice est amorti sur la durée résiduelle d'activité des salariés participant au régime.

Comme il est décrit à la note 11, certains employés d'Air Canada sont détachés par voie contractuelle à Aveos Performance aéronautique inc. (« Aveos »), anciennement Soutien et Services Techniques ACTS Aéro Inc. (« ACTS Aéro ») ou à Aéroplan. Ces salariés cotisent aux régimes de retraite à prestations déterminées d'Air Canada et participent en outre à certains régimes d'avantages sociaux futurs d'Air Canada en matière de prévoyance maladie, d'assurance vie et d'assurance invalidité. Les présents états financiers consolidés tiennent compte des actifs et des passifs de tous les régimes dont la Société est le promoteur. Les charges sont constatées, après déduction des coûts recouverts auprès des apparentés relativement aux salariés qu'Air Canada a détachés auprès de ces apparentés selon une formule convenue. Le recouvrement des coûts entraîne une réduction du coût des prestations d'Air Canada.

#### **H) RÉGIME DE PARTICIPATION AUX BÉNÉFICES**

La Société dispose de régimes de participation aux bénéfices à l'intention de son personnel. Les versements sont calculés annuellement à partir des résultats de l'ensemble de l'année et constatés tout au long de l'exercice à titre de charge salariale fondée sur l'estimation des paiements annuels devant être faits au titre du régime.

#### **I) RÉGIMES DE RÉMUNÉRATION À BASE D' ACTIONS**

Certains salariés de la Société participent, pour les périodes considérées, aux régimes de rémunération à base d'actions d'ACE et d'Air Canada, décrits à la note 13.

La juste valeur des options sur actions attribuées aux salariés de la Société est constatée à titre de charge de rémunération et un crédit correspondant est porté au surplus d'apport, selon la méthode linéaire, sur la durée de la période d'acquisition applicable. La juste valeur associée à l'attribution d'options sur actions à un salarié qui a le droit de prendre sa retraite à la date d'attribution est passée en charges à la date d'attribution. La juste valeur associée à l'attribution d'options sur actions à un salarié qui a le droit de prendre sa retraite pendant la période d'acquisition des droits est constatée sur la période allant de la date d'attribution jusqu'à la date à laquelle le salarié a le droit de prendre sa retraite. La valeur du coût de rémunération constaté à quelque date que ce soit correspond au moins à la valeur de la part des options acquise à cette date. Voir la note 13 pour une analyse de l'acquisition accélérée des options sur actions d'ACE en 2007.

Air Canada propose en outre un régime d'actionnariat. En vertu de ce régime, Air Canada verse, en contrepartie des montants versés par les salariés, des cotisations établies selon des pourcentages prévus au régime. Les employés doivent demeurer au service de la Société jusqu'au 31 mars de l'année qui suit le versement pour acquérir les cotisations patronales. Ces cotisations sont constatées au titre des « Salaires et charges sociales » à mesure qu'elles sont versées. En 2007, le régime d'actionnariat des employés d'ACE a été liquidé.

#### **J) MAINTENANCE ET RÉPARATION**

Les frais de maintenance et de réparation des appareils loués et des appareils appartenant à la Société, y compris pour les services de maintenance en ligne, les services de révision et de réparation des composants et les contrôles liés à la maintenance, sont passés en charges d'exploitation dès qu'ils sont engagés, à l'exception des frais de maintenance et de réparation liés aux modalités de restitution des appareils pour les locations avions à court terme, qui sont amortis sur la durée du contrat de location. La maintenance en ligne englobe les inspections et les contrôles de maintenance usuels quotidiens et hebdomadaires programmés, tandis que la réparation et la révision englobent l'inspection ou le remplacement de pièces importantes et que les contrôles de maintenance sont des inspections plus poussées et des travaux d'entretien plus complexes des appareils.

**K) AUTRES CHARGES D'EXPLOITATION**

Les autres charges d'exploitation comprennent entre autres les frais liés à la location et à l'entretien de bâtiments, aux services d'escale, aux honoraires et services professionnels, aux repas et à l'hébergement des équipages, à la promotion et à la publicité, aux assurances, aux cartes de crédit, ainsi que les coûts au sol liés à la portion terrestre des forfaits de Vacances Air Canada, et autres dépenses. Ces charges sont constatées à mesure qu'elles sont engagées.

**L) INSTRUMENTS FINANCIERS ET COMPTABILITÉ DE COUVERTURE**

En vertu de sa politique de gestion des risques, la Société n'a recours à des instruments financiers dérivés que pour gérer les risques et non à des fins spéculatives.

Les actifs financiers et les passifs financiers, y compris les dérivés, sont comptabilisés dans le bilan consolidé lorsque la Société devient partie aux dispositions contractuelles de l'instrument financier ou du contrat dérivé non financier. Tous les instruments financiers doivent être évalués à leur juste valeur au moment de la comptabilisation initiale, sauf dans le cas de certaines opérations entre apparentés. L'évaluation au cours des périodes subséquentes sera fonction des catégories d'instruments financiers, c'est-à-dire selon que ces derniers sont détenus à des fins de transaction, détenus jusqu'à leur échéance, disponibles à la vente, des prêts et des créances ou d'autres passifs financiers. La catégorie « détenu à des fins de transaction » s'applique lorsque l'entité « effectue des opérations » au titre d'un instrument financier ou subsidiairement, lorsque la norme permet que tout instrument financier soit irrévocablement désigné comme détenu à des fins de transaction. La catégorie « détenu jusqu'à l'échéance » s'applique seulement si des conditions spécifiques sont remplies à l'égard de l'actif et si l'entité a la capacité et l'intention de conserver l'actif jusqu'à l'échéance. Dans le cas des instruments financiers classés autrement que comme détenus à des fins de transaction, les coûts de transaction sont ajoutés à la juste valeur initiale de l'instrument financier correspondant.

Les actifs financiers et les passifs financiers classés comme détenus à des fins de transaction sont évalués à la juste valeur et les variations de la juste valeur sont constatées au titre des produits (charges) hors exploitation. Les actifs financiers classés comme détenus jusqu'à l'échéance, les prêts et les créances et les autres passifs financiers sont évalués au coût après amortissement calculé selon la méthode des intérêts effectifs. Les actifs financiers classés comme disponibles à la vente sont évalués à la juste valeur et les pertes et gains latents s'y rattachant, y compris les variations des taux de change, sont constatés au titre des autres éléments du résultat étendu tel qu'il est décrit ci-dessous. Des placements dans des instruments de capitaux propres classés comme disponibles à la vente qui n'ont pas de prix coté sur un marché actif doivent être évalués au coût.

Air Canada conclut des contrats liés aux taux d'intérêt, aux devises et au carburant pour gérer les risques auxquels l'exposent ces facteurs. Les instruments dérivés sont inscrits au bilan consolidé à la juste valeur, y compris les dérivés incorporés dans des contrats financiers ou non financiers. Les variations de la juste valeur des instruments dérivés sont constatées au titre des produits (charges) hors exploitation, sauf pour les contrats de gestion du risque de change, pour lesquels elle est constatée dans les écarts de change et les dérivés désignés comme éléments de couverture efficaces de flux de trésorerie, comme il est décrit plus amplement ci-dessous. Ces contrats sont inscrits à la juste valeur dans les postes « Charges payées d'avance et autres actifs à court terme », « Dépôts et autres actifs », « Crédeurs et charges à payer », ou « Autre passif à long terme » du bilan, le cas échéant. Tous les flux de trésorerie associés à l'achat et à la vente de dérivés sont classés sous les flux de trésorerie liés à l'exploitation dans l'état consolidé des flux de trésorerie.

En ce qui concerne les instruments financiers évalués au coût après amortissement, le montant net des coûts de transaction ou des frais, primes ou escomptes reçus ou engagés y afférents est imputé en montant net, à la date d'entrée en vigueur, à la juste valeur de l'instrument financier. Les intérêts débiteurs sont constatés selon la méthode des intérêts effectifs. La juste valeur initiale de l'obligation liée à la garantie est constatée pour toutes les garanties données qui répondent à la définition de garantie figurant dans la Note d'orientation concernant la comptabilité NOC-14, *Informations à fournir sur les garanties* (la « NOC-14 »), et cette juste valeur initiale est amortie sur la durée de la garantie. La Société a pour politique de ne pas réévaluer la juste valeur de la garantie financière sauf si la garantie peut être considérée comme un dérivé.

La Société a établi la classification suivante :

- La trésorerie et les équivalents de trésorerie sont classés comme détenus à des fins de transaction, et toute variation de la juste valeur pendant la période est constatée par le biais du bénéfice net.
- Les dépôts liés aux appareils et autres dépôts sont classés comme des placements détenus jusqu'à l'échéance et sont évalués au coût après amortissement selon la méthode du taux d'intérêt effectif. Les intérêts créditeurs sont comptabilisés dans le résultat net, le cas échéant.
- Les débiteurs sont classés comme des prêts et des créances, et ils sont évalués au coût après amortissement selon la méthode du taux d'intérêt effectif. Les intérêts créditeurs sont comptabilisés dans le résultat net, le cas échéant.
- Les créditeurs, facilités de crédit et prêts bancaires et la composante passif des obligations convertibles et des actions privilégiées convertibles sont classés comme autres passifs financiers et ils sont évalués au coût après amortissement selon la méthode du taux d'intérêt effectif. Les intérêts créditeurs sont comptabilisés dans le résultat net, le cas échéant.

#### Dérivés liés au carburant admissibles à la comptabilité de couverture

Air Canada a désigné certains dérivés liés au carburant comme éléments de couverture de flux de trésorerie. Dans une relation de couverture de flux de trésorerie, la partie efficace de la variation de la juste valeur du dérivé de couverture est constatée au titre des autres éléments du résultat étendu alors que la partie inefficace est prise en compte dans les produits (charges) hors exploitation. À l'échéance des dérivés liés au carburant, la partie efficace des gains et des pertes, auparavant constatée dans le cumul des autres éléments du résultat étendu, est prise en compte dans la charge de carburant.

La comptabilité de couverture ne cesse que si le dérivé n'est plus une couverture efficace, si le dérivé est résilié ou vendu, ou encore au moment de la vente ou de la résiliation anticipée de l'élément couvert. Les montants qui étaient antérieurement comptabilisés dans le cumul des autres éléments du résultat étendu sont reclassés dans la charge de carburant des exercices au cours desquels les dérivés viennent à échéance. Voir la note 18 pour connaître l'incidence des dérivés liés au carburant au cours de l'exercice.

#### **M) CONVERSION DES DEVICES**

Les actifs et les passifs monétaires libellés en monnaies étrangères sont convertis en dollars canadiens aux cours du change en vigueur à la date du bilan consolidé. Les actifs et les passifs non monétaires ainsi que les produits et les charges découlant d'opérations libellées en monnaies étrangères sont convertis au cours du change historique ou moyen de la période, selon le cas. L'ajustement des actifs et des passifs monétaires libellés en devises, après leur conversion en dollars canadiens, qui découle des fluctuations du change, est classé dans les écarts de change.

#### **N) IMPÔTS SUR LES BÉNÉFICES**

La Société comptabilise les impôts sur les bénéfices selon la méthode du report variable, en vertu de laquelle des actifs et des passifs d'impôts futurs sont constatés au titre des effets fiscaux futurs estimatifs attribuables aux écarts entre la valeur comptable et la valeur fiscale des actifs et passifs. Les actifs et passifs d'impôts futurs sont déterminés en utilisant les taux d'imposition pratiquement en vigueur pour l'exercice au cours duquel les écarts temporaires sont censés se résorber. Les impôts sur les bénéfices sont comptabilisés dans l'état des résultats sauf s'ils se rattachent à des éléments portés au crédit ou au débit des capitaux propres, auquel cas ils sont déduits de ces éléments. L'incidence d'une modification des taux d'imposition sur les actifs et passifs d'impôts futurs est constatée dans les résultats de la période au cours de laquelle la modification est pratiquement en vigueur. Il y a constatation d'actifs d'impôts futurs dans la mesure où leur réalisation est considérée comme plus probable qu'improbable. La Société a appliqué la comptabilité nouveau départ le 30 septembre 2004 selon laquelle les actifs et passifs de la Société ont été réévalués intégralement, à l'exclusion de l'écart d'acquisition (« nouveau départ »). L'avantage au titre des actifs d'impôts futurs qui existait au nouveau départ comptable et pour lequel une provision pour moins-value est constatée, sera comptabilisé en premier lieu pour ramener à une valeur de néant les actifs incorporels, s'il en est, (sur une base proportionnelle), qui avaient été comptabilisés au moment du nouveau départ comptable, le montant résiduel

éventuel étant inscrit au crédit des capitaux propres. L'avantage au titre des actifs d'impôts futurs acquis après le nouveau départ sera présenté dans l'état consolidé des résultats.

#### **O) TRÉSORERIE ET ÉQUIVALENTS DE TRÉSORERIE**

Au 31 décembre 2008, la trésorerie comprenait des placements de 1 215 \$ (2 031 \$ en 2007) dont l'échéance initiale était d'au plus trois mois. Ces placements, constitués d'acceptations bancaires et de billets à escompte bancaires, peuvent être rapidement convertis en espèces et ont, à la date d'achat, une échéance d'au plus trois mois. Au 31 décembre 2008, le taux d'intérêt moyen pondéré des placements était de 1,74 % (4,62 % en 2007).

#### **P) PLACEMENTS À COURT TERME**

Les placements à court terme, constitués d'acceptations bancaires et de billets à escompte bancaires, ont des échéances initiales de plus de trois mois et d'au plus un an. Au 31 décembre 2008, le taux d'intérêt moyen pondéré des placements à court terme était de 2,90 % (4,61 % en 2007).

#### **Q) LIQUIDITÉS SOUMISES À RESTRICTIONS**

La Société a inscrit sous l'actif à court terme 45 \$ (124 \$ en 2007) au titre des liquidités soumises à restrictions, représentant les fonds détenus en fiducie par Vacances Air Canada en conformité avec les prescriptions réglementaires régissant les produits passages payés d'avance, constatés dans le passif à court terme, relativement à certaines activités liées aux voyages.

Les liquidités soumises à restrictions échéant à plus d'un an à compter de la date du bilan sont intégrées aux dépôts et autres actifs. Ces liquidités soumises à restrictions ont trait à des fonds déposés auprès de plusieurs institutions financières en garantie de lettres de crédit et autres éléments.

#### **R) STOCKS DE CARBURANT AVIONS**

Le 1<sup>er</sup> janvier 2008, la Société a adopté le chapitre 3031, « Stocks » de l'ICCA, qui a remplacé 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 carburéacteur adoptée par la Société est conforme aux exigences en matière d'évaluation comprises dans la nouvelle norme et l'adoption de cette dernière n'a pas donné lieu à un ajustement du traitement comptable. Cependant, des informations supplémentaires sont exigées et ont été fournies par la Société, comme il est indiqué ci-dessous. Les stocks de carburant au 31 décembre 2008 totalisaient 97 \$ (98 \$ en 2007).

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

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

**S) IMMOBILISATIONS CORPORELLES**

Les immobilisations corporelles sont initialement constatées au coût. Les immobilisations faisant l'objet de contrats de location-acquisition et l'obligation quant aux versements futurs au titre de la location sont initialement constatées à la plus faible des valeurs entre la juste valeur des immobilisations et la valeur actualisée de ces versements au titre de la location.

Les immobilisations corporelles sont amorties linéairement sur leur durée d'utilisation estimative, à concurrence de leur valeur résiduelle estimative. Les immobilisations corporelles au titre de contrats de location-acquisition et EDDV sont amorties sur la durée du contrat, à concurrence de leur valeur résiduelle estimative. La période d'amortissement du matériel volant, y compris des moteurs de rechange et pièces connexes (les « articles durables ») est de 20 à 25 ans et sa valeur résiduelle estimative, de 10 % à 20 %. Les frais de reconfiguration des appareils sont amortis sur 3 à 5 ans. Les améliorations apportées aux avions appartenant à la Société sont capitalisées et amorties sur la durée d'utilisation résiduelle de cette catégorie d'immobilisations. Les améliorations apportées aux avions en location-exploitation sont amorties sur la durée du contrat de location.

Les bâtiments sont amortis linéairement sur leur durée de vie utile jusqu'à concurrence de 40 à 50 ans. Une exception à cette règle est lorsque la durée de vie utile du bâtiment est supérieure à la durée du bail foncier. Dans ce cas, le bâtiment est amorti sur la durée du bail. Les améliorations locatives sont amorties sur la durée du bail ou 5 ans, selon la moindre durée. Le matériel au sol et autres équipements sont amortis sur 3 à 25 ans.

**T) INTÉRÊTS CAPITALISÉS**

Les intérêts sur les sommes destinées à financer l'acquisition de nouveau matériel volant et d'autres immobilisations corporelles sont capitalisés pour les périodes précédant la mise en service de ces biens. Les intérêts capitalisés relatifs à l'acquisition de nouveau matériel volant et d'autres immobilisations corporelles sont inclus à titre de dépôts sur acquisitions, dans le compte des immobilisations corporelles (voir la note 6). Les intérêts capitalisés comprennent aussi les frais de financement réclamés par les avionneurs relativement aux engagements pris à l'égard d'immobilisations (voir la note 17).

**U) ACTIFS INCORPORELS**

Par suite du passage à la comptabilité nouveau départ, les actifs incorporels ont été constatés à leur juste valeur estimative au 30 septembre 2004. Pour les périodes postérieures au 30 septembre 2004, les actifs incorporels sont initialement constatés au coût. Les actifs à durée de vie indéfinie ne sont pas amortis, tandis que les actifs à durée de vie limitée sont amortis linéairement sur leur vie utile estimative jusqu'à épuisement.

	Vie utile estimative
Droits relatifs à des désignations et créneaux aéroportuaires internationaux	Indéfinie
Marque de commerce Air Canada	Indéfinie
Autres marques de commerce	Indéfinie
Affiliation à Star Alliance	25 ans
Autres actifs incorporels liés à des contrats ou relations clients	de 10 à 15 ans
Actifs incorporels d'ordre technologique	de 1 à 5 ans

**V) DÉPRÉCIATION D'ACTIFS À LONG TERME**

Les actifs à long terme sont soumis à un test de recouvrabilité lorsque des événements ou des changements de situation indiquent que leur valeur comptable pourrait ne pas être recouvrable. Lorsqu'un événement ou un changement de situation indique que la valeur comptable d'actifs à long terme qui ne sont pas des actifs incorporels à durée de vie indéfinie pourrait ne pas être recouvrée, on en teste la dépréciation éventuelle en comparant l'estimation des flux de trésorerie qu'on s'attend à en tirer à l'avenir à la valeur comptable des actifs ou groupes d'actifs. Si la valeur comptable ne semble pas pouvoir être recouvrée à même les flux de trésorerie prévus, il faut calculer la perte de valeur comme l'excédent de la valeur comptable de l'actif sur sa juste valeur et la comptabiliser dans l'exercice considéré. La recouvrabilité est déterminée en fonction des flux de trésorerie non actualisés directement liés à l'utilisation du groupe d'actifs ou à sa sortie.

Les actifs incorporels à durée de vie indéfinie sont soumis à un test de dépréciation tous les ans ou lorsque les événements ou l'évolution de la situation indiquent une dépréciation possible. Si la valeur comptable des actifs excède leur juste valeur, on ramène la valeur de ces actifs à leur juste valeur.

#### **W) PARTICIPATIONS COMPTABILISÉES À LA VALEUR DE CONSOLIDATION**

Les participations sous influence notable sont comptabilisées initialement au coût, et leur valeur comptable est augmentée ou diminuée afin de constater la quote-part de la Société du résultat net de l'entité émettrice. En 2008, ACE a comptabilisé une provision pour moins-valeur de 10 \$ au titre des gains (pertes) sur actifs afin de rendre compte de la perte de valeur durable de sa participation dans ACTS Aéro (note 5).

#### **X) VERSEMENTS AU TITRE DES LOCATIONS AVIONS SUPÉRIEURS OU INFÉRIEURS AUX FRAIS DE LOCATION**

Le total des loyers au titre des contrats de location-exploitation d'appareils est amorti, selon la méthode linéaire, par passation en charges. Est compris dans les charges reportées et les passifs à long terme, l'écart entre les charges locatives linéaires et les versements prévus par les contrats de location d'avions.

#### **Y) OBLIGATIONS LIÉES À LA MISE HORS SERVICE D'IMMOBILISATIONS**

Air Canada constate un actif et le passif correspondant relativement aux coûts de la mise hors service d'une immobilisation corporelle, lorsqu'il existe une obligation juridique de mettre cette immobilisation hors service. La juste valeur du passif lié à une obligation de mise hors service d'une immobilisation doit être constatée dans la période durant laquelle elle est engagée, à condition qu'il soit possible de faire une estimation raisonnable de cette juste valeur. Les coûts de mise hors service qui y sont associés sont capitalisés et augmentent la valeur comptable de l'immobilisation en cause, puis ils sont amortis sur la durée de sa vie utile. Au cours des périodes subséquentes, l'obligation est ajustée en fonction de l'écoulement du temps par passation en charges et les variations des flux de trésorerie sous-jacents par des augmentations ou des réductions de l'obligation liée à la mise hors service d'immobilisations ainsi que de la valeur de l'immobilisation correspondante. Un gain ou une perte peut devoir être constaté au moment du règlement de l'obligation.

#### **Z) OPÉRATIONS ENTRE APPARENTÉS**

Les opérations entre apparentés hors du cours normal des activités sont évaluées à leur valeur d'échange lorsque la modification des droits de propriété liés à l'élément transféré est réelle et que la valeur d'échange est étayée par une preuve indépendante. Autrement, elles sont évaluées à la valeur comptable. Les opérations entre apparentés dans le cours normal des activités sont évaluées à leur valeur d'échange.

#### **AA) ENTITÉS À DÉTENTEURS DE DROITS VARIABLES**

##### Opérations de location liées à des appareils

Air Canada a conclu des opérations de location liées à des appareils avec un certain nombre de structures d'accueil, considérées comme des entités à détenteurs de droits variables (les « EDDV ») selon la Note d'orientation concernant la comptabilité NOC-15, *Consolidation des entités à détenteurs de droits variables (variable interest entities)*, (la « NOC-15 ») du *Manuel de l'ICCA*. Étant donné qu'Air Canada est la principale bénéficiaire de ces EDDV, elle a consolidé des entités de location relatives à 44 appareils.

##### Arrangements liés aux sociétés d'avitaillement

De concert avec d'autres sociétés aériennes, Air Canada est partie à des ententes d'avitaillement au titre desquelles les activités sont exercées par des sociétés d'avitaillement (les « sociétés d'avitaillement ») dans divers grands aéroports canadiens. Les sociétés d'avitaillement sont des entreprises constituées en vertu de lois fédérales ou provinciales sur les sociétés commerciales dans le but d'acquérir, de financer et de louer des biens servant à l'avitaillement du matériel volant et du matériel au sol. Ces sociétés d'avitaillement fonctionnent selon le principe du recouvrement des coûts.

Au sens de la NOC-15, Air Canada est la principale bénéficiaire de trois des sociétés d'avitaillement canadiennes. Cinq des sociétés d'avitaillement au Canada dans lesquelles participe Air Canada, mais qui n'ont pas été consolidées, ont des actifs d'environ 150 \$ et une dette de quelque 127 \$, soit le risque de perte maximal auquel s'expose Air Canada compte non tenu des autres coûts et obligations liés à la mise hors

service d'immobilisations qu'elle pourrait avoir à partager avec les autres compagnies contractantes. Air Canada considère ce risque comme minime.

## **AB) FUTURES MODIFICATIONS DE NORMES COMPTABLES**

Suit un aperçu des principales modifications de normes comptables que la Société devra adopter pour les prochains exercices :

### Écarts d'acquisition et actifs incorporels

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

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

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

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

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

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

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

### 3. AÉROPLAN

Aéroplan fournit à ses partenaires commerciaux, dont Air Canada, des services de marketing de la fidélisation visant à stimuler la demande de produits et services de ces partenaires.

ACE détient une participation indirecte dans Aéroplan Société en commandite (« Aéroplan ») du fait des parts qu'elle détient dans le Fonds de revenu Aéroplan. Aéroplan a été incluse dans le périmètre de consolidation de la Société jusqu'au 14 mars 2007, date à laquelle la Société a procédé à une distribution extraordinaire de parts du Fonds de revenu Aéroplan aux actionnaires de la Société. Du 14 mars 2007 au 9 mai 2008, la participation d'ACE dans Aéroplan a été comptabilisée selon la méthode de la comptabilisation à la valeur de consolidation. Du 10 mai 2008 au 2 juin 2008, la participation d'ACE dans Aéroplan a été comptabilisée comme un placement disponible à la vente et a, de ce fait, été comptabilisée à la juste valeur pour cette période. L'ajustement à la juste valeur pris en compte dans les autres éléments du résultat étendu s'est chiffré à 331 \$, après déduction d'impôts sur les bénéfices de 72 \$.

Depuis le 2 juin 2008, date à laquelle ont été vendues toutes les parts restantes qu'elle détenait dans le Fonds de revenu Aéroplan, ACE ne détient plus de participation dans Aéroplan.

#### Distributions

En 2006 et en 2007, ACE a distribué à ses porteurs d'actions ordinaires et privilégiées 108 477 082 parts du Fonds de revenu Aéroplan (88 272 917 parts en 2007 et 20 204 165 parts en 2006). Compte tenu du prix de clôture des parts à chacune des dates de distribution, la valeur des parts distribuées aux actionnaires d'ACE a totalisé environ 1 930 \$ (1 679 \$ en 2007 et 251 \$ en 2006).

#### Distributions aux porteurs d'actions ordinaires

Les distributions aux porteurs d'actions à droit de vote variable et d'actions à droit de vote, pour un total de 79 860 637 parts du Fonds de revenu Aéroplan (les « parts d'Aéroplan ») constituaient des transferts non monétaires et non réciproques à des propriétaires. Ces transferts ont été constatés à la valeur comptable des actifs nets cédés et n'ont donné lieu à aucun gain ni aucune perte. Pour les parts d'Aéroplan distribuées le 24 mai 2007, comme Aéroplan était une participation comptabilisée à la valeur de consolidation au moment de la distribution, un montant de 57 \$ a été porté en réduction du placement négatif dans Aéroplan et contrebalancé par une augmentation du surplus d'apport. Les distributions de 2007 impliquaient l'utilisation d'actifs d'impôts futurs, dont un montant de 306 \$, relatif aux distributions aux porteurs d'actions ordinaires, a été porté en réduction du capital social.

	Nombre de parts d'Aéroplan distribuées	Réduction du capital social attribuable aux impôts futurs
<b>Distributions aux porteurs d'actions ordinaires</b>		
10 janvier 2007	45 240 473	(166) \$
14 mars 2007	18 345 927	(71)
24 mai 2007	16 274 237	(69)
	<b>79 860 637</b>	<b>(306) \$</b>

#### Distributions aux porteurs d'actions privilégiées

Les distributions aux porteurs d'actions privilégiées d'ACE ont totalisé 8 412 280 parts d'Aéroplan. Étant donné que les porteurs d'actions privilégiées ne sont pas des propriétaires de la Société aux fins comptables, l'opération a été considérée comme un transfert non réciproque à des non-propriétaires. Les transferts sont évalués à la juste valeur à la date de distribution, ce qui donne lieu à la constatation des intérêts débiteurs nets, c'est-à-dire la juste valeur de chaque distribution dont on a déduit le gain constaté. Le gain constaté représente l'excédent de la juste valeur de la distribution sur la valeur comptable de la quote-part de la Société. La juste valeur de la distribution est fonction du prix de clôture des parts du Fonds de revenu Aéroplan à la date de distribution.

La distribution de parts d'Aéroplan aux porteurs d'actions privilégiées a donné lieu à la comptabilisation d'intérêts débiteurs nets durant l'exercice et à une réduction proportionnelle des actifs incorporels liés aux ajustements de la juste valeur des actifs incorporels d'Aéroplan constatés à la consolidation par suite de la dilution des intérêts.

Le tableau suivant résume l'incidence, sur les états financiers, de la distribution des parts d'Aéroplan aux porteurs d'actions privilégiées :

Distribution aux porteurs d'actions privilégiées	Nombre de parts d'Aéroplan distribuées	Juste valeur de la distribution	Gain lié à la distribution	Intérêts débiteurs nets constatés	Réduction des actifs incorporels constatée
10 janvier 2007	4 759 527	86 \$	78 \$	8 \$	(8) \$
14 mars 2007	1 926 990	37	33	4	(4)
24 mai 2007	1 725 763	37	43	(6)	-
	<b>8 412 280</b>	<b>160 \$</b>	<b>154 \$</b>	<b>6 \$</b>	<b>(12) \$</b>

Les distributions décrites ci-dessus n'ont eu aucune conséquence fiscale.

Conformément aux modalités des obligations convertibles de premier rang d'ACE, chacune des distributions effectuées au cours de l'exercice terminé le 31 décembre 2007 a donné lieu à un ajustement du taux de conversion [note 9 a)]. Cette modification du taux de conversion n'a eu aucune répercussion comptable.

En conformité avec les modalités du régime d'options sur actions d'ACE, chaque distribution effectuée en 2007 a provoqué un ajustement du prix d'exercice et du nombre d'options en cours (note 13).

#### Comptabilisation résultant des distributions

Immédiatement avant la distribution du 14 mars 2007, la participation nette d'ACE dans Aéroplan, chiffrée à (710) \$, était négative en raison des distributions accumulées à ACE supérieures aux produits financiers et au capital investi, déduction faite des ajustements de la juste valeur enregistrés au passage à la comptabilité nouveau départ. À la suite de la distribution du 14 mars 2007, la quote-part d'ACE, de 40,1 %, dans le déficit accumulé d'Aéroplan SEC était de 284 \$. ACE a conservé ce placement négatif de 284 \$ et a constaté le montant dans les autres passifs à long terme. En conséquence, la différence entre la participation nette avant et après la distribution, d'un montant de 426 \$, a été portée au crédit du surplus d'apport. La distribution de parts d'Aéroplan du 24 mai 2007 a donné lieu à une réduction accrue du placement négatif dans Aéroplan de 63 \$, à un crédit au surplus d'apport de 57 \$ et à une baisse des intérêts débiteurs de 6 \$, ce qui s'est traduit par un crédit au surplus d'apport totalisant 483 \$ pour l'exercice terminé le 31 décembre 2007.

La répercussion cumulative de 231 \$ sur les flux de trésorerie entraînée par la déconsolidation d'Aéroplan par ACE reflète le retrait de la trésorerie d'Aéroplan du bilan consolidé d'ACE et est classée à titre de décaissement découlant d'activités d'investissement.

La Société a conclu diverses opérations entre apparentés après le retrait d'Aéroplan du périmètre de consolidation d'ACE, et ces opérations ont été inscrites à la valeur d'échange. Les soldes d'opérations entre apparentés résultent principalement de la prestation de services et de la répartition des coûts liés à la main-d'œuvre.

#### Cession de parts

Le 22 octobre 2007, la Société a vendu 22,0 millions de parts du Fonds de revenu Aéroplan au prix unitaire de 21,90 \$, pour un produit net de 463 \$. L'opération s'est traduite par une réduction de 76 \$ de la participation négative dans Aéroplan et par un gain à la cession de 539 \$.

Le 21 avril 2008, ACE a vendu 20,4 millions de parts du Fonds de revenu Aéroplan au prix de 17,50 \$ la part, pour un produit net totalisant 343 \$ pour ACE et un gain de 413 \$ (340 \$ après impôts).

Le 2 juin 2008, ACE a vendu les parts du Fonds de revenu Aéroplan qu'elle avait encore pour un produit net total de 349 \$ et a réalisé un gain de 417 \$ (344 \$ après impôts) sur cette vente. Des gains réalisés nets de 331 \$, après impôts de 72 \$, qui étaient inscrits au titre des autres éléments du résultat étendu, ont été reclassés au résultat.

## 4. JAZZ

Jazz est le plus important transporteur régional et le deuxième plus important transporteur aérien au Canada, après Air Canada, en ce qui a trait au nombre d'appareils et de liaisons exploitées. Jazz offre des services à la clientèle d'Air Canada sur les marchés à plus faible densité et sur les marchés à plus haute densité pendant les périodes hors pointe partout au Canada et vers certaines destinations aux États-Unis en vertu du contrat d'achat de capacité conclu avec Air Canada.

ACE détenait une participation indirecte dans Jazz Air SEC (« Jazz ») du fait des parts du Fonds de revenu Jazz Air qu'elle détenait. Jazz a été consolidée jusqu'au 24 mai 2007. À compter de cette date et jusqu'au 24 janvier 2008, la participation d'ACE dans Jazz a été comptabilisée à la valeur de consolidation. Après la vente, le 24 janvier 2008, et jusqu'au 7 février 2008, la participation d'ACE dans Jazz a été classée comme un placement disponible à la vente et, en conséquence, elle a été comptabilisée à la juste valeur. L'ajustement à la juste valeur de 71 \$, après déduction d'impôts sur le bénéfice de (15 \$) a été comptabilisé dans les autres éléments du résultat étendu.

Depuis la conclusion de la vente, le 2 juin 2008, des parts du Fonds de revenu Jazz Air, ACE ne détient plus de participation dans Jazz.

### Premier appel public à l'épargne

Le 2 février 2006, ACE a réalisé un placement initial de parts du Fonds de revenu Jazz Air. Le Fonds de revenu Jazz Air a vendu 23,5 millions de parts de Jazz au prix de 10,00 \$ la part, pour un produit net de 218 \$, après déduction de frais de placement de 17 \$. Au moment de la clôture du placement initial, Jazz a tiré un produit de 113 \$, après déduction de frais de placement de 2 \$, d'une nouvelle facilité de crédit à terme. Le 27 février 2006, à la suite de l'exercice de l'option pour attributions excédentaires par les preneurs fermes, le Fonds de revenu Jazz Air a émis 1,5 million de parts supplémentaires au prix de 10,00 \$ la part pour un produit net supplémentaire d'environ 14 \$.

Le Fonds de revenu Jazz Air est une fiducie à capital variable sans personnalité morale, qui détient indirectement 100 % des parts de société en commandite en circulation de Jazz.

ACE a inscrit au bilan un gain de dilution de 220 \$ et une participation sans contrôle de 10 \$ par suite de la dilution de sa participation dans Jazz. Le gain de dilution correspond à l'écart entre le produit net du placement et la valeur comptable de la quote-part d'ACE dans Jazz. L'opération a aussi donné lieu à l'inscription d'une charge de 10 \$ au titre des impôts sur les bénéfices futurs.

### Distributions

En 2007, ACE a distribué à ses porteurs d'actions ordinaires et d'actions privilégiées inscrits aux registres 37 millions de parts du Fonds de revenu Jazz Air. Compte tenu du prix de clôture de la part du Fonds de revenu Jazz Air aux dates de distribution, la valeur des distributions a été d'environ 314 \$.

#### Distributions aux porteurs d'actions ordinaires

Les distributions aux porteurs d'actions à droit de vote variable et d'actions à droit de vote, pour un total de 33 473 182 parts du Fonds de revenu Jazz Air (les « parts de Jazz ») constituaient des transferts non monétaires et non réciproques à des propriétaires. Ces transferts ont été constatés à la valeur comptable des actifs nets cédés et ne donnent lieu à aucun gain ni aucune perte.

ACE a inscrit un montant de 23 \$ en réduction du capital social et un montant correspondant en augmentation de la participation sans contrôle au bilan consolidé au titre de la distribution de parts de Jazz. Ce montant représente la valeur comptable de la participation d'ACE dans Jazz relativement à la distribution aux porteurs d'actions ordinaires. Les distributions impliquaient l'utilisation d'actifs d'impôts futurs, dont un montant de 47 \$, relatif aux distributions aux porteurs d'actions ordinaires, a été porté en réduction du capital social.

Le tableau suivant résume l'incidence sur les états financiers de la distribution des parts de Jazz aux porteurs d'actions de catégorie A et de catégorie B :

Distribution aux porteurs d'actions ordinaires	Nombre de parts de Jazz distribuées	Réduction du capital social	Réduction du capital social attribuable aux impôts futurs
14 mars 2007	22 623 690	(15) \$	(34) \$
24 mai 2007	10 849 492	(8)	(13)
	<b>33 473 182</b>	<b>(23) \$</b>	<b>(47) \$</b>

#### Distributions aux porteurs d'actions privilégiées

Les distributions aux porteurs d'actions privilégiées d'ACE ont totalisé 3 526 818 parts de Jazz. Les porteurs d'actions privilégiées n'étant pas des propriétaires de la Société aux fins comptables, l'opération a été considérée comme un transfert non réciproque à des non-propriétaires. Les transferts sont évalués à la juste valeur à la date de distribution, ce qui donne lieu à la constatation des intérêts débiteurs nets, c'est-à-dire la juste valeur de chaque distribution dont on a déduit le gain constaté. Le gain constaté représente l'excédent de la juste valeur de la distribution sur la valeur comptable de la quote-part de la Société. La juste valeur de la distribution est fonction du prix de clôture des parts du Fonds de revenu Jazz Air à la Bourse de Toronto à la date de distribution.

La distribution de parts de Jazz aux porteurs d'actions privilégiées a donné lieu à la constatation d'intérêts débiteurs nets durant l'exercice et à une augmentation de la participation sans contrôle résultant de la dilution des participations. Le tableau suivant résume l'incidence sur les états financiers de la distribution des parts de Jazz aux porteurs d'actions privilégiées :

Distribution aux porteurs d'actions privilégiées	Nombre de parts de Jazz distribuées	Juste valeur de la distribution	Gain lié à la distribution	Intérêts débiteurs nets constatés	Participation sans contrôle
14 mars 2007	2 376 310	21 \$	19 \$	2 \$	(2) \$
24 mai 2007	1 150 508	10	9	1	(1)
	<b>3 526 818</b>	<b>31 \$</b>	<b>28 \$</b>	<b>3 \$</b>	<b>(3) \$</b>

Les distributions décrites ci-dessus n'ont eu aucune conséquence fiscale.

Conformément aux modalités des obligations convertibles de premier rang d'ACE, chacune des distributions effectuées au cours de l'exercice terminé le 31 décembre 2007 a donné lieu à un ajustement du taux de conversion [note 9 a)]. Cette modification du taux de conversion n'a eu aucune répercussion comptable. En conformité avec les modalités du régime d'options sur actions d'ACE, chaque distribution effectuée en 2007 a provoqué un ajustement du prix d'exercice et du nombre d'options en cours (note 13).

#### **Comptabilisation résultant des distributions**

La répercussion cumulative de 138 \$ sur les flux de trésorerie entraînée par la déconsolidation de Jazz par ACE reflète le retrait de la trésorerie de Jazz du bilan consolidé d'ACE et est classée à titre de décaissement découlant d'activités d'investissement. La Société a conclu diverses opérations avec des apparentés après le retrait de Jazz du périmètre de consolidation d'ACE. Ces opérations ont été comptabilisées à leur valeur d'échange. Les soldes d'opérations entre apparentés concernent principalement la prestation de services.

#### **Cession de parts**

Le 22 octobre 2007, ACE a vendu 35,5 millions de parts du Fonds de revenu Jazz Air au prix unitaire de 7,75 \$, pour un produit net de 263 \$ et un gain à la cession de 233 \$.

Le 24 janvier 2008, ACE a vendu 13 millions de parts du Fonds de revenu Jazz Air au prix de 7,45 \$ la part, pour un produit net total de 97 \$, et a réalisé un gain de 89 \$ (71 \$ après impôts) sur la vente.

Le 2 juin 2008, ACE a vendu les parts du Fonds de revenu Jazz Air qui lui restaient pour un produit net total de 85 \$ et a réalisé un gain de 78 \$ (62 \$ après impôts) sur la vente. Des gains réalisés nets de 65 \$, après impôts de 14 \$, comptabilisés dans les autres éléments du résultat étendu, ont été reclassés au résultat.

## 5. ACTS AÉRO

ACTS SEC (« ACTS ») proposait ses services complets de maintenance, de réparation et de révision avions dans le monde entier.

ACTS était incluse dans le périmètre de consolidation jusqu'au 16 octobre 2007. En conséquence, la participation d'ACE dans ACTS Aéro est comptabilisée à la valeur de consolidation.

### Monétisation

Le 16 octobre 2007, ACE a vendu la quasi-totalité des actifs et des passifs d'ACTS SEC à ACTS Aéro. À la suite de la monétisation d'ACTS, le billet intersociétés de 200 \$ à payer à ACE par ACTS a été réglé sous la forme de l'émission de parts supplémentaires d'ACTS SEC à ACE. Après règlement de certaines obligations, l'opération s'est soldée, pour ACE, par un produit de 723 \$ en espèces. Après le 31 décembre 2007, ACE a reçu un produit supplémentaire de 40 \$ en espèces provenant de fonds mis en mains tierces qui étaient conditionnels à l'exécution de certains contrats conclus avec des fournisseurs en vertu de modalités précises. De plus, à la clôture de l'opération, Air Canada a reçu un produit de 65 \$ en espèces, dont 28 \$ au titre de la vente d'un immeuble, 20 \$ au titre de l'Entente de non-concurrence et de transfert des protocoles de réparation et 17 \$ au titre du remboursement d'un billet. ACE a réalisé un gain de 565 \$ à la monétisation, gain qui tient compte des fonds entiers reçus après la clôture. ACE conserve la propriété exclusive d'ACTS SEC, qui est à présent une société inactive, et ACTS Aéro poursuit les activités exercées auparavant par ACTS SEC. À la suite du rachat de l'action échangeable émise à un apparenté de Grupo TACA décrit ci-dessous, et de l'établissement du régime initial d'intéressement à long terme d'ACTS, ACE détient une participation de 23 % dans ACTS Aéro.

Le bilan consolidé au 31 décembre 2007 ne comprend pas la situation financière ni les résultats d'exploitation d'ACTS Aéro du fait que ACTS Aéro est comptabilisée à la valeur de consolidation par suite de la monétisation.

En date du 16 octobre 2007, soit après la vente, la participation nette d'ACE dans ACTS Aéro s'élevait à 76 \$.

La répercussion de 7 \$ sur les flux de trésorerie entraînée par la déconsolidation d'ACTS par ACE reflète le retrait de la trésorerie d'ACTS du bilan consolidé d'ACE et est classée à titre de décaissement découlant d'activités d'investissement.

La Société a conclu diverses opérations entre apparentés après le retrait d'ACTS du périmètre de consolidation d'ACE. Ces opérations sont comptabilisées à leur valeur d'échange. Voir la note 21, « Opérations entre apparentés », pour la description des opérations entre la Société et ACTS Aéro.

### Acquisition d'Aeroman

Le 13 février 2007, ACTS SEC s'est portée acquéreuse, par l'intermédiaire d'une filiale en propriété exclusive, d'une participation de 80 % dans Aeromantenimiento, S.A. (« Aeroman »), la division responsable de la maintenance d'appareils de Grupo TACA Holdings Limited (« Grupo TACA ») du El Salvador. La contrepartie totale pour cette acquisition comprenait des espèces et le droit d'acquérir une participation en capital dans ACTS SEC. Le montant en espèces de 45 \$ US est constitué de 50 \$ (43 \$ US) en espèces à la clôture de la transaction et d'au plus 2 \$ (2 \$ US) en paiements jalonnés, montant financé par ACTS SEC grâce aux liquidités d'ACE.

Dans le cadre du processus de monétisation, une entité liée à Grupo TACA a échangé sa part échangeable et reçu un montant de 31 \$ en espèces, une participation en titres de capitaux propres de 5 % dans ACTS et une option de vente qui lui permettait de revendre sa participation de 5 % à ACE pour un montant de 18 \$ US dans les 12 mois. En 2008, l'entité liée à Grupo TACA a exercé son option de vente et vendu sa participation de 5 % à ACE pour un montant de 19 \$ (18 \$ US), ce qui a fait passer de 22,8 % à 27,8 % la participation d'ACE dans ACTS Aéro. Le passif lié à cette obligation de rachat, qui a été comptabilisé initialement, a été réglé dans le cadre de l'opération.

### Perte de valeur d'ACTS Aéro

En décembre 2008, la Société a comptabilisé une provision pour moins-value afin de rendre compte de la perte durable de 10 \$ sur sa participation à la valeur de consolidation dans ACTS Aéro. Au 31 décembre 2008, la valeur comptable de la participation de la Société dans ACTS Aéro est de néant.

**6. IMMOBILISATIONS CORPORELLES**

	2008	2007
<b>Coût</b>		
Matériel volant, y compris les réacteurs de rechange a)	6 235 \$	5 433 \$
Actifs visés par des contrats de location-acquisition b)	1 940	1 899
Bâtiments, y compris les améliorations locatives	643	609
Matériel au sol et autre équipement	160	136
	8 978	8 077
<b>Amortissement cumulé</b>		
Matériel volant, y compris les moteurs de rechange a)	1 101	685
Actifs visés par des contrats de location-acquisition b)	562	438
Bâtiments, y compris les améliorations locatives	148	118
Matériel au sol et autre équipement	49	35
	1 860	1 276
	<b>7 118</b>	<b>6 801</b>
Dépôts sur acquisitions, y compris les intérêts capitalisés c)	351	1 124
<b>Immobilisations corporelles à la valeur comptable nette d)</b>	<b>7 469 \$</b>	<b>7 925 \$</b>

- a) Au 31 décembre 2008, le matériel volant comprenait des articles durables, dont des moteurs de rechange d'un coût de 798 \$ (560 \$ en 2007), moins l'amortissement cumulé de 279 \$ (121 \$ en 2007), pour une valeur comptable nette de 519 \$ (439 \$ en 2007). Étaient aussi inclus dans le matériel volant 30 appareils et 1 moteur loués à Jazz et à des tiers (33 appareils en 2007) d'un coût de 942 \$ (753 \$ en 2007), moins l'amortissement cumulé de 289 \$ (152 \$ en 2007), pour une valeur comptable nette de 653 \$ (601 \$ en 2007).
- b) Au 31 décembre 2008, les contrats de location-acquisition incluaient 41 appareils (39 en 2007) d'un coût de 1 874 \$ (1 825 \$ en 2007), moins l'amortissement cumulé de 554 \$ (409 \$ en 2007), pour une valeur comptable nette de 1 320 \$ (1 416 \$ en 2007), du matériel informatique d'un coût de néant (28 \$ en 2007), moins l'amortissement cumulé de néant (23 \$ en 2007), pour une valeur comptable nette de néant (5 \$ en 2007), et des installations d'un coût de 66 \$ (46 \$ en 2007), moins l'amortissement cumulé de 8 \$ (6 \$ en 2007), pour une valeur comptable nette de 58 \$ (40 \$ en 2007).
- c) Y compris 259 \$ (867 \$ en 2007) au titre d'appareils 777 et 787 de Boeing, néant (26 \$ en 2007) au titre d'appareils d'Empresa Brasileira de Aeronautica S.A. (« Embraer »), 58 \$ (205 \$ en 2007) au titre du programme de réaménagement des cabines ainsi que 34 \$ (26 \$ en 2007) au titre d'achats de matériel et de projets internes. Voir la note 9 m) pour des informations concernant le financement des acomptes avant livraison d'appareils de Boeing.
- d) La valeur comptable nette des immobilisations corporelles comprenait les sommes suivantes : 836 \$ (973 \$ en 2007) au titre de la consolidation d'entités de location d'avions et 150 \$ (123 \$ en 2007) au titre de la consolidation de sociétés d'avitaillement; ces consolidations ont toutes deux été effectuées conformément à la NOC-15.

Au 31 décembre 2008, le matériel volant comptait 21 appareils (12 en 2007) retirés du service, d'une valeur comptable nette de 33 \$ (5 \$ en 2007).

Les intérêts et les frais capitalisés en 2008 s'élèvent à 37 \$ (108 \$ en 2007), dont 10 \$ à un taux d'intérêt égal au TIOL à un mois sur le dollar américain, majoré de 1,14 %, 6 \$ à un taux d'intérêt égal au TIOL à trois mois sur le dollar américain, majoré de 3,00 %, 17 \$ à un taux d'intérêt de 7,72 %, et 4 \$ de frais.

En 2008 :

- La Société a pris livraison de huit appareils 777 de Boeing. Trois appareils ont été financés en vertu d'une garantie d'emprunt consentie par l'Export-Import Bank of the United States (« EXIM ») (note 9). Cinq appareils ont été financés par des opérations de cession-bail qui ont donné lieu à un produit de 708 \$. Le gain à la vente de 81 \$ connexe a été reporté et sera appliqué en réduction de la charge au titre de la location avions sur la durée des baux. Les contrats de location sont comptabilisés comme des contrats de location-exploitation et prévoient des baux de 12 ans et des versements mensuels.
- La Société a comptabilisé une moins-value de 38 \$ sur sa flotte de 767-200 de Boeing du fait de la modification de la date de mise hors service des appareils.
- La Société a vendu six appareils Dash-8, d'une valeur comptable de 8 \$, pour un produit de 10 \$ qui a donné lieu à un gain à la vente de 2 \$.
- La Société a vendu un A319 d'Airbus, d'une valeur comptable de 21 \$, pour un produit de 23 \$ qui a donné lieu à un gain à la vente de 2 \$.

En 2007 :

- La Société a vendu un appareil en service, d'une valeur comptable de 21 \$, pour un produit de 23 \$ qui a donné lieu à un gain à la vente de 2 \$ (perte de 2 \$ après impôts).
- La Société a vendu un immeuble à ACTS Aéro pour un produit de 28 \$ qui correspondait à la valeur comptable de l'immeuble (note 21).
- Un appareil CRJ-100 appartenant à Air Canada et loué à Jazz a été gravement endommagé et n'est pas réparable. En raison du produit de l'assurance de 21 \$, Air Canada a constaté un gain de 14 \$ (10 \$ après impôts) à la sortie de l'appareil.
- La Société a vendu un de ses biens immobiliers à vocation commerciale, d'une valeur comptable de 37 \$, pour un produit net de 42 \$ et un gain à la vente de 5 \$ (4 \$ après impôts).
- La Société a vendu 18 appareils remisés, d'une valeur comptable de néant, pour un produit de 2 \$ se traduisant par un gain de 2 \$ (1 \$ après impôts) à la vente.

**7. ACTIFS INCORPORELS**

	2008	2007
<b>Actifs à durée de vie indéfinie</b>		
Droits relatifs à des désignations et créneaux aéroportuaires internationaux	192 \$	192 \$
Marque de commerce Air Canada	174	174
Autres marques de commerce	15	15
	<b>381</b>	<b>381</b>
<b>Actifs à durée de vie limitée</b>		
Affiliation à Star Alliance	92	92
Autres contrats ou relations clients	153	153
Actifs incorporels d'ordre technologique*	277	186
	522	431
<b>Amortissement cumulé</b>		
Affiliation à Star Alliance	(30)	(27)
Autres contrats ou relations clients	(93)	(81)
Actifs incorporels d'ordre technologique*	(82)	(57)
	(205)	(165)
<b>Actifs à durée de vie limitée, montant net</b>	<b>317</b>	<b>266</b>
	<b>698 \$</b>	<b>647 \$</b>

En 2007, par suite de la constatation de l'avantage au titre des actifs d'impôts futurs qui existait au passage à la comptabilité nouveau départ et pour lequel une provision pour moins-value a été constatée, les actifs incorporels ont été réduits proportionnellement de 595 \$, y compris l'incidence de la reprise sur la provision pour moins-value de 530 \$, comme il est décrit à la note 10. En outre, l'amortissement des actifs incorporels en 2008 s'est chiffré à 40 \$ (51 \$ en 2007).

\* Se reporter à la note 22 pour une description des événements postérieurs.

**8. DÉPÔTS ET AUTRES ACTIFS**

		2008	2007
Dépôts liés à des appareils a)		203 \$	150 \$
Liquidités soumises à restrictions		65	84
Dépôts liés à l'Entente sur les régimes de retraite et d'avantages complémentaires	Note 21	42	101
Participations comptabilisées à la valeur de consolidation c)		-	86
Papier commercial adossé à des actifs (« PCAA ») b)		29	29
Excédent des versements au titre des locations avions sur les frais de location	Note 2X)	49	51
Autres dépôts		78	56
Autres		29	21
		<b>495 \$</b>	<b>578 \$</b>

- a) Acomptes versés aux bailleurs pour la location d'appareils et de simulateurs de vols.
- b) Au 31 décembre 2008, Air Canada détenait un PCAA non bancaire de 37 \$ (29 \$ après ajustement de la juste valeur). La valeur comptable au 31 décembre 2007 est fondée sur un certain nombre d'hypothèses concernant la juste valeur de ces placements, y compris des scénarios d'estimation des flux de trésorerie ainsi que des taux d'actualisation ajustés en fonction du risque. Les hypothèses servant à estimer la juste valeur des placements peuvent changer, ce qui pourrait ultérieurement entraîner d'autres ajustements des résultats hors exploitation. Aucun ajustement de la valeur comptable n'a été comptabilisé en 2008.
- c) Au 31 décembre 2007, les participations comptabilisées à la valeur de consolidation comprenaient 14 \$ au titre du Fonds de revenu Jazz Air (note 4) et 72 \$ au titre d'ACTS Aéro (note 5).

**9. DETTE À LONG TERME ET OBLIGATIONS LOCATIVES**

	Monnaie de base	Échéance définitive	Taux d'intérêt stipulé (%)	2008	2007
ACE :					
Obligations convertibles de premier rang a)	CDN	2035	4,25	289 \$	273 \$
Air Canada :					
Financement d'appareils Embraer b)	USD	2017 - 2021	3,37-8,49	1 425	1 138
Financement d'appareils Boeing c)	USD	2019 - 2020	1,50-5,69	871	647
Financement d'appareils Boeing d)	JPY	2020	1,04-1,20	270	-
Contrats de vente conditionnelle e)	USD	2019	4,37-6,44	175	149
Financement de pièces de moteur f)	USD	2013	5,13	95	-
Financement de pièces de rechange g)	USD	2014	6,97	97	-
Entente de coopération avec Lufthansa h)	USD	2009	6,50	16	25
Emprunt à GE i)	USD	2015	4,60	24	38
Facilité de crédit renouvelable j)	CDN			50	-
CRJ k)	CDN	2012	4,38	25	33
Emprunt à court terme échéant en 2009 l)	USD	2009	6,45	190	-
<b>Dettes directes de la Société</b>				<b>3 527</b>	<b>2 303</b>
Air Canada :					
Acomptes avant livraison sur appareils Boeing m)	USD	2009 - 2013	1,61	81	521
Entités de location d'avions et de moteurs - dette n)				828	771
Sociétés d'avitaillement - dette o)				125	125
<b>Dettes consolidées selon la NOC-15</b>				<b>1 034</b>	<b>1 417</b>
Air Canada :					
Obligations locatives p)				1 082	972
<b>Total de la dette et des obligations locatives</b>				<b>5 643</b>	<b>4 692</b>
Partie à moins d'un an				(663)	(686)
<b>Dettes à long terme et obligations locatives</b>				<b>4 980 \$</b>	<b>4 006 \$</b>

Le taux d'intérêt stipulé dans le tableau était en vigueur au 31 décembre 2008.

- a) En 2005, ACE a émis pour 330 \$ d'obligations convertibles de premier rang échéant en 2035 (les « obligations convertibles ») pour un produit net de 319 \$. Aux fins comptables, les obligations convertibles se présentent comme un instrument composé. À la date d'émission, la valeur attribuée à l'option de conversion des porteurs et présentée comme un élément des capitaux propres représente 94 \$, moins des frais répartis de 2 \$, tandis que la valeur attribuée au passif financier est de 236 \$. Le passif financier a été initialement calculé en actualisant la séquence de paiements futurs d'intérêts et de capital aux taux en vigueur pour des passifs de même nature non convertibles.

Les obligations convertibles portent intérêt au taux de 4,25 % par an, intérêts payables semestriellement à terme échu le 1<sup>er</sup> juin et le 1<sup>er</sup> décembre de chaque année, depuis le 1<sup>er</sup> décembre 2005. Les porteurs peuvent convertir leurs obligations convertibles en actions à droit de vote de catégorie B (s'ils sont canadiens) ou en actions à droit de vote variable de catégorie A (s'ils ne sont pas canadiens) avant l'échéance à un taux de conversion initial de 20,8333 actions par tranche de 1 000 \$ de capital d'obligations convertibles. À la conversion, ACE peut remettre des espèces, des actions ou une combinaison d'espèces et d'actions pour les obligations convertibles remises. À la conversion, les porteurs qui convertissent leurs obligations ne se verront verser aucun montant représentant les intérêts courus et impayés sur ces obligations. Le montant en espèces versé par obligation convertible sera déterminé en multipliant le taux de conversion par le cours de clôture moyen (défini comme la moyenne pondérée, d'après le volume des opérations, du dernier prix de vente communiqué pour chaque catégorie d'actions) des actions à la Bourse de Toronto (« TSX ») pour une période de 10 jours consécutifs de bourse prenant fin le troisième jour de bourse suivant la date de rachat fixée. En versant le montant en espèces et/ou le nombre d'actions pouvant être émises à la conversion, la Société sera réputée s'être acquittée de ses obligations de remboursement du capital des obligations convertibles et de paiement des intérêts courus et impayés attribuables à la période écoulée entre la date de versement des intérêts la plus récente et la date de conversion (montant réputé payé dans son intégralité plutôt qu'annulé, épuisé ou éteint).

En ce qui a trait à l'opération de rachat d'actions pour annulation réalisée par ACE le 18 juin 2008, décrite à la note 14, le taux de conversion des obligations convertibles de premier rang à 4,25 % échéant en 2035 en actions à droit de vote variable de catégorie A ou en actions à droit de vote de catégorie B par tranche de 1 000 \$ du capital des obligations convertibles a été ajusté de 39,0341 à 40,6917 (après avoir été ajusté de 37,6879 à 39,0341 le 11 janvier 2008) et était en vigueur le 19 juin 2008. En 2007, en ce qui a trait aux distributions de parts du Fonds de revenu Aéroplan et du Fonds de revenu Jazz Air aux actionnaires d'ACE, le taux de conversion des obligations convertibles de premier rang à 4,25 % échéant en 2035 (les « obligations convertibles ») en actions à droit de vote variable de catégorie A (si le porteur n'est pas canadien) ou en actions à droit de vote de catégorie B (si le porteur est canadien) par tranche de 1 000 \$ du capital des obligations convertibles a été ajusté à 37,6879 en date du 31 décembre 2007. Les ajustements décrits ci-dessus ont été établis en vertu de l'acte de fiducie régissant les obligations convertibles.

En 2008, des obligations convertibles d'une valeur nominale de 1 \$ (6 \$ en 2007) ont été converties au gré du porteur et réglées par ACE pour un montant en espèces de 1 \$ (6 \$ en 2007), ce qui s'est traduit par une réduction des composantes passif et capitaux propres des obligations. Le gain réalisé à la conversion a été négligeable.

En tout temps à compter du 6 juin 2008, ACE peut racheter une partie ou la totalité des obligations convertibles à un prix de rachat égal à 100 % du capital des obligations convertibles, majoré des intérêts courus. Le 1<sup>er</sup> juin des années 2010, 2015, 2020, 2025 et 2030, les porteurs peuvent demander à ACE de leur racheter la totalité ou une partie des obligations convertibles à un prix égal à 100 % du capital des obligations visées par le rachat, majoré des intérêts courus et impayés. À la survenance d'un changement de contrôle annoncé, les porteurs d'obligations convertibles peuvent demander à ACE d'acheter la totalité ou une partie des obligations à un prix égal à 100 % du capital des obligations convertibles à acheter, majoré des intérêts courus et impayés.

ACE peut, à son gré et à certaines conditions, choisir de s'acquitter de son obligation de rembourser en tout ou en partie le capital des obligations convertibles à rembourser, encaisser ou payer à échéance en émettant des actions à droit de vote variable de catégorie A (si le porteur n'est pas canadien) et des actions à droit de vote de catégorie B (si le porteur est canadien). Le nombre d'actions que recevra un porteur pour chaque obligation convertible sera déterminé en divisant le capital des obligations convertibles à rembourser, encaisser ou payer à l'échéance, selon le cas, et qui ne sont pas payées en espèces, par 95 % du cours de clôture moyen (défini comme la moyenne pondérée, d'après le volume des opérations, du dernier prix de vente communiqué pour chaque catégorie d'actions) des actions pour les 10 jours de bourse consécutifs à la Bourse de Toronto (« TSX ») prenant fin le troisième jour de bourse suivant la date de remboursement, d'encaissement ou d'échéance, selon le cas.

Comme il est mentionné à la note 19, la Société a réalisé, le 19 janvier 2009, une opération dans le cadre d'une offre de rachat substantielle aux fins d'annulation de 80 % de ses obligations convertibles de premier rang en circulation, soit un capital total de 259 \$, pour un prix de rachat de 900 \$ au comptant par tranche de 1 000 \$ du capital. ACE a versé un prix de rachat total de 233 \$ pour les obligations remises.

- b) Le financement des appareils d'Embraer s'établissait à 1 163 \$ US au 31 décembre 2008 (1 151 \$ US au 31 décembre 2007). Le capital et les intérêts sont remboursés par versements trimestriels jusqu'à l'échéance. L'emprunt est garanti par les 60 appareils d'Embraer livrés, d'une valeur comptable de 1 665 \$.
- c) Le financement des appareils de Boeing se montait à 711 \$ US au 31 décembre 2008 (655 \$ au 31 décembre 2007) et avait été obtenu grâce au financement de garantie d'emprunt fourni par l'EXIM. Le capital et les intérêts sont remboursés par versements trimestriels jusqu'à l'échéance. L'emprunt est garanti par les huit appareils livrés, d'une valeur comptable de 1 103 \$.
- d) Le financement des appareils de Boeing s'élevait à 19 995 yens au 31 décembre 2008 et avait été obtenu grâce au financement d'emprunt fourni par l'EXIM. Le capital et les intérêts sont remboursés par versements trimestriels jusqu'à l'échéance. L'emprunt est garanti par les deux appareils livrés, d'une valeur comptable de 244 \$.

- e) Capital impayé de 142 \$ US sur l'achat de deux appareils A340-500 financés dans le cadre de contrats de vente conditionnelle. Le capital et les intérêts sont payés trimestriellement jusqu'à l'échéance en 2019. Les versements échelonnés sur le prix d'achat portent intérêt à un taux égal au TIOL à trois mois majoré de 2,9 % (4,37 % – 6,44 % au 31 décembre 2008 et 7,74 % – 7,97 % au 31 décembre 2007). La valeur comptable des deux appareils A340-500 affectés en garantie des contrats de vente conditionnelle était de 238 \$ au 31 décembre 2008.
- f) Capital impayé de 78 \$ US échéant en 2013, remboursé par versements trimestriels et par un versement final à l'échéance de 50 % du capital initial, à un taux d'intérêt variable correspondant au TIOL à trois mois majoré de 3,40 %. L'emprunt est garanti par 10 réacteurs de rechange d'une valeur comptable de 121 \$.

La convention de prêt prévoit un test de la valeur de marché à la date du premier anniversaire de la facilité et ensuite une fois par année jusqu'à l'échéance. En vertu de ce test, qui vise 10 réacteurs, Air Canada pourrait être tenue de fournir des garanties supplémentaires ou de rembourser par anticipation certains montants prélevés sur la facilité selon les valeurs de marché actualisées des réacteurs à la date du test. Les montants remboursés par anticipation sont portés en diminution de l'emprunt. Le remboursement maximum à la date du premier anniversaire, en supposant que la valeur des réacteurs est de néant et qu'aucune garantie supplémentaire n'a été fournie, est de 86 \$ (71 \$ US). Ce montant diminue progressivement pour s'établir à 50 % du capital initial à l'échéance du prêt. En janvier 2009, un capital supplémentaire de 46 \$ (37 \$ US) et 22 réacteurs ont été ajoutés en vertu de la convention initiale, aux mêmes conditions que ci-dessus.

- g) Capital impayé de 80 \$ US échéant en 2014, remboursé par versements trimestriels à un taux d'intérêt variable correspondant au TIOL de trois mois majoré du taux différentiel du coût du financement pour les prêteurs et d'une marge de 3 %. Le prêt est garanti par des rechanges et autres actifs d'une valeur comptable de 295 \$. La convention de prêt prévoit un test mensuel de la valeur des garanties. Ce test porte sur toutes les garanties visant les stocks, et Air Canada peut être tenue de fournir des garanties supplémentaires en stocks, des garanties en espèces, des lettres de crédit, un remboursement par anticipation d'une partie du prêt ou une combinaison des éléments ci-dessus selon les valeurs déterminées à la date du test. Les montants remboursés par anticipation sont portés en réduction de l'emprunt jusqu'à épuisement à l'échéance de celui-ci. En janvier 2009, une somme supplémentaire de 92 \$ (75 \$ US) a été ajoutée en vertu de la convention initiale, aux mêmes conditions que ci-dessus.
- h) Capital impayé de 13 \$ US échéant en 2009, remboursé par versements semestriels au taux d'intérêt fixe de 4,50 %, majoré de 2,0 % de commission de garantie annuelle.
- i) Capital impayé de 20 \$ US échéant en 2015, remboursé par versements trimestriels à un taux d'intérêt variable correspondant au TIOL de six mois majoré de 2,75 %, payable d'avance à toute date de versement d'intérêt après le 23 décembre 2007. La prochaine date de versement d'intérêt est le 20 mars 2009. L'emprunt est garanti par du matériel d'entraînement au vol d'une valeur comptable actuelle de 39 \$.
- j) La facilité de crédit renouvelable est une facilité de crédit renouvelable garantie de premier rang de 100 \$ (la « facilité de crédit »). La durée de un an de la facilité de crédit peut être prolongée à la demande d'Air Canada pour des périodes d'un an supplémentaires à chaque anniversaire de la clôture, sur approbation préalable des prêteurs. La facilité de crédit remplace la facilité de crédit consortiale renouvelable garantie précédente d'Air Canada, dont la durée était de trois ans et qui s'élevait à 400 \$ au 31 décembre 2007. Le montant global disponible en vertu de la facilité de crédit est assujéti à une restriction de la capacité d'emprunt établie en fonction de certains pourcentages de la valeur des comptes débiteurs et des biens immobiliers admissibles. Au 31 décembre 2008, les fonds disponibles en vertu de la facilité de crédit totalisaient 50 \$. La facilité de crédit est garantie par une sûreté de premier rang et par une hypothèque constituée sur les biens actuels et futurs d'Air Canada, sous réserve de certaines exclusions et charges autorisées, et par un droit de premier rang et une hypothèque grevant certains biens immobiliers détenus ou loués par Air Canada. Les obligations d'Air Canada sont garanties par 1209265 Alberta Ltd., filiale d'Air Canada, qui fournit une sûreté réelle de premier rang constituée sur ses biens actuels et futurs, sous réserve de certaines exclusions et charges autorisées, comme cautionnement. La facilité de crédit contient les déclarations et les garanties habituelles et elle est assujéti aux conditions habituelles (concernant notamment les clauses restrictives, les engagements financiers et les cas de défaut). Les clauses restrictives financières imposent notamment à Air Canada de maintenir le dernier jour ouvrable de chaque mois un solde de liquidités disponible de 900 \$, incluant les fonds non utilisés et les engagements disponibles en vertu de la facilité, ainsi qu'un critère visant le ratio de couverture, lequel doit être déterminé à la fin de chaque trimestre

financier. La marge de taux d'intérêt pour les montants prélevés est, au gré d'Air Canada, fixée au taux préférentiel majoré de 13,00 % ou au taux des acceptations bancaires majoré de 14,00 %.

- k) Au 31 décembre 2008, le capital impayé sur quatre CRJ s'établissait à 25 \$ (33 \$ en 2007). Le capital et les intérêts sont payés par versements trimestriels jusqu'à l'échéance en 2012. Le financement porte intérêt à taux variable établi selon le taux des acceptations bancaires canadiennes à trois mois, majoré de 1,7 %. L'emprunt est garanti par les appareils, d'une valeur comptable de 26 \$.
- l) En 2008, Air Canada a conclu et reçu un financement de 190 \$ (155 \$ US). Le premier versement de 80 \$ US est venu à échéance et a été remboursé en janvier 2009, tandis que le reste du financement est valable jusqu'au 15 décembre 2009 et doit être remboursé d'ici cette date si Air Canada a reçu d'autres financements de rechange. Le financement porte intérêt au TIOL à un mois, majoré de 5,98 % (actuellement 6,45 %), et il est garanti par une sûreté réelle et une hypothèque mobilière d'un montant en capital de 400 \$. Le financement peut être remboursé en tout temps avant l'échéance, en tout ou en partie, sans pénalité.
- m) Le 30 octobre 2007, Air Canada a conclu une entente avec un syndicat bancaire pour le financement d'acomptes avant livraison sur 10 des 16 appareils 777 de Boeing envisagés dans le cadre du contrat d'acquisition d'appareils conclu avec Boeing. Le financement des acomptes avant livraison consiste en une série de prêts propres aux appareils pour un engagement total maximal d'au plus 568 \$ (575 \$ US). Les prêts liés aux acomptes avant livraison ont une durée de cinq ans, mais peuvent être remboursés par anticipation sans pénalités à la livraison des appareils. En 2008, Air Canada a prélevé 39 \$ (39 \$ US) contre 585 \$ (592 \$ US) en 2007. Air Canada a remboursé par anticipation, en 2008, le prêt de 516 \$ (501 \$ US) lié à des acomptes avant livraison sur huit appareils, contre un prêt de 64 \$ (65 \$ US) lié à des acomptes avant livraison sur un appareil en 2007. Air Canada a en outre avisé le consortium bancaire assurant le financement des acomptes avant livraison qu'elle rembourserait le dernier prêt consenti à la livraison du dixième appareil, prévue pour février 2009. À la fin de l'exercice 2008, l'encours des prêts liés aux acomptes avant livraison s'élevait à 81 \$ (66 \$ US), contre 521 \$ (528 \$ US) en 2007. Les intérêts capitalisés cumulés relativement à ce financement s'établissent à 10 \$ (5 \$ en 2007) pour un taux d'intérêt correspondant au TIOL à 30 jours, majoré de 1,14 % (1,61 % au 31 décembre 2008).
- n) Air Canada a conclu des opérations de location liées à des appareils ou des réacteurs auprès de plusieurs structures d'accueil considérées comme des EDDV. La dette était assortie d'un taux d'intérêt effectif moyen pondéré d'environ 8 % (8 % en 2007). Ces appareils et ces réacteurs ont une valeur comptable de 836 \$ et sont affectés en garantie des emprunts par leurs propriétaires. En vertu de ces contrats de location, les créanciers ont des recours contre Air Canada, en tant que locataire, en cas de non-paiement ou de résiliation anticipée du contrat de location. La dette liée aux appareils s'établit à 676 \$ US (828 \$) [780 \$ US (771 \$) en 2007]; elle est résumée comme suit :

	Échéance définitive	2008	2007
CRJ	2010-2011	257 \$	218 \$
767-300 de Boeing	2011-2016	185	163
Moteurs	2008	-	54
A319 d'Airbus	2011-2014	242	215
A321 d'Airbus	2017	144	121
<b>Total</b>		<b>828 \$</b>	<b>771 \$</b>

- o) Selon la NOC-15, Air Canada est le principal bénéficiaire de certaines sociétés d'avitaillement canadiennes. La dette est composée d'acceptations bancaires portant intérêt au taux des acceptations bancaires majoré de 2 %, d'emprunts bancaires portant intérêt au taux préférentiel majoré de 0,25 % et d'emprunts obligataires portant intérêt à 5,09 %. Une tranche de 107 \$ de la dette vient à échéance en 2032 et est remboursable par versements semestriels égaux portant sur le capital et les intérêts. La tranche résiduelle de la dette a des échéances diverses. La dette est garantie par un contrat de sûreté générale couvrant tous les actifs des sociétés d'avitaillement. La valeur comptable de la dette des sociétés d'avitaillement était de 150 \$ au 31 décembre 2008.
- p) Les obligations locatives liées au matériel informatique, aux installations et à 41 appareils, totalisent 1 082 \$ (84 \$ et 815 \$ US) [en 2007, elles totalisaient 972 \$ (71 \$ et 912 \$ US)]. La dette porte intérêt à un taux effectif moyen pondéré d'environ 8 % et les échéances définitives sont échelonnées entre 2009 et 2027. En 2008, Air Canada a constaté des intérêts débiteurs de 78 \$ (96 \$ en 2007) sur les obligations locatives.

Certains contrats de location avions prévoient un test de la juste valeur à partir du troisième trimestre de 2009 et chaque année par la suite, jusqu'à l'échéance. Ce test porte sur 26 appareils en location, dont 23 font l'objet de contrats de location-acquisition. Selon les résultats de ce test, Air Canada pourrait être tenue de payer certains loyers par anticipation en fonction de la juste valeur des appareils à la date du test. Tout montant payé par anticipation sera appliqué en réduction des obligations locatives. Air Canada est partie à des contrats conclus avec des tiers en vue de financer la valeur résiduelle de certains appareils. Si Air Canada est tenue selon les modalités du contrat d'appliquer un test de valeur aux obligations locatives payées d'avance, ces montants pourront être recouverts auprès du tiers fournisseur du financement de la valeur résiduelle des appareils à l'échéance des contrats de location dans la mesure où l'obligation ajustée pour tenir compte des montants payés d'avance est inférieure au financement de la valeur résiduelle. Le montant maximal à payer le 1<sup>er</sup> juillet 2009, en partant de l'hypothèse que les appareils correspondants ont une valeur de néant, est de 896 \$ (731 \$ US). Ce montant s'élimine progressivement jusqu'à l'échéance des contrats correspondants. Étant donné que Air Canada ne prévoit pas avoir à payer de loyers importants par anticipation compte tenu des prévisions concernant la juste valeur que pourront avoir les appareils dans l'avenir, le coût après amortissement de ces obligations locatives tient compte des paiements prévus sur la durée jusqu'à l'échéance.

En 2008, la Société a payé des intérêts sur la dette à long terme et les obligations locatives de 307 \$ (281 \$ en 2007).

Voir la note 17 pour les obligations de la Société au titre du remboursement du capital et des intérêts de sa dette sur cinq ans au 31 décembre 2008.

Se reporter aux notes 1C) et 22 pour une description des événements postérieurs.

## 10. IMPÔTS SUR LES BÉNÉFICES FUTURS

Les montants liés aux impôts ci-dessous sont présentés dans le bilan consolidé de la Société :

	2008	2007
<b>Actif</b>		
Actif d'impôts futurs constaté au titre de l'actif à court terme a)	- \$	200 \$
<b>Passif</b>		
Impôts exigibles à long terme b)	(10) \$	(10) \$
Passif d'impôts futurs b)	(50)	(50)
	<b>(60) \$</b>	<b>(60) \$</b>

### a) ACTIFS D'IMPÔTS FUTURS

Au 31 décembre 2008, la Société avait déterminé qu'il était plus probable qu'improbable que des actifs d'impôts futurs de 1 239 \$ ne soient pas recouvrables et elle les avait contrebalancés par une provision pour moins-value. Toutefois, les déductions fiscales futures à l'origine des actifs d'impôts futurs demeurent disponibles pour utilisation ultérieure en réduction du bénéfice imposable. L'avantage au titre des actifs d'impôts futurs qui existait au nouveau départ comptable, pour lequel une provision pour moins-value est inscrite, est comptabilisé en premier lieu pour ramener à une valeur de néant les actifs incorporels, s'il en est, (sur une base proportionnelle) qui avaient été comptabilisés au moment du nouveau départ comptable, tout montant résiduel étant porté au crédit des capitaux propres. L'avantage au titre des actifs d'impôts futurs acquis après le nouveau départ est présenté dans l'état consolidé des résultats.

En 2008, la Société a réalisé des actifs d'impôts futurs de 146 \$ à la cession de parts du Fonds de revenu Aéroplan et 34 \$ à la cession de parts du Fonds de revenu Jazz Air (voir les notes 3 et 4).

Au 31 décembre 2007, la Société avait déterminé qu'il était plus probable qu'improbable que certains actifs d'impôts futurs, au montant de 200 \$, soient réalisés au moyen d'une combinaison de reprises futures d'écarts temporaires et de bénéfice imposable. De plus, la Société avait déterminé qu'il était plus probable qu'improbable que des actifs d'impôts futurs de 890 \$ ne soient pas recouvrables et elle continuait de les contrebalancer par une provision pour moins-value.

En 2007, la reprise d'une provision pour moins-value de 621 \$ a été comptabilisée. De ce montant, une réduction des actifs incorporels (au prorata) de 530 \$ a été constatée d'après la valeur comptable actuelle des actifs d'impôts futurs qui existaient au moment de la comptabilité nouveau départ et un montant de 91 \$ a été comptabilisé à titre d'économie d'impôts dans l'état consolidé des résultats pour ce qui est des actifs d'impôts futurs survenus après le passage à la comptabilité nouveau départ.

En 2007, des actifs d'impôts futurs d'Air Canada, d'un montant de 345 \$, ont été utilisés pour recouvrer des impôts exigibles du même montant (voir ci-après). Au moyen de la distribution et d'un placement secondaire de parts d'Aéroplan, la Société a réalisé des actifs d'impôts futurs de 123 \$ et 306 \$ qui ont été comptabilisés respectivement comme une charge d'impôts futurs et une diminution des capitaux propres (voir les notes 3 et 14). De plus, au moyen de la distribution et d'un placement secondaire de parts de Jazz, la Société a réalisé des actifs d'impôts futurs de 52 \$ et 47 \$ qui ont été comptabilisés respectivement comme une charge d'impôts futurs et une diminution du capital social (voir les notes 4 et 14). La Société a réalisé des actifs d'impôts futurs de 82 \$ par suite de la monétisation d'ACTS (voir la note 5). En 2006, une charge d'impôts futurs de 59 \$ a été imputée aux capitaux propres relativement à la distribution par ACE des parts d'Aéroplan.

On se reportera à la note 18 en ce qui concerne les impôts sur les bénéfices futurs comptabilisés dans les autres éléments du résultat étendu relativement aux dérivés sur le carburant désigné comme couverture.

### b) IMPÔTS EXIGIBLES ET PASSIFS D'IMPÔTS FUTURS

Dans le cadre de la stratégie d'utilisation de pertes fiscales prévue au moment du PAPE d'Air Canada et de la restructuration de l'entreprise, un montant de 345 \$ a été créé au titre des impôts exigibles en 2006. Cette charge d'impôts résulte du transfert des actifs d'impôts d'Air Canada à ACE. Elle était recouvrable à même les actifs d'impôts futurs d'Air Canada et a été réglée en 2007. Le secteur Air Canada a enregistré des intérêts débiteurs de 6 \$ applicables à la charge d'impôts exigibles avant le recouvrement. Ce montant a été comptabilisé dans les impôts exigibles, à l'état consolidé des résultats.

En 2007, Air Canada a comptabilisé une charge de 10 \$ au titre des impôts exigibles par suite de l'harmonisation des régimes d'imposition des sociétés par le gouvernement fédéral et par le gouvernement de la province d'Ontario. Air Canada aura une charge d'impôts exigibles de 10 \$ à payer sur une période de cinq ans commençant en 2010. Ce montant est compris dans les autres passifs à long terme.

L'hypothèse a été retenue que certains actifs incorporels et autres d'une valeur nominale aux fins de l'impôt et d'une valeur comptable d'environ 381 \$ ont une durée de vie indéfinie et, en conséquence, le passif d'impôts futurs connexe ne devrait pas être retiré du bilan tant que les actifs n'auront pas été cédés ou qu'ils ne seront pas amortissables, d'où la présentation d'un passif d'impôts futurs de 50 \$.

	2008	2007
<b>Actifs d'impôts futurs</b>		
Pertes reportées	629 \$	80 \$
Obligations au titre des avantages complémentaires de retraite	466	556
Provisions comptables non déductibles actuellement aux fins fiscales	261	129
Amortissement fiscal supérieur à l'amortissement comptable	-	183
Participations dans Aéroplan et Jazz	-	195
Gains reportés	40	8
Autres	121	76
<b>Total des actifs d'impôts futurs</b>	<b>1 517</b>	<b>1 227</b>
<b>Passifs d'impôts futurs</b>		
Amortissement comptable des immobilisations supérieur à l'amortissement fiscal	219	-
Actifs incorporels	72	78
Autres	37	109
<b>Total des passifs d'impôts futurs</b>	<b>328</b>	<b>187</b>
<b>Actifs d'impôts futurs, montant net</b>	<b>1 189</b>	<b>1 040</b>
Moins la provision pour moins-value	(1 239)	(890)
<b>Actifs (passifs) d'impôts futurs constatés, montant net<sup>1)</sup></b>	<b>(50) \$</b>	<b>150 \$</b>

1) Au 31 décembre 2008, le passif d'impôts futurs de 50 \$ était compris dans le passif à long terme (50 \$ en 2007).

Le rapprochement entre les impôts sur les bénéfices liés aux activités poursuivies, calculés selon les taux d'imposition prescrits par la loi, et la charge d'impôts sur les bénéfices s'établit comme suit :

	2008	2007
Charge d'impôts selon les taux d'imposition fédéral et provincial combinés	35 \$	683 \$
Partie non imposable des (gains) pertes en capital	72	(36)
Charges non déductibles	69	35
Gain en capital non imposable sur la distribution et la cession de placements	(155)	(212)
Participation sans contrôle	(80)	38
Effet de la modification de taux d'imposition sur les impôts sur les bénéfices futurs	82	43
Autres	15	16
	38	567
Provision pour moins-value <sup>1)</sup>	186	(91)
<b>Charge d'impôts sur les bénéfices</b>	<b>224 \$</b>	<b>476 \$</b>

1) Les actifs d'impôts futurs découlant des pertes constatées en 2008 ont été compensés par une provision pour moins-value de 186 \$, la réalisation de ces économies fiscales étant plus improbable que probable.

Les principales composantes de la charge d'impôts sur les bénéfices liée aux activités poursuivies sont les suivantes :

	2008	2007
Charge d'impôts de l'exercice	3 \$	15 \$
Charge (économie) d'impôts futurs liée aux écarts temporaires	(47)	509
Charge d'impôts futurs liée à la modification des taux d'imposition	82	43
Provision pour moins-value	186	(91)
<b>Charge d'impôts sur les bénéfices</b>	<b>224 \$</b>	<b>476 \$</b>

En 2008, la Société a payé des impôts de 2 \$ (13 \$ en 2007).

Les soldes des attributs fiscaux au 31 décembre 2008, à savoir les soldes des pertes autres qu'en capital reportées, varient selon le territoire fiscal. Les échéances des pertes fiscales, selon le régime fédéral, sont les suivantes :

	Pertes fiscales
2014	82 \$
2026	9
2027	1 380
2028	991
	<b>2 462 \$</b>

Des pertes en capital nettes de 47 \$ (61 \$ en 2007) ne comportent aucune date d'échéance.

## 11. PASSIF AU TITRE DES RÉGIMES DE RETRAITE ET D'AVANTAGES COMPLÉMENTAIRES

Air Canada propose à ses employés, notamment aux employés d'Air Canada qui sont détachés par contrat à Aveos et à Aéroplan, plusieurs régimes de retraite à prestations ou à cotisations déterminées ainsi que des régimes d'avantages complémentaires de retraite et d'avantages postérieurs à l'emploi.

Air Canada est l'administrateur et le promoteur de dix régimes agréés au titre de la *Loi de 1985 sur les normes de prestation de pension du Canada* (les « régimes agréés canadiens »). Les régimes qu'elle offre à ses salariés aux États-Unis, au Royaume-Uni et au Japon sont des régimes étrangers s'appliquant aux salariés de ces pays. En outre, Air Canada propose un certain nombre de régimes d'avantages complémentaires de retraite, qui ne sont pas agréés. Les régimes de retraite à prestations déterminées assurent des prestations à leurs participants à leur départ à la retraite, à leur cessation d'emploi ou à leur décès, prestations qui sont fonction des états de service et de la moyenne des gains de ces participants en fin de carrière sur une période déterminée.

Les autres avantages sociaux sont des régimes d'assurance vie, de prévoyance maladie et d'assurance invalidité. Ces prestations comprennent à la fois des prestations postérieures à l'emploi et des prestations complémentaires de retraite. Les prestations postérieures à l'emploi sont des prestations d'invalidité offertes aux employés admissibles en service, tandis que les prestations complémentaires de retraite comprennent des prestations de santé et d'assurance vie offertes aux employés retraités admissibles.

Certains employés d'Air Canada sont détachés par contrat à Aveos et à Aéroplan. Ces salariés cotisent aux régimes de retraite à prestations déterminées dont la Société est le promoteur, et participent en outre à certains régimes d'avantages sociaux futurs de la Société en matière de prévoyance maladie, d'assurance vie et d'assurance invalidité. Les présents états financiers consolidés comprennent tous les actifs et passifs des régimes dont la Société est le promoteur. La charge au titre des prestations présentée dans les états financiers, qui porte sur tous les employés participant aux régimes, rend compte d'un recouvrement de coût répercuté sur Aveos et Aéroplan au titre des employés qui travaillent pour leur compte. Le recouvrement de coûts porte sur les coûts des services rendus au cours de l'exercice à l'égard des prestations de retraite, ainsi que la part qui leur revient au titre des avantages postérieurs à l'emploi et des avantages complémentaires de retraite, laquelle est établie à partir de calculs actuariels propres au groupe d'employés concernés. Pour l'exercice clos le 31 décembre 2008, le recouvrement de coût se chiffre à 39 \$ (10 \$ au 31 décembre 2007).

Comme il est décrit à la note 21, Air Canada a conclu avec Aveos une Entente sur les régimes de retraite et les avantages complémentaires selon laquelle certains actifs et certaines obligations au titre des régimes de retraite et d'avantages complémentaires seront transférés à Aveos.

Comme il est indiqué à la note 2, pour comptabiliser les régimes de retraite, la direction d'Air Canada doit faire des estimations importantes, notamment en ce qui concerne le taux d'actualisation applicable à l'obligation au titre des prestations et au taux prévu de rendement des actifs du régime.

### Taux d'actualisation

Le taux d'actualisation utilisé pour déterminer l'obligation au titre des prestations a été calculé par rapport aux taux d'intérêt en vigueur sur le marché pour les obligations de sociétés cotées « AA » ou mieux et pour des flux de trésorerie correspondant approximativement au calendrier et au montant des paiements prévus des prestations. Une augmentation de 0,25 % se traduit par une diminution de 305 \$ de l'obligation au titre des régimes de retraite et par une diminution de 10 \$ de la charge de retraite. Une diminution de 0,25 % se traduit par une augmentation de 313 \$ de l'obligation au titre des régimes de retraite et par une diminution de 9 \$ au titre de la charge de retraite.

### Hypothèse concernant le rendement prévu des actifs

Le taux de rendement à long terme prévu par la Société à partir des hypothèses sur l'actif est fonction des faits et circonstances qui existent à la date d'évaluation et de la composition particulière du portefeuille du régime. La direction d'Air Canada analyse avec ses actuaires les prévisions de rendement à long terme des diverses catégories d'actifs et établit à partir de celles-ci la stratégie de répartition de l'actif qu'adoptera Air Canada, tout en prenant en compte la durée plus longue du portefeuille d'obligations par rapport à celle d'autres régimes de retraite. Ces facteurs servent à déterminer le taux moyen de rendement prévu des sommes capitalisées aux fins du versement des prestations de retraite. Même si l'analyse prend en compte les rendements récents,

y compris la baisse importante de la valeur des actifs du régime en 2008, et historiques des caisses de retraite, le taux retenu pour hypothèse est avant tout un taux prospectif à long terme. Rien ne garantit que le régime produira le taux de rendement retenu comme hypothèse.

### Obligation au titre des prestations et actif des régimes

Le tableau ci-dessous présente l'information financière sur les changements concernant les régimes de retraite et les régimes d'avantages complémentaires de retraite :

	Régimes de retraite		Autres avantages sociaux futurs	
	2008	2007	2008	2007
<b>Variation de l'obligation au titre des prestations</b>				
Obligation au titre des prestations au début de l'exercice	12 150 \$	13 235 \$	899 \$	966 \$
Coûts des services rendus au cours de l'exercice	203	254	62	69
Coûts financiers	706	649	52	49
Cotisations salariales	83	88	-	-
Prestations versées	(677)	(648)	(57)	(51)
Modifications des régimes	2	-	-	-
Autres prestations liées à la cessation d'emploi	-	2	-	-
Gain actuariel	(1 738)	(1 278)	(189)	(119)
Déconsolidation de Jazz	-	(100)	-	-
Gain (perte) de change	-	(52)	23	(15)
	10 729	12 150	790	899
<b>Variation de l'actif des régimes</b>				
Juste valeur de l'actif des régimes au début de l'exercice	11 747	11 858	-	8
Rendement réel de l'actif des régimes	(1 879)	197	-	-
Cotisations patronales	456	382	57	43
Cotisations salariales	83	88	-	-
Prestations versées	(677)	(648)	(57)	(51)
Déconsolidation de Jazz	-	(81)	-	-
Gain (perte) de change	(13)	(49)	-	-
	9 717	11 747	-	-
<b>Déficit à la fin de l'exercice</b>	<b>1 012</b>	<b>403</b>	<b>790</b>	<b>899</b>
Cotisations patronales après la date d'évaluation	-	(7)	-	(5)
Coût des services passés non constaté	(2)	-	-	-
Gain actuariel net non constaté (perte)	(479)	497	321	149
Provision pour moins-value sur les prestations constituées	9	1	-	-
<b>Obligation nette au titre des prestations</b>	<b>540 \$</b>	<b>894 \$</b>	<b>1 111 \$</b>	<b>1 043 \$</b>
<b>Hypothèses actuarielles moyennes pondérées ayant servi au calcul de l'obligation au titre des prestations constituées</b>				
Taux d'actualisation	7,35 %	5,75 %	6,25 - 7,35 %	5,75 - 6,00 %
Taux d'accroissement de la rémunération a)	2,50 %	2,50 %		

a) Par suite des augmentations salariales, un taux d'accroissement de la rémunération de 1,75 % a été utilisé pour déterminer l'obligation nette au titre des prestations des régimes de retraite pour les exercices 2007 et 2008, et un taux de 2,50 % a été utilisé pour les exercices restants.

En vertu des conditions des régimes agréés canadiens et des régimes d'avantages complémentaires, aucune indexation n'est prévue après le 1<sup>er</sup> janvier 2007.

Le déficit au titre des régimes de retraite qui n'étaient pas entièrement capitalisés à la fin de l'exercice est le suivant :

	2008	2007
Régimes agréés canadiens	383 \$	35 \$
Régimes des États-Unis, du Royaume-Uni et du Japon	83	17
Régimes complémentaires	606	665
	<b>1 072 \$</b>	<b>717 \$</b>

Sur une base comptable, le déficit net des régimes de retraite au 31 décembre 2008 était de 1 012 \$ (403 \$ en 2007). L'augmentation du déficit comptable est principalement attribuable aux diminutions importantes de la valeur de marché de l'actif des régimes, compensée par les gains résultant de la hausse du taux d'actualisation utilisé pour évaluer les obligations au titre des régimes de retraite ainsi que la capitalisation de cotisations patronales au titre des services passés d'un montant de 189 \$.

L'obligation nette au titre des prestations inscrite au bilan est ventilée de la façon suivante :

	2008	2007
Prestations de retraite	540 \$	894 \$
Autres avantages sociaux futurs	1 111	1 043
<b>Obligation nette au titre des prestations</b>	<b>1 651</b>	<b>1 937</b>
Partie à moins d'un an	(244)	(113)
<b>Passif au titre des régimes de retraite et d'avantages complémentaires</b>	<b>1 407 \$</b>	<b>1 824 \$</b>

La part à moins d'un an liée aux prestations de retraite représente les cotisations au titre des services passés pour les régimes agréés canadiens devant être payées en 2009, tandis que la part à moins d'un an liée aux autres avantages sociaux futurs est une estimation des réclamations qui seront reçues en 2009. La part à moins d'un an de l'obligation est incluse dans les « Crédeurs et charges à payer ».

Pour l'exercice 2008, les paiements en espèces, constitués des cotisations en espèces d'Air Canada au titre de ses régimes à prestations déterminées, des paiements en espèces aux bénéficiaires des régimes de retraite et d'avantages complémentaires de retraite, et des cotisations en espèces aux régimes de retraite à cotisations déterminées, s'élevaient à 514 \$ (428 \$ en 2007).

**Charges de retraite et d'avantages complémentaires**

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

	Régimes de retraite		Avantages complémentaires de retraite	
	2008	2007	2008	2007
<b>Ventilation de la charge de retraite, montant net</b>				
Coûts des services rendus au cours de l'exercice	203 \$	254 \$	62 \$	69 \$
Coûts financiers	706	649	52	49
Rendement réel de l'actif des régimes	1 879	(148)	-	-
Gain actuariel	(1 738)	(1 278)	(189)	(119)
Modifications des régimes	2	-	-	-
Autres prestations	-	2	-	-
<b>Coûts survenus pendant l'exercice</b>	<b>1 052</b>	<b>(521)</b>	<b>(75)</b>	<b>(1)</b>
<b>Écart entre les coûts survenus et les coûts constatés pendant l'exercice en ce qui concerne :</b>				
Rendement de l'actif des régimes	(2 711)	(622)	-	-
Perte actuarielle	1 742	1 285	172	103
Modifications des régimes	(2)	-	-	-
Augmentation de la provision sur moins-value sur l'actif des prestations constituées	8	1	-	-
<b>Charge de retraite nette liée aux régimes</b>	<b>89</b>	<b>143</b>	<b>97</b>	<b>102</b>
Montant imputé à Aveos et à Aéroplan	(23)	(6)	(16)	(4)
<b>Charge nette de retraite et d'avantages complémentaires<sup>1)</sup></b>	<b>66 \$</b>	<b>137 \$</b>	<b>81 \$</b>	<b>98 \$</b>
<b>Hypothèses actuarielles moyennes pondérées ayant servi au calcul de l'obligation au titre des prestations</b>				
Taux d'actualisation	5,75 %	5,00 %	5,75 - 6,00 %	5,00 - 5,50 %
Taux de rendement à long terme attendu de l'actif des régimes	7,15 %	7,15 %	s.o.	s.o.
Taux d'accroissement de la rémunération <sup>2)</sup>	2,50 %	2,50 %		

<sup>1)</sup> Comprend des prestations de retraite de néant (4 \$ en 2007) relativement à Jazz, qui était consolidée jusqu'au 24 mai 2007 conformément à la NOC-15.

<sup>2)</sup> Un taux d'accroissement de la rémunération de 1,75 % en 2007 et en 2008 et de 2,50 % pour les exercices restants a été utilisé pour déterminer la charge nette de retraite.

**Avantages complémentaires – Analyse de sensibilité**

Les taux hypothétiques relatifs aux coûts de santé ont une incidence marquée sur les sommes déclarées à l'égard des régimes de santé. En 2008, un taux d'augmentation annuel de 8,25 % (9,25 % en 2007) du coût par personne des prestations de santé couvertes a été retenu pour hypothèse. On prévoit que le taux devrait diminuer progressivement pour s'établir à 5 % d'ici 2015. Une augmentation de un point des taux aurait fait monter de 1 \$ le total des coûts des services rendus et des coûts financiers, et de 16 \$ l'obligation. Une diminution de un point de ces taux aurait fait baisser de 1 \$ le total des coûts des services rendus et des coûts financiers et de 21 \$ l'obligation.

**Obligations de capitalisation au titre des régimes de retraite**

Les obligations de capitalisation au titre des régimes de retraite versées en 2008 se sont élevées à 456 \$ pour les régimes agréés canadiens et les autres conventions de retraite. Dans le cas des régimes canadiens agréés, les exigences de capitalisation sont fondées sur les cotisations minimales au titre des services passés communiquées dans l'évaluation actuarielle annuelle, majorées d'une projection des cotisations au titre des services rendus au cours de l'exercice.

Au 1<sup>er</sup> janvier 2008, le déficit de solvabilité des régimes canadiens agréés était de 1 175 \$. Au 1<sup>er</sup> janvier 2009, le déficit de solvabilité des régimes de retraite agréés s'élevait à 2 835 \$.

Air Canada suit la situation de près et évalue diverses initiatives, qui ne sont pas toutes de son ressort, susceptibles de réduire les obligations de capitalisation au titre des régimes de retraite en 2009 et par la suite (comme il est décrit ci-dessous), dont les suivantes :

- l'allègement temporaire de la capitalisation du déficit de solvabilité proposé par le gouvernement du Canada;
- l'application éventuelle d'une méthode de lissage à la valeur des actifs;
- la révision des lois et règlements encadrant les régimes de retraite à laquelle procède actuellement le gouvernement du Canada.

En novembre 2008, le gouvernement du Canada a mis en œuvre un règlement prévoyant des mesures temporaires d'allègement de la capitalisation du déficit de solvabilité des régimes de retraite à prestations déterminées sous réglementation fédérale. Aux termes de ces mesures, les répondants des régimes pourront à certaines conditions, porter de cinq à 10 ans la période de capitalisation du déficit de solvabilité dans le cas des déficits survenus en 2008. Ainsi, les participants et les retraités doivent donner leur accord quant au prolongement de la période de capitalisation, et la différence entre les paiements selon une période de cinq ans et selon une période de 10 ans doit être garantie par une lettre de crédit. L'une de ces deux conditions doit être remplie d'ici le 31 décembre 2009. Si le répondant du régime n'a pas l'accord des participants et des retraités ou une lettre de crédit en garantie de la différence entre les paiements à la fin de 2009, il est tenu de financer le déficit sur les cinq années qui suivent. Pour les exercices ultérieurs, les réductions des obligations de capitalisation dépendront de la réunion des deux conditions mentionnées ci-dessus. Rien ne garantit que l'allègement proposé sera mis en œuvre.

La *Loi et les Règlements sur les normes de prestation de pension* permettent l'utilisation sur cinq ans d'une méthode de lissage de l'actif limitée à 110 % de la valeur de marché des actifs du régime afin de déterminer les obligations minimales de capitalisation en situation de déficit. Une telle méthode doit toutefois être conforme aux normes actuarielles actuellement en vigueur et reconnue par les autorités de réglementation. En janvier 2009, le gouvernement du Canada a annoncé qu'il se concerterait avec l'organisme qui réglemente les régimes de retraite sous réglementation fédérale pour évaluer d'autres possibilités d'assouplir les obligations de capitalisation en ce qui concerne le lissage des actifs. Air Canada évaluera ces faits pour déterminer leur incidence, s'il en est, sur ses obligations au titre de la capitalisation des régimes de retraite.

Étant donné l'incertitude qui plane sur l'économie et sur la future réglementation de la capitalisation des régimes de retraite, les obligations de capitalisation d'Air Canada pour 2009 ne peuvent pour le moment pas être déterminées avec un degré raisonnable de certitude, mais elles seront nettement supérieures aux niveaux de 2008. La direction d'Air Canada se tient informée des décisions du gouvernement en la matière et est en communication avec des représentants du gouvernement pour ce dossier. Tant que le gouvernement n'aura pas mené à terme ce projet et que l'évaluation de la capitalisation prévue pour le premier semestre de 2009 n'aura pas été effectuée, le montant et le calendrier des versements supplémentaires au titre de la capitalisation des régimes de retraite demeureront incertains. Toute augmentation des obligations de capitalisation pour 2009 serait versée au deuxième semestre de l'exercice, la capitalisation du premier semestre reposant sur les rapports d'évaluation actuarielle au 1<sup>er</sup> janvier 2008.

Se reporter aux notes 1 C) et 1 D) pour une description des événements postérieurs.

#### **Règlement sur la capitalisation du déficit de solvabilité des régimes de pension d'Air Canada (2004)**

Le 9 août 2004, le gouvernement du Canada a entériné le *Règlement sur la capitalisation du déficit de solvabilité des régimes de pension d'Air Canada* (le « Règlement sur les retraites »). Le Règlement sur les retraites permet à Air Canada de combler les déficits de solvabilité de ses régimes agréés canadiens au 1<sup>er</sup> janvier 2004 sur dix ans, au lieu des cinq années requises en vertu des règles habituelles et selon un calendrier convenu de cotisations annuelles variables plutôt qu'au moyen de versements égaux annuels prévus dans les règles habituelles. Le Règlement sur les retraites est entré en vigueur à la levée de la protection dont jouissait Air Canada au titre de la LACC, le 30 septembre 2004, date à laquelle Air Canada a émis aux fiduciaires des caisses de retraite des billets subordonnés garantis d'une valeur globale d'environ 347 \$. La valeur des billets diminuera à mesure que les versements visant à combler les déficits seront effectués selon l'échéancier convenu et ne pourra devenir exigible en entier qu'à la survenance de certaines défaillances prévues. Au 31 décembre 2008, la valeur des billets garantis en circulation était de 20 \$ (89 \$ en 2007). La

juste valeur de l'obligation au titre des prestations de retraite inscrite au bilan de la Société tient compte de l'incidence de l'émission de billets subordonnés garantis. La capitalisation des billets est incluse dans tous les flux de trésorerie attendus futurs nécessaires pour financer l'obligation au titre des prestations.

La composition de l'actif des régimes agréés canadiens et la répartition cible sont représentées ci-dessous :

	2008	2007	Répartition cible
Actions	52,9 %	58,9 %	59,0 %
Obligations et hypothèques	43,5 %	36,1 %	41,0 %
Trésorerie et placements à court terme	3,6 %	5,0 %	0,0 %
	<b>100,0 %</b>	<b>100,0 %</b>	<b>100,0 %</b>

#### *Régimes agréés canadiens*

En ce qui concerne les régimes agréés canadiens, les placements sont effectués conformément à l'Énoncé de la politique et des objectifs en matière de placement de la Fiducie globale des caisses de retraite d'Air Canada. En matière de rendement de ses placements, la Fiducie globale vise à dégager un taux annualisé général qui, à long terme, soit d'au moins 3,75 % supérieur à l'inflation.

Outre l'affectation générale de l'actif, résumée dans le tableau présenté ci-dessus, la gestion de chaque catégorie d'actif est assurée selon les principes suivants :

- Les placements en titres de capitaux propres peuvent comprendre des titres convertibles, et ils doivent être répartis de façon diversifiée sur plusieurs secteurs d'activité industrielle ou économique. Les titres étrangers peuvent former de 37 % à 43 % de la valeur de marché totale de la fiducie. Des limites sont fixées quant aux valeurs globales pouvant être affectées à un titre donné, tant sur le plan du coût que sur celui de la valeur de marché. Les instruments dérivés sont autorisés dans la mesure où ils ne servent pas à des fins spéculatives ni à créer un emprunt.
- Les placements en obligations et en titres hypothécaires visent des placements prudents à long terme dans des titres ayant au moins la cote « A ». Hormis les titres du gouvernement ou des provinces du Canada, où la fiducie est autorisée à investir la totalité de ses placements à taux fixe, ces derniers doivent être étalés sur des titres et secteurs diversifiés. Le rendement cible est composé à 40 % du rendement global de l'indice obligataire universel Scotia Capitaux et à 60 % du rendement global de l'indice obligataire à long terme Scotia Capitaux.

Des politiques de placement analogues sont établies pour d'autres régimes de retraite dont Air Canada est le promoteur.

Se reporter aux notes 1 C) et 1 D) pour une description des événements postérieurs.

#### **Régimes à cotisations déterminées**

Les cadres, le personnel administratif et certains employés syndiqués de la Société peuvent participer à des régimes à cotisations déterminées. Les cotisations varient de 3 % à 6 % pour les employés au Canada et de 3 % à 7 % pour les participants au Royaume-Uni. La Société verse une cotisation d'un montant équivalent. La charge au titre des régimes à cotisations déterminées de la Société s'élève à 1 \$ pour l'exercice terminé le 31 décembre 2008 (4 \$ en 2007).

**12. AUTRES PASSIFS À LONG TERME**

	2008	2007
Obligation au titre des milles Aéroplan a)	- \$	29 \$
Passif au titre des contrats de location avions défavorables b)	37	54
Excédent des versements au titre des locations avions sur les frais de location	56	54
Passif à long terme lié au personnel c)	35	47
Participation dans Aéroplan d)	-	142
Passif au titre de la sécurité professionnelle et de l'assurance contre les accidents du travail	37	45
Gains reportés sur les contrats de cession-bail d'appareils	76	-
Autres e)	129	112
	<b>370 \$</b>	<b>483 \$</b>

- a) Air Canada a un passif à l'égard des milles Aéroplan qui ont été émis par Air Canada avant le 1<sup>er</sup> janvier 2002. Au 31 décembre 2008, Air Canada affichait toujours à cet égard un passif d'environ 35 \$, dont la totalité était inscrite au poste Produits passages perçus d'avance (84 \$ en 2007).
- b) Le passif au titre des contrats de location d'avions défavorables représente la valeur actualisée nette de l'excédent des versements au titre des locations d'avions sur le montant estimatif des frais de location sur le marché relativement à des contrats de location en vigueur au moment du passage à la comptabilité nouveau départ.
- c) Le tableau ci-dessous indique les changements apportés aux provisions liées à la main-d'œuvre, comprises dans le passif à long terme lié au personnel :

	2008	2007
Solde au début de l'exercice	66 \$	109 \$
Accroissement des intérêts	4	5
Charges constatées au titre des salaires et charges sociales	21	29
Charges engagées	(37)	(71)
Déconsolidation de Jazz	-	(4)
Sortie des passifs liés à ACTS	-	(2)
Solde à la fin de l'exercice	54	66
Partie échéant à moins d'un an des créiteurs et charges à payer	(19)	(19)
	<b>35 \$</b>	<b>47 \$</b>

De temps à autre, la Société offre certains programmes de cessation d'emploi à certains employés. Le coût de ces programmes est constaté dans les charges d'exploitation.

Par suite des hausses records du prix du carburant, Air Canada a annoncé, le 17 juin 2008, une réduction de la capacité qui aura une incidence sur le parc aérien et sur l'effectif dès la mise en œuvre des horaires d'automne et d'hiver. En 2008, Air Canada a comptabilisé une charge de 8 \$ dans le poste « Salaires et charges sociales » au titre de la réduction de l'effectif. Cette charge donnera lieu à des décaissements d'ici un an.

- d) Représente la participation négative d'ACE dans le Fonds de revenu Aéroplan (note 3) au 31 décembre 2007.
- e) Le poste « Autres » comprend les obligations liées à la mise hors service d'immobilisations de la Société. Aux termes des baux fonciers respectifs auxquels elles sont parties, chaque société d'avitaillement a l'obligation, à l'échéance du bail, de restaurer les biens loués à l'état de terrain vacant et de réparer tous dommages causés à l'environnement dont elle est responsable. S'il devait s'avérer que des sociétés d'avitaillement soient tenues de participer aux coûts de restauration des lieux, chaque compagnie aérienne contractante y participerait d'une manière proportionnelle à l'utilisation qu'elle a faite du réseau. Pour toutes les sociétés d'avitaillement canadiennes dans lesquelles la Société détient une participation, la Société a constaté une obligation de 8 \$ (montant non actualisé de 50 \$) [7 \$ (montant non actualisé de 44 \$)]

en 2007]; cette charge représente la valeur actualisée des obligations estimatives de remise en état et de restauration qu'elle pourrait devoir engager à la fin du bail, à un taux de 8 % (8 % en 2007), aux diverses échéances des baux, qui s'étalent de 2032 à 2039. Cette estimation est fondée sur diverses hypothèses, y compris le coût global de désaffectation et de restauration et la sélection de différentes approches relatives à la désaffectation et à la restauration.

### 13. RÉMUNÉRATION À BASE D' ACTIONS

#### Régime d' options sur actions d' ACE

Certains employés de la Société participent au régime d' options sur actions d' ACE. La participation au régime est limitée aux employés détenant des postes qui, de l' avis du conseil d' administration d' ACE (ou d' un comité désigné par ce conseil), ont une incidence notable sur les résultats d' ACE à long terme. Le régime d' options sur actions prévoit un prix d' exercice représentant pas moins de 100 % du cours des actions sous-jacentes au moment de l' attribution. Aux termes du régime d' options sur actions, 50 % des options ont une période d' acquisition de quatre ans. Les options restantes s' acquièrent en fonction des rendements obtenus à l' égard des objectifs de bénéfice net établis par le conseil d' ACE pour la même période. Toutes les options expirent au bout de sept ans. Les conditions du régime d' options sur actions d' ACE précisent que, au départ à la retraite d' un employé, les options attribuées à cet employé peuvent être exercées pourvu que les options aient été acquises dans les trois ans précédant la date du départ à la retraite.

Conformément aux termes du régime d' options sur actions d' ACE, en novembre 2007, le conseil d' administration d' ACE s' est prononcé en faveur de l' acquisition immédiate des options sur actions d' ACE non acquises. Cette mesure s' est traduite par la passation immédiate en charges de toute la rémunération à base d' actions reportée sur les options d' ACE en cours attribuées aux employés d' Air Canada, après déduction des montants inscrits antérieurement comme une charge de rémunération. Cette charge de 12 \$ est incluse dans le montant ci-dessous en 2007. Par suite de l' acquisition immédiate de toutes les options d' ACE attribuées, aucune charge au titre de la rémunération à base d' actions ne sera comptabilisée relativement au régime d' options sur actions d' ACE.

Le nombre d' options sur actions d' ACE attribuées à des salariés, la charge de rémunération connexe constatée (après l' adoption du CPN-162) et les hypothèses ayant servi à établir la charge de rémunération à base d' actions selon le modèle Black-Scholes d' évaluation des options se présentent comme suit :

	2008	2007
Charge de rémunération (en millions de dollars)	- \$	19 \$
Nombre d' options sur actions attribuées	-	-
Moyenne pondérée de la juste valeur par option attribuée (en dollars)	-	-
Juste valeur globale des options sur actions attribuées (en millions de dollars)	-	-
Hypothèses relatives à la moyenne pondérée :		
Taux d' intérêt sans risque	-	-
Volatilité prévue	-	-
Rendement des actions	-	-
Durée de vie prévue des options (en années)	-	-

En 2008, le montant crédité au capital social au titre des options sur actions d' ACE exercées était de 37 \$ (86 \$ en 2007). De nouvelles actions sont émises par la Société pour les options sur actions d' ACE exercées.

Le tableau suivant résume les opérations liées aux salariés de la Société qui participent au régime d'options sur actions d'ACE :

	2008		2007	
	Options (en milliers)	Prix d'exercice moyen pondéré par action	Options (en milliers)	Prix d'exercice moyen pondéré par action
Solde au début de l'exercice	1 682	18,09 \$	3 598	25,98 \$
Options attribuées	-	-	-	-
Options exercées	-	-	(27)	18,70
Options éteintes	-	-	-	-
Options en cours avant distribution supplémentaire le 10 janvier 2007 (3 mars 2006)	-	-	3 571	26,04
Ajustement - distribution supplémentaire ACE a)	-	-	866	-
Options en cours après distribution supplémentaire a)	-	-	4 437	20,95
Options attribuées	-	-	-	-
Options exercées	-	-	(1 037)	17,42
Options éteintes	-	-	(2)	26,16
Options en cours avant distribution supplémentaire le 14 mars 2007	-	-	3 398	22,02
Ajustement - distribution supplémentaire ACE a)	-	-	591	-
Options en cours après distribution supplémentaire a)	-	-	3 989	18,75
Options attribuées	-	-	-	-
Options exercées	-	-	(10)	18,53
Options éteintes	-	-	(125)	25,95
Options en cours avant distribution supplémentaire le 24 mai 2007	-	-	3 854	18,53
Ajustement - distribution supplémentaire ACE a)	-	-	613	-
Options en cours après distribution supplémentaire a)	-	-	4 467	15,98
Options attribuées	-	-	-	-
Options exercées	(1 612)	18,29	(2 591)	14,15
Options éteintes	(9)	11,05	(194)	22,22
<b>Options en cours à la clôture de l'exercice</b>	<b>61</b>	<b>14,11 \$</b>	<b>1 682</b>	<b>18,09 \$</b>
<b>Options pouvant être exercées à la clôture de l'exercice</b>	<b>61</b>	<b>14,11 \$</b>	<b>1 682</b>	<b>18,09 \$</b>

- a) En conformité avec les modalités du régime d'options sur actions d'ACE, chaque distribution de parts d'Aéroplan et de Jazz en 2007 a provoqué un ajustement du prix d'exercice moyen pondéré des options et du nombre d'options en cours. Ces ajustements ont été appliqués à toutes les options sur actions d'ACE non exercées aux dates en vigueur des distributions, que les droits dont elles sont assorties aient été acquis ou non, de façon conforme à l'ajustement des taux de conversion au titre des obligations convertibles de premier rang décrites à la note 9.

En 2008, la valeur intrinsèque totale des options exercées aux termes de ce régime était de 5 \$ (56 \$ en 2007).

Fourchette des prix d'exercice	Dates d'échéance	Options en cours – 2008			Options pouvant être exercées – 2008	
		Nombre d'options en cours	Durée résiduelle moyenne pondérée (en années)	Prix d'exercice moyen pondéré par action	Nombre d'options pouvant être exercées	Prix d'exercice moyen pondéré par action
11,05 \$	2011	38 319	3	11,05 \$	38 319	11,05 \$
19,23 \$	2013	22 911	5	19,23	22 911	19,23
		<b>61 230</b>		<b>14,11 \$</b>	<b>61 230</b>	<b>14,11 \$</b>

Fourchette des prix d'exercice	Dates d'échéance	Options en cours – 2007			Options pouvant être exercées – 2007	
		Nombre d'options en cours	Durée résiduelle moyenne pondérée (en années)	Prix d'exercice moyen pondéré par action	Nombre d'options pouvant être exercées	Prix d'exercice moyen pondéré par action
11,05 \$	2011	410 977	4	11,05 \$	410 977	11,05 \$
21,13 \$	2012	552 259	5	21,13	552 259	21,13
19,10 \$-20,04 \$	2013	718 970	6	19,79	718 970	19,79
		<b>1 682 206</b>		<b>18,09 \$</b>	<b>1 682 206</b>	<b>18,09 \$</b>

La valeur globale intrinsèque des options pouvant être exercées en date du 31 décembre 2008 est de néant (17 \$ au 31 décembre 2007) et la moyenne pondérée de la durée de vie résiduelle est de 3,3 ans.

#### Régime d'intéressement à long terme d'Air Canada

Certains employés d'Air Canada participent au régime d'intéressement à long terme d'Air Canada (le « régime d'intéressement à long terme »), administré par le conseil d'administration d'Air Canada. Le régime d'intéressement à long terme prévoit l'attribution d'options et d'unités d'actions liées au rendement aux dirigeants et membres de la haute direction d'Air Canada.

Les options sur actions attribuées en vertu du régime d'intéressement à long terme ont une durée d'au plus 10 ans et sont assorties d'un prix d'exercice fondé sur la juste valeur de marché des actions au moment de l'attribution des options. La moitié (50 %) des options attribuées aux termes de ce régime seront acquises sur quatre ans, tandis que les 50 % restantes comprendront des caractéristiques d'acquisition selon le rendement. Les conditions d'acquisition selon le rendement sont fondées sur les objectifs de marge d'exploitation (résultat d'exploitation divisé par les produits d'exploitation) et de bénéfice net établis par le conseil d'Air Canada pour la même période. Les conditions du régime d'intéressement à long terme précisent que, au départ à la retraite d'un employé, les options attribuées peuvent être exercées étant donné que les droits d'exercice s'accumulent jusqu'à trois ans avant la date du départ à la retraite.

Le nombre d'options sur actions d'Air Canada attribuées à des employés, la charge de rémunération qui y est liée et les hypothèses ayant servi à établir la charge de rémunération à base d'actions selon le modèle Black-Scholes d'évaluation des options se présentent comme suit :

	2008	2007
Charge de rémunération (en millions de dollars)	(3) \$	4 \$
Nombre d'options sur actions attribuées à des salariés d'Air Canada	11 000	482 870
Moyenne pondérée de la juste valeur par option attribuée (en dollars)	1,99 \$	4,32 \$
Juste valeur globale des options sur actions attribuées (en millions de dollars)	- \$	2 \$
Hypothèses relatives à la moyenne pondérée :		
Taux d'intérêt sans risque	3,29 %	3,94 % - 4,43 %
Volatilité prévue	34 %	34 % - 35 %
Rendement des actions	0 %	0 %
Durée de vie prévue des options (en années)	4,50	4,50

En 2008, Air Canada a contrepassé une charge de 3 \$ au titre de la rémunération à base d'actions, comptabilisée antérieurement. La direction a en effet déterminé que les critères d'acquisition liés au rendement ne seraient pas réunis.

Le tableau suivant résume les opérations liées aux salariés d'Air Canada qui participent au régime d'intéressement à long terme d'Air Canada :

	2008		2007	
	Options	Prix d'exercice moyen pondéré par action	Options	Prix d'exercice moyen pondéré par action
Solde au début de l'exercice	1 720 092	19,24 \$	1 699 678	21,00 \$
Options attribuées	11 000	8,51	482 870	14,74
Options éteintes	(29 645)	21,00	(462 456)	21,00
<b>Options en cours à la fin de l'exercice</b>	<b>1 701 447</b>	<b>19,14 \$</b>	<b>1 720 092</b>	<b>19,24 \$</b>
<b>Options pouvant être exercées à la fin de l'exercice</b>	<b>362 253</b>	<b>19,96 \$</b>	<b>154 653</b>	<b>21,00 \$</b>

Fourchette des prix d'exercice	Dates d'échéance	Options en cours – 2008			Options pouvant être exercées – 2008	
		Nombre d'options en cours	Durée résiduelle moyenne pondérée (en années)	Prix d'exercice moyen pondéré par action	Nombre d'options pouvant être exercées	Prix d'exercice moyen pondéré par action
21,00 \$	2013	1 207 577	5	21,00 \$	301 894	21,00 \$
11,08 \$ - 18,60 \$	2014	482 870	6	14,74	60 359	14,74
8,51 \$	2015	11 000	7	8,51	-	-
		<b>1 701 447</b>		<b>19,14 \$</b>	<b>362 253</b>	<b>19,96 \$</b>

Fourchette des prix d'exercice	Dates d'échéance	Options en cours – 2007			Options pouvant être exercées – 2007	
		Nombre d'options en cours	Durée résiduelle moyenne pondérée (en années)	Prix d'exercice moyen pondéré par action	Nombre d'options pouvant être exercées	Prix d'exercice moyen pondéré par action
21,00 \$	2013	1 237 222	6	21,00 \$	154 653	21,00 \$
11,08 \$ - 18,60 \$	2014	482 870	7	14,74	-	-
		<b>1 720 092</b>		<b>19,24 \$</b>	<b>154 653</b>	<b>21,00 \$</b>

**Unités d'actions liées au rendement**

Le régime d'intéressement à long terme prévoit aussi l'attribution d'unités d'actions liées au rendement. La valeur des unités d'actions liées au rendement est basée sur la juste valeur de marché des actions au moment de l'attribution et elle est comptabilisée à titre d'éléments de capitaux propres. La période d'acquisition des unités d'actions liées au rendement est de trois ans, généralement à compter du 1<sup>er</sup> janvier de l'exercice qui suit l'attribution, et elle est assortie de critères d'acquisition en fonction du rendement basés sur l'atteinte du résultat moyen par action ciblé au terme de la période d'acquisition. À son acquisition et dans la mesure où elle remplit d'autres conditions, chaque unité d'action liée au rendement donne à l'employé qui la détient le droit de recevoir, en guise de paiement, une action ordinaire, un montant en espèces équivalant à la valeur de marché d'une action ordinaire ou une combinaison des deux, au gré du conseil d'administration. Les conditions du régime prévoient qu'au moment où l'employé prend sa retraite, le nombre d'unités d'actions liées au rendement acquises est réparti en fonction du nombre total de mois complets de service actif de l'employé au cours de la période d'acquisition des unités d'actions liées au rendement.

Le nombre d'unités d'actions liées au rendement attribuées aux salariés et la charge de rémunération connexe s'établissent comme suit :

	2008	2007
Charge de rémunération (en millions de dollars)	(2) \$	2 \$
Nombre d'unités d'actions liées au rendement attribuées	1 125 092	232 760
Moyenne pondérée de la juste valeur par unité d'action liée au rendement attribuée (en dollars)	5,22 \$	16,46 \$
Juste valeur totale des unités d'actions liées au rendement attribuées (en millions de dollars)	6 \$	4 \$

Au cours de l'exercice, 5 275 unités d'actions liées au rendement ont été éteintes (27 314 unités d'actions éteintes en 2007).

En 2008, Air Canada a contrepassé une charge de 2 \$ au titre de la rémunération à base d'actions ayant trait aux unités d'actions liées au rendement, qui avait été comptabilisée antérieurement. La direction a en effet déterminé que les critères d'acquisition liés au rendement ne seraient pas réunis.

**Régimes d'actionnariat des employés**

Des régimes d'actionnariat ont été établis afin de permettre aux employés admissibles d'acheter des actions d'ACE et d'Air Canada. En 2007, le régime d'actionnariat des salariés d'ACE a été liquidé. Les employés admissibles d'Air Canada peuvent investir jusqu'à 6 % de leur salaire de base pour l'achat d'actions sur le marché secondaire. La contribution d'Air Canada correspondra à 33,3 % des placements effectués par les employés. Au cours de l'exercice 2008, Air Canada a enregistré une charge de rémunération de 1 \$ (1 \$ en 2007).

**14. CAPITAUX PROPRES**

Le tableau ci-dessous présente les actions ordinaires émises et en circulation d'ACE, ainsi que les actions ordinaires pouvant être émises.

Actions en circulation (en milliers)	2008	2007
<b>Actions émises et en circulation</b>		
Actions à droit de vote variable de catégorie A a)	25 614	82 229
Actions à droit de vote de catégorie B a)	9 293	23 709
<b>Total des actions émises et en circulation</b>	<b>34 907</b>	<b>105 938</b>
<b>Actions ordinaires éventuelles</b>		
Actions privilégiées convertibles b)	11 863	11 291
Obligations convertibles de premier rang c)	13 133	12 210
Options sur actions	61	1 682
<b>Total des actions ordinaires pouvant être émises</b>	<b>25 057</b>	<b>25 183</b>

Les informations présentées dans le tableau ci-dessus tiennent compte des ajustements des obligations convertibles et des options sur actions effectués par suite des distributions de parts du Fonds de revenu Aéroplan et de parts du Fonds de revenu Jazz Air en 2007.

	2008	2007
<b>Capital social et autres capitaux propres</b>		
Actions ordinaires a)	100 \$	243 \$
<b>Total du capital social</b>	<b>100</b>	<b>243</b>
Actions privilégiées convertibles b)	117	117
Obligations convertibles c)	90	90
<b>Total du capital social et autres capitaux propres</b>	<b>307 \$</b>	<b>450 \$</b>

En 2008, la Société a émis 1 611 930 actions ordinaires (3 665 774 en 2007) à l'exercice d'options sur actions pour une contrepartie en espèces de 30 \$ (56 \$ en 2007), 37 \$ (86 \$ en 2007) compte tenu de la juste valeur des options sur actions exercées transférées du surplus d'apport au capital social. En outre, par suite des distributions d'Aéroplan et de Jazz, 376 \$ ont été portés en diminution du capital social.

Le capital social et les autres capitaux propres sont formés des éléments suivants :

**a) Actions ordinaires**
**Actions à droit de vote variable de catégorie A**

Les actions à droit de vote variable de catégorie A ne peuvent être détenues que par des non-Canadiens, lesquels se voient conférer une voix par action à droit de vote variable de catégorie A sauf i) si le pourcentage des voix rattachées aux actions à droit de vote variable de catégorie A en circulation (y compris les actions privilégiées convertibles, après conversion) par rapport à toutes les voix rattachées aux actions à droit de vote en circulation est supérieur à 25 %, ou ii) si le pourcentage des voix exprimées par les porteurs d'actions à droit de vote variable de catégorie A (y compris les actions privilégiées convertibles, après conversion) ou en leur nom à une assemblée donnée par rapport à toutes les voix rattachées aux actions à droit de vote est supérieur à 25 %. Si l'un ou l'autre de ces seuils est dépassé, le droit de vote rattaché à chaque action à droit de vote variable de catégorie A diminuera automatiquement et sans autre formalité de manière que i) l'ensemble des actions de cette catégorie (y compris les actions privilégiées convertibles, après conversion) ne confèrent pas plus de 25 % du total des droits de vote rattachés à l'ensemble des actions à droit de vote d'ACE émises et en circulation ou ii) l'ensemble des voix exprimées par les porteurs d'actions à droit de vote variable de catégorie A (y compris les actions privilégiées convertibles, après conversion) ou en leur nom à une assemblée donnée ne soit pas supérieur à 25 % des voix exprimées à cette assemblée.

**Actions à droit de vote de catégorie B**

Les actions à droit de vote de catégorie B ne peuvent être détenues que par des Canadiens. Chaque action à droit de vote de catégorie B confère le droit d'exprimer une (1) voix en personne ou par procuration à toutes les assemblées des actionnaires d'ACE.

Suit un résumé des changements apportés aux actions ordinaires en circulation et à leur valeur globale déclarée :

	2008	
	Nombre (en milliers)	Valeur
Actions émises au début de l'exercice	105 938	243 \$
Rachat et annulation d'actions ordinaires	(72 643)	(180)
Actions émises par suite de l'exercice d'options sur actions	1 612	37
	<b>34 907</b>	<b>100 \$</b>

	2007	
	Nombre (en milliers)	Valeur
Actions émises au début de l'exercice	102 271	533 \$
Actions émises par suite de l'exercice d'options sur actions	3 667	86
Distributions supplémentaires	-	(376)
	<b>105 938</b>	<b>243 \$</b>

**b) Actions privilégiées convertibles**

Au 30 septembre 2004, 12 500 000 actions privilégiées convertibles ont été émises en contrepartie de 250 \$ avant des frais de 12 \$. Ces actions privilégiées peuvent être converties en 11 863 464 actions ordinaires, au taux de conversion applicable au 31 décembre 2008.

Aux fins comptables, les actions privilégiées convertibles se présentent comme un instrument composé. À la date d'émission, la valeur attribuée à l'option de conversion des porteurs, présentée comme un élément des capitaux propres, représente 123 \$, moins des frais d'attribution de 6 \$, tandis que la valeur attribuée au passif financier est de 127 \$. Les actions privilégiées convertibles seront majorées d'un taux de 5 % par an, composé semestriellement à compter de la date d'émission (l'« appréciation de la valeur »), donnant lieu à une augmentation du passif financier à un taux d'intérêt effectif de 12 %. Le passif financier s'élevait à 206 \$ au 31 décembre 2008 (à 182 \$ au 31 décembre 2007).

Chaque action privilégiée convertible donne à son porteur le droit à un nombre de voix égal au nombre d'actions à droit de vote variable et d'actions à droit de vote dans lequel chaque action privilégiée convertible détenue par ce porteur pourrait être convertie, à condition que les actions privilégiées convertibles détenues par des non-Canadiens soient assujetties, aux fins de vote seulement, à la même réduction proportionnelle du pourcentage des votes applicable aux actions à droit de vote variable que si elles avaient été converties en actions à droit de vote variable.

Les porteurs d'actions privilégiées convertibles participent, après conversion, à tous les dividendes, distributions ou autres opérations similaires offertes aux porteurs d'actions à droit de vote variable et d'actions à droit de vote. Les actions privilégiées convertibles peuvent être converties en tout temps, au gré de leur porteur, en actions à droit de vote variable (si elles sont détenues par un non-Canadien) ou en actions à droit de vote (si elles sont détenues par un Canadien), à un taux de conversion égal à l'appréciation de la valeur de l'action privilégiée convertible (à la date de conversion) divisée par le prix de conversion. Aux fins des modalités des actions privilégiées convertibles, le « prix de conversion » correspond à 26 \$ ou 130 % de la valeur unitaire initiale de 20 \$ attribuée aux actions à droit de vote variable et aux actions à droit de vote le 30 septembre 2004. Le prix de conversion des actions privilégiées convertibles peut faire l'objet de certains ajustements reflétant notamment la protection antidilution habituelle des sociétés ouvertes en cas de fractionnement d'actions, les dividendes sur actions, les subdivisions, les regroupements et autres opérations similaires, les scissions, les droits de souscription ou autres placements ou droits accordés aux porteurs d'actions à droit de vote variable et d'actions à droit de vote et autres opérations similaires.

### Conversion obligatoire

Les porteurs d'actions privilégiées convertibles seront tenus de les convertir en actions ordinaires intégralement payées et libérées au taux de conversion applicable à la date de conversion si le cours de clôture des actions d'ACE sur le marché principal excède 175 % du prix de conversion pendant 30 jours de bourse consécutifs.

Les actions privilégiées convertibles doivent aussi être obligatoirement converties en actions ordinaires intégralement payées et libérées dans les dix jours de chaque date de conversion obligatoire au taux de conversion applicable à la date de conversion, selon l'une ou l'autre des modalités suivantes :

- Si le cours de clôture des actions d'ACE sur le marché principal excède l'appréciation de la valeur d'une action privilégiée pendant au moins 30 des 100 jours de bourse précédant immédiatement la date de conversion obligatoire en question.
- Si le cours de clôture des actions d'ACE sur le marché principal n'excède pas l'appréciation de la valeur d'une action privilégiée pendant au moins 30 des 100 jours de bourse précédant la date de conversion obligatoire en question, i) les porteurs d'actions privilégiées convertibles ne sont pas tenus de convertir ces actions en actions d'ACE, et ii) à la date initiale de la conversion obligatoire, le prix de conversion alors applicable est automatiquement réduit de 3,75 %.
- Si le cours de clôture des actions d'ACE sur le marché principal n'excède pas l'appréciation de la valeur d'une action privilégiée pendant au moins 30 des 100 jours de bourse précédant immédiatement la date d'échéance définitive, les porteurs d'actions privilégiées convertibles ont le droit d'exiger, moyennant préavis écrit signifié à ACE dans les 10 jours suivant la date d'échéance définitive, qu'ACE leur rachète leurs actions privilégiées convertibles en contrepartie d'espèces à un prix de rachat par part correspondant à l'appréciation de la valeur à la date d'échéance définitive.

La première conversion obligatoire a lieu au septième anniversaire de la date d'émission.

Sous réserve des droits, privilèges, restrictions et conditions rattachés aux actions d'ACE qui prennent rang avant les actions privilégiées convertibles, au moment de la liquidation ou de la dissolution d'ACE ou de toute autre distribution de ses éléments d'actif entre ses actionnaires en vue de liquider ses affaires, les porteurs d'actions privilégiées convertibles ont le droit de recevoir, avant les porteurs d'actions d'ACE et par préséance sur eux, un montant égal à l'appréciation de la valeur des actions privilégiées convertibles à la date de la liquidation, de la dissolution ou de la distribution.

Les porteurs d'actions privilégiées convertibles participent, après conversion, à tous les dividendes, distributions, attributions d'actions lors de scissions ou d'actions de filiales, émissions de droits de souscription ou autres offres faites aux porteurs d'actions à droit de vote variable de catégorie A et d'actions à droit de vote de catégorie B ou dans le cadre de toute autre opération semblable.

On se reportera à la note 19 pour de plus amples renseignements concernant les offres de rachat substantielles de janvier 2009 et de mars 2009 qui se sont traduites par le rachat aux fins d'annulation de 74 %, soit 9,3 millions, des 12,5 millions d'actions privilégiées convertibles en circulation au 31 décembre 2008.

### c) Obligations convertibles

En 2005, la Société a émis pour 330 \$ d'obligations convertibles de premier rang échéant en 2035 (les « obligations convertibles ») pour un produit net de 319 \$. Aux fins comptables, les obligations convertibles se présentent comme un instrument composé, où l'option de conversion est inscrite au titre des autres capitaux propres ci-dessus. Voir la note 9 pour un complément d'information. En 2008, les obligations convertibles converties au gré du porteur avaient une valeur nominale de 1 \$ (6 \$ en 2007).

Voir la note 19 pour un complément d'informations concernant l'offre de rachat substantielle de janvier 2009 qui a donné lieu au rachat aux fins d'annulation de 80 % des obligations convertibles de premier rang en circulation.

**d) 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 \$, conformément aux modalités de l'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.

Au rachat pour annulation par ACE des actions à droit de vote variable de catégorie A et des actions à droit de vote de catégorie B, le capital social a diminué de 115 \$, le surplus d'apport de 228 \$ et les bénéfices non répartis de 1 155 \$.

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 entré en vigueur le 11 janvier 2008 et il a été établi selon l'acte de fiducie régissant les obligations convertibles de premier rang.

**e) 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 d'environ 500 \$, 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.

Au rachat pour annulation par ACE des actions à droit de vote variable de catégorie A et des actions à droit de vote de catégorie B, le capital social a diminué de 65 \$, le surplus d'apport, de 101 \$ et les bénéfices non répartis, de 334 \$.

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 entré en vigueur le 19 juin 2008 et il a été établi selon l'acte de fiducie régissant les obligations convertibles de premier rang.

**Cumul des autres éléments du résultat étendu**

Le tableau qui suit présente les composantes du cumul des autres éléments du résultat étendu au 31 décembre 2008 :

Exercices terminés les 31 décembre (en millions de dollars canadiens)	2008	2007
<b>Cumul des autres éléments du résultat étendu</b>		
Variation latente de la juste valeur des dérivés au cours de l'exercice (après impôts de 6 \$ en 2008 et 28 \$ en 2007)	(606) \$	56 \$
Écart de conversion cumulatif relatif à ACTS	-	(2)
<b>Total – Cumul des autres éléments du résultat étendu</b>	<b>(606) \$</b>	<b>54 \$</b>

**15. RÉSULTAT PAR ACTION**

Le tableau ci-dessous illustre le calcul du résultat de base et du résultat dilué par action :

(en millions, sauf les montants par action)	2008	2007
<b>Numérateur :</b>		
<b>Numérateur utilisé pour le calcul du résultat de base par action :</b>		
Bénéfice de l'exercice	(120) \$	1 398 \$
Effet des titres potentiellement dilutifs :		
Options sur actions	-	-
Actions privilégiées convertibles	-	30
Obligations convertibles de premier rang	-	29
<b>Numérateur ajusté servant au calcul du résultat dilué par action</b>	<b>(120) \$</b>	<b>1 457 \$</b>
<b>Dénominateur :</b>		
<b>Dénominateur utilisé pour le calcul du résultat de base par action :</b>		
<b>Nombre moyen pondéré d'actions</b>	46	103
Effet des titres potentiellement dilutifs :		
Options sur actions	-	2
Actions privilégiées convertibles	-	11
Obligations convertibles de premier rang	-	11
<b>Dénominateur ajusté servant au calcul du résultat dilué par action</b>	<b>46</b>	<b>127</b>
<b>Résultat par action - de base</b>	<b>(2,59) \$</b>	<b>13,51 \$</b>
<b>Résultat par action - dilué</b>	<b>(2,59) \$</b>	<b>11,44 \$</b>

*Le calcul du résultat par action est effectué à partir de dollars complets et non de millions arrondis.*

*Il n'est donc pas possible de se servir des montants ci-dessus pour recalculer les valeurs par action.*

L'effet dilutif des options sur actions en cours sur le résultat par action est déterminé suivant la méthode du rachat d'actions. Selon cette méthode, le produit découlant de l'exercice de ces titres est réputé être utilisé pour l'achat d'actions à droit de vote de catégorie B.

N'entrent pas dans le calcul du résultat dilué par action 61 230 options en cours (néant en 2007) pour lesquelles le prix d'exercice était supérieur au cours moyen des actions ordinaires pour l'exercice.

Toutes les options sur actions, obligations convertibles de premier rang et actions privilégiées convertibles ont un effet anti-dilutif pour l'exercice terminé le 31 décembre 2008 et ont été exclues du calcul.

Voir la note 19 pour de plus amples informations concernant les offres de rachat substantielles de janvier 2009 et de mars 2009 qui se sont traduites par le rachat, aux fins d'annulation, de 74 % ou 9,3 millions d'actions des 12,5 millions d'actions privilégiées convertibles en circulation au 31 décembre 2008.

Voir la note 19 pour de plus amples informations concernant l'offre de rachat substantielle de janvier 2009 qui s'est traduite par le rachat, aux fins d'annulation, de 80 % des obligations de premier rang convertibles en circulation.

## 16. INFORMATIONS SECTORIELLES

### Compositions des secteurs d'activité

ACE compte deux secteurs isolables : Air Canada et Éléments non sectoriels et éliminations (« ENSE »). En 2007, ACE regroupait les secteurs suivants : Air Canada, Aéroplan Société en commandite (« Aéroplan ») – jusqu'au 14 mars 2007, Jazz Air SEC (« Jazz ») – jusqu'au 24 mai 2007, ACTS SEC (« ACTS ») – jusqu'au 16 octobre 2007, ainsi que les Éléments non sectoriels et éliminations (« ENSE »).

Les ENSE comprennent les activités non sectorielles et les activités de financement et d'investissement d'ACE. En 2007, le traitement comptable des participations d'ACE dans Aéroplan, Jazz et ACTS a été modifié, passant de la consolidation à la méthode de la comptabilisation à la valeur de consolidation, avec présentation dans les ENSE. Depuis le 9 mai 2008 et le 7 février 2008, respectivement, ACE ne comptabilise plus Aéroplan (note 3) et Jazz (note 4), mais les distributions d'Aéroplan et de Jazz sont présentées dans les ENSE. Les ENSE comprennent également certains ajustements de consolidation liés aux différences sur le plan de la constatation des produits entre les différents secteurs d'exploitation. En l'occurrence, ces ajustements de consolidation ont trait aux moments et à la façon dont sont constatés les produits liés aux échanges de milles Aéroplan (jusqu'au 14 mars 2007), ainsi qu'aux moments où sont constatés les produits tirés des services de maintenance assurés par ACTS (à l'achèvement des contrats de services d'entretien moteurs ou de maintenance des composants, jusqu'au 16 octobre 2007) par rapport à la comptabilisation des charges à Air Canada et Jazz, c'est-à-dire à l'achèvement des travaux. En outre, des ajustements de consolidation ont 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 méthode de comptabilisation des participations d'ACE dans Aéroplan et ACTS, ces ajustements de consolidation ne sont plus comptabilisés dans les ENSE. Les impôts sur les bénéfices futurs sont constatés à même les entités imposables concernées et ne sont pas attribués aux entités non imposables.

Les ajustements de consolidation liés à Aéroplan constatés au sein des ENSE pour la période au cours de laquelle Aéroplan a été consolidée visaient surtout les écarts entre les moments où Aéroplan constate ses produits (au moment où des milles sont échangés contre une prime-voyage) et les moments prescrits par la méthode comptable de constatation des produits sur une base consolidée (c'est-à-dire lorsque le transport faisant l'objet de la prime est assuré). En outre, dans le secteur Aéroplan des états financiers consolidés d'ACE, les produits qu'Aéroplan tire de l'échange de milles sont constatés dans les « autres produits », tandis que dans les états financiers consolidés, l'équivalent des milles échangés contre des places sur des vols d'Air Canada et de Jazz est constaté dans les « produits passages ». Cela donne lieu à l'élimination de certains montants inscrits au titre des autres produits d'Aéroplan au sein des ENSE, étant donné que, sur une base consolidée, les milles Aéroplan échangés contre des places sur des vols d'Air Canada et de Jazz sont constatés dans les « produits passages ». Cela donne également lieu à un ajustement des produits passages comptabilisés au sein des ENSE. Dans les informations sectorielles concernant Aéroplan, le coût constaté par Aéroplan relativement à l'achat de primes est constaté dans les « autres charges d'exploitation ».

L'information financière sectorielle ici présentée s'aligne sur les modes internes de production de l'information financière aux fins de la prise des décisions d'exploitation. Les différents secteurs négocient les uns avec les autres comme s'ils n'étaient pas apparentés.

Suit un rapprochement entre les montants globaux présentés par chaque secteur d'activité et les montants correspondants des états financiers consolidés :

	2008			2007*					
	Air Canada	ENSE	Total ACE	Air Canada	Aéroplan	Jazz	ACTS	ENSE	Total ACE
Produits passages	9 713 \$	- \$	9 713 \$	9 329 \$	- \$	- \$	- \$	15 \$	9 344 \$
Produits fret	515	-	515	548	-	-	-	-	548
Autres produits	851	1	852	649	198	3	193	(109)	934
Produits externes	11 079	1	11 080	10 526	198	3	193	(94)	10 826
Produits intersectoriels	3	(3)	-	120	3	610	604	(1 337)	-
<b>Total des produits</b>	<b>11 082</b>	<b>(2)</b>	<b>11 080</b>	<b>10 646</b>	<b>201</b>	<b>613</b>	<b>797</b>	<b>(1 431)</b>	<b>10 826</b>
Carburant avions	3 419	-	3 419	2 552	-	125	-	(124)	2 553
Salaires et charges sociales	1 877	31	1 908	1 920	17	139	272	35	2 383
Redevances aéroportuaires et de navigation	1 001	-	1 001	1 022	-	80	-	(81)	1 021
Achat de capacité à Jazz	948	-	948	923	-	-	-	(386)	537
Amortissement et désuétude	694	(8)	686	548	3	9	31	(9)	582
Maintenance avions	659	-	659	757	-	50	235	(527)	515
Restauration et fournitures connexes	314	-	314	313	-	6	-	(1)	318
Communications et technologies de l'information	286	-	286	275	7	2	13	(16)	281
Locations avions	279	-	279	282	-	57	-	(16)	323
Commissions	194	-	194	201	-	-	-	-	201
Charge exceptionnelle liée à la restructuration de la main-d'œuvre	-	-	-	-	-	-	15	-	15
Autres charges d'exploitation	1 450	10	1 460	1 420	134	83	211	(204)	1 644
<b>Total des charges d'exploitation</b>	<b>11 121</b>	<b>33</b>	<b>11 154</b>	<b>10 213</b>	<b>161</b>	<b>551</b>	<b>777</b>	<b>(1 329)</b>	<b>10 373</b>
<b>Bénéfice d'exploitation (perte) avant l'élément suivant</b>	<b>(39)</b>	<b>(35)</b>	<b>(74)</b>	<b>433</b>	<b>40</b>	<b>62</b>	<b>20</b>	<b>(102)</b>	<b>453</b>
Provision pour enquêtes sur le fret	(125)	-	(125)	-	-	-	-	-	-
<b>Bénéfice d'exploitation (perte)</b>	<b>(164)</b>	<b>(35)</b>	<b>(199)</b>	<b>433</b>	<b>40</b>	<b>62</b>	<b>20</b>	<b>(102)</b>	<b>453</b>
Intérêts créditeurs	57	27	84	92	3	2	-	29	126
Intérêts débiteurs	(319)	(54)	(373)	(348)	(3)	(3)	(14)	(52)	(420)
Intérêts capitalisés	37	-	37	108	-	-	-	-	108
Gain (perte) sur actifs	(34)	980	946	19	-	-	-	1 347	1 366
Gain sur instruments financiers comptabilisés à la juste valeur	92	-	92	26	-	-	-	-	26
Bénéfice (perte) lié aux participations comptabilisées à la valeur de consolidation et autres revenus de placement	-	(64)	(64)	-	-	-	-	71	71
Autres produits (charges) hors exploitation	(3)	1	(2)	(19)	(1)	1	(2)	9	(12)
Participation sans contrôle	(12)	250	238	(9)	-	-	-	(148)	(157)
Gain (perte) de change	(655)	-	(655)	317	-	-	(4)	-	313
Charge d'impôts sur les bénéfices	(24)	(200)	(224)	(190)	-	-	-	(286)	(476)
<b>Bénéfice sectoriel (perte)</b>	<b>(1 025) \$</b>	<b>905 \$</b>	<b>(120) \$</b>	<b>429 \$</b>	<b>39 \$</b>	<b>62 \$</b>	<b>- \$</b>	<b>868 \$</b>	<b>1 398 \$</b>

\*ACE ne consolide plus les résultats et la situation financière d'Aéroplan depuis le 14 mars 2007, de Jazz depuis le 24 mai 2007 et d'ACTS Aéro depuis le 16 octobre 2007 (voir les notes 3, 4 et 5, respectivement). Les bénéfices liés aux participations dans ACTS Aéro comptabilisés à la valeur de consolidation sont constatés au sein des ENSE prospectivement à compter du 16 octobre 2007. Les bénéfices liés aux participations dans Aéroplan et Jazz comptabilisés à la valeur de consolidation sont constatés au sein des ENSE jusqu'au 9 mai 2008 et jusqu'au 7 février 2008, respectivement. Après ces dates, le bénéfice aux fins de distribution tiré d'Aéroplan et de Jazz est comptabilisé dans les ENSE. Pour l'exercice terminé le 31 décembre 2008, un résultat de (69 \$) lié aux participations d'ACE comptabilisées à la valeur de consolidation est inscrit dans les bénéfices (pertes) tirés des participations et autres revenus de placement.

En 2008, le poste Amortissement et désuétude comprend un montant de 646 \$ (516 \$ en 2007) au titre de l'amortissement d'immobilisations corporelles, ventilé comme suit : Air Canada – 646 \$ (505 \$ en 2007), Jazz - néant (9 \$ en 2007), ACTS - néant (6 \$ en 2007) et ENSE - néant [(4 \$) en 2007].

**Information d'ordre géographique**

<b>Produits passages</b>	<b>2008</b>	<b>2007*</b>
Lignes intérieures	4 108 \$	3 977 \$
Lignes transfrontalières Canada-États-Unis	1 876	1 887
Lignes transatlantiques	1 883	1 808
Lignes transpacifiques	995	968
Autres	851	704
	<b>9 713 \$</b>	<b>9 344 \$</b>

<b>Produits fret</b>	<b>2008</b>	<b>2007*</b>
Lignes intérieures	97 \$	108 \$
Lignes transfrontalières Canada-États-Unis	18	24
Lignes transatlantiques	212	219
Lignes transpacifiques	142	158
Autres	46	39
	<b>515 \$</b>	<b>548 \$</b>

\*ACE ne consolide plus les résultats et la situation financière de Jazz depuis le 24 mai 2007 (note 4).

Les produits passages et fret sont fonction des produits tirés des vols ayant leurs points de départ et de destination dans un pays ou une région spécifique. Les lignes transatlantiques concernent les vols ayant leurs points de départ et de destination principalement en Europe. Les lignes transpacifiques concernent les vols ayant leurs points de départ et de destination principalement en Asie. Les autres produits proviennent principalement de clients situés au Canada.

**Informations sur les actifs sectoriels**

	<b>31 décembre 2008</b>		
	<b>Air Canada</b>	<b>ENSE</b>	<b>Total</b>
Trésorerie et équivalents de trésorerie	499 \$	808 \$	1 307 \$
Placements à court terme	506	-	506
	<b>1 005 \$</b>	<b>808 \$</b>	<b>1 813 \$</b>
Participations comptabilisées à la valeur de consolidation (ACTS Aéro)	- \$	- \$	- \$
Nouvelles immobilisations	883 \$	- \$	883 \$
<b>Actif total</b>	<b>11 364 \$</b>	<b>507 \$</b>	<b>11 871 \$</b>

	<b>31 décembre 2007</b>		
	<b>Air Canada</b>	<b>ENSE</b>	<b>Total</b>
Trésorerie et équivalents de trésorerie	527 \$	1 773 \$	2 300 \$
Placements à court terme	712	127	839
	<b>1 239 \$</b>	<b>1 900 \$</b>	<b>3 139 \$</b>
Participations comptabilisées à la valeur de consolidation (Aéroplan, Jazz, ACTS Aéro)	- \$	(56) \$	(56) \$
Nouvelles immobilisations a)	2 714 \$	- \$	2 730 \$
<b>Actif total</b>	<b>11 820 \$</b>	<b>1 934 \$</b>	<b>13 754 \$</b>

a) Le total consolidé tient compte de nouvelles immobilisations de 16 \$ au titre d'ACTS, considéré comme un secteur jusqu'au 16 octobre 2007.

L'actif total des ENSE est présenté après déduction des éliminations intersociétés entre chacun des secteurs et ACE.

**17. ENGAGEMENTS****Boeing**

Au 31 décembre 2008, Air Canada avait en cours des engagements auprès de The Boeing Company (« Boeing ») visant l'acquisition d'un appareil 777 et de 37 appareils 787. Air Canada détenait aussi des droits d'achat visant 18 appareils 777 et des options d'achat visant 23 appareils 787. Les appareils 777 de Boeing restants ont été livrés au premier trimestre de 2009, et Boeing a avisé Air Canada que les livraisons d'appareils 787 commenceront au deuxième semestre de 2012.

Pour les autres commandes fermes d'appareils, Air Canada a reçu de Boeing et du motoriste des engagements de financement relativement au dernier 777 de Boeing et à 21 des 37 appareils 787 de Boeing. L'engagement porte sur le financement, à hauteur d'environ 90 %, des dépenses en immobilisations porte intérêt à un taux variable ou équivalent taux fixe, qui était estimé à 7,94 % au 31 décembre 2008. L'échéance est de 15 ans, et les modalités de remboursement sont assimilables à celles d'un emprunt hypothécaire avec versements égaux de capital et d'intérêts échelonnés jusqu'à l'échéance. Outre le financement disponible, le seul 777 de Boeing qui reste à livrer est visé par un engagement à l'égard d'une garantie de prêt consentie par l'EXIM. La garantie de prêt, assortie de certaines réserves, couvre les 12 années de l'emprunt, à hauteur de 85 % des dépenses en immobilisations, à un taux d'intérêt basé sur des taux variables. Cette garantie de prêt devrait être utilisée pour le dernier appareil 777 de Boeing. Si Air Canada n'a pas recours au financement de Boeing engagé sur le dernier 777 de Boeing, les engagements de financement à l'égard des 787 seront augmentés à 31 appareils, les conditions de 28 d'entre eux seront révisées de manière à couvrir 80 % du prix de livraison des avions, et l'échéance en sera ramenée à 12 ans, les remboursements de capital étant effectués linéairement sur la durée du financement jusqu'à échéance.

En juillet 2009, Air Canada a pris livraison d'un appareil 777-300ER de Boeing en vertu d'un contrat de location-exploitation d'une durée de 10 ans signé avec International Lease Finance Corporation (« ILFC »).

**Embraer**

Au 31 décembre 2008, Air Canada détenait sept options pouvant encore être exercées sur des appareils 190 d'Embraer.

**Programme de réaménagement des cabines des appareils**

Outre l'acquisition d'appareils neufs, Air Canada a entrepris, en avril 2006, un important programme de réaménagement des cabines de ses appareils existants. Air Canada a ainsi achevé à ce jour le réaménagement de tous ses A319, A320 et A321 et de un A330 d'Airbus ainsi que de 27 de ses 28 appareils 767-300 de Boeing, pour un total de 116 appareils. Une somme supplémentaire de 30 \$ devrait être affectée aux réaménagements de 2009, année au cours de laquelle le programme de réaménagement des cabines sera mené à bien. Les nouveaux Embraer et les 777 de Boeing sont livrés déjà équipés de nouveaux sièges et systèmes de divertissement. Les dépenses en immobilisations liées à ce programme, qui font l'objet d'engagements, sont amorties sur cinq ans.

**Engagements d'immobilisations**

Au 31 décembre 2008, le coût global estimatif des appareils en commande ferme et des autres immobilisations faisant l'objet d'un engagement, était d'environ 5 414 \$ (dont 3 518 \$ au titre d'engagements de financement, sous réserve du respect de certaines conditions). Les montants en dollars américains ont été convertis au cours du change en vigueur le 31 décembre 2008 à midi, soit 1,2246 \$ CA. Les prix définitifs de livraison des appareils comprennent les augmentations estimatives et, s'il y a lieu, les intérêts reportés sur le paiement à la livraison calculés selon le TIOL à 90 jours aux États-Unis au 31 décembre 2008.

2009	2010	2011	2012	2013	Par la suite	Total
141 \$	79 \$	119 \$	438 \$	1 081 \$	3 556 \$	5 414 \$

**Engagements au titre de contrats de location-exploitation**

Au 31 décembre 2008, les paiements minimaux futurs au titre de contrats de location-exploitation en cours portant sur du matériel volant et d'autres immobilisations se chiffraient à 2 652 \$ (2 108 \$ en 2007) aux taux de change en vigueur à la fin de l'exercice.

	2009	2010	2011	2012	2013	Par la suite	Total
Matériel volant	367 \$	360 \$	318 \$	298 \$	271 \$	740 \$	2 354 \$
Autres immobilisations	49	38	36	33	22	120	298
<b>Total</b>	<b>416 \$</b>	<b>398 \$</b>	<b>354 \$</b>	<b>331 \$</b>	<b>293 \$</b>	<b>860 \$</b>	<b>2 652 \$</b>

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

Air Canada sous-loue certains appareils à Jazz selon la méthode de l'imputation à l'exercice, qui sont pris en compte, en montant net, dans l'état des résultats. Ces contrats de sous-location portent sur 33 CRJ-200 de Bombardier et 15 CRJ-705 de Bombardier. Les engagements au titre des contrats de location-exploitation pour ces appareils, qui ont été récupérés auprès de Jazz, ne sont pas pris en compte dans les engagements au titre des contrats de location-exploitation avions présentés dans le tableau ci-dessus, mais ils sont ventilés comme suit :

2009	2010	2011	2012	2013	Par la suite	Total
89 \$	68 \$	51 \$	51 \$	51 \$	327 \$	637 \$

Les contrats de sous-location conclus avec Jazz ont les mêmes conditions et la même durée que les engagements de location correspondants pris par Air Canada auprès des bailleurs.

Les engagements non résiliables minimaux futurs pour les 12 mois suivants au titre des contrats d'achat de capacité avec Jazz et avec des transporteurs régionaux non apparentés se chiffraient respectivement à quelque 764 \$ (650 \$ en 2007) et à 30 \$ (20 \$ en 2007). Comme il est décrit à la note 2 D), l'échéance initiale du CAC de Jazz est le 31 décembre 2015, mais le contrat peut être reconduit automatiquement deux fois pour des périodes de cinq ans, à moins que l'une des deux parties n'exerce son droit de ne pas renouveler avec préavis d'au moins un an avant l'échéance de la période contractuelle en vigueur. Les tarifs prévus au CAC de Jazz pourraient changer en fonction, entre autres, de la variation des coûts de Jazz et des résultats d'une comparaison avec d'autres transporteurs régionaux qui sera effectuée en 2010. Il n'est pas possible de déterminer les engagements minimaux au-delà de 2009, mais ces engagements ne devraient pas différer sensiblement du montant de 2009.

**Analyse des échéances**
**ACE**

Les obligations de remboursement du capital et des intérêts d'ACE au 31 décembre 2008 sur la dette à long terme représentent les obligations convertibles de premier rang (voir la note 9) exigibles le 1<sup>er</sup> juin 2010 pour un montant de 323 \$. Cette date constitue la première date à laquelle les porteurs peuvent demander à ACE de leur racheter la totalité ou une partie des obligations convertibles à un prix égal à 100 % du capital des obligations rachetées. Les intérêts exigibles sur les obligations convertibles de premier rang totalisent 14 \$ pour 2009 et 7 \$ pour 2010.

Voir la note 19 pour un complément d'informations concernant l'offre de rachat substantielle de janvier 2009 qui a donné lieu au rachat aux fins d'annulation de 80 % des obligations convertibles de premier rang en circulation au 31 décembre 2008. Le capital total des obligations rachetées s'est monté à 259 \$.

**Air Canada**

Les obligations de remboursement du capital et des intérêts au 31 décembre 2008 sur la dette à long terme, les obligations locatives et la dette contractée pour les avions, les réacteurs et l'avitaillement, consolidée comme entité à détenteurs de droits variables conformément à la NOC-15, s'établissent comme suit :

<b>Capital</b>	<b>2009</b>	<b>2010</b>	<b>2011</b>	<b>2012</b>	<b>2013</b>	<b>Par la suite</b>	<b>Total</b>
Obligations liées à la dette à long terme	487 \$	239 \$	257 \$	275 \$	325 \$	1 699 \$	3 282 \$
Dette consolidée selon la NOC-15	70	136	378	90	37	323	1 034
Obligations locatives	106	110	113	173	124	456	1 082
	<b>663 \$</b>	<b>485 \$</b>	<b>748 \$</b>	<b>538 \$</b>	<b>486 \$</b>	<b>2 478 \$</b>	<b>5 398 \$</b>

<b>Intérêts</b>	<b>2009</b>	<b>2010</b>	<b>2011</b>	<b>2012</b>	<b>2013</b>	<b>Par la suite</b>	<b>Total</b>
Obligations liées à la dette à long terme	168 \$	147 \$	135 \$	120 \$	106 \$	323 \$	999 \$
Dette consolidée selon la NOC-15	56	47	28	20	16	58	225
Obligations locatives	88	79	68	59	44	123	461
	<b>312 \$</b>	<b>273 \$</b>	<b>231 \$</b>	<b>199 \$</b>	<b>166 \$</b>	<b>504 \$</b>	<b>1 685 \$</b>

Dans le tableau ci-dessus, les obligations de remboursement du capital ne tiennent pas compte des frais financiers reportés de 44 \$ qui sont portés en diminution de la dette à long terme et des obligations locatives dans le bilan consolidé.

Le tableau suivant présente une analyse des échéances de certains passifs financiers en fonction des flux de trésorerie contractuels non actualisés. Cette analyse, qui porte sur les composantes en capital et en intérêts des paiements requis au titre de la dette à long terme, est fondée sur les taux d'intérêt et les taux de change applicables en vigueur au 31 décembre 2008.

	<b>2009</b>	<b>2010</b>	<b>2011</b>	<b>2012</b>	<b>2013</b>	<b>Par la suite</b>	<b>Total</b>
Obligations liées à la dette à long terme	655 \$	386 \$	392 \$	395 \$	431 \$	2 022 \$	4 281 \$
Dette consolidée selon la NOC-15	126	183	406	110	53	381	1 259
Obligations locatives	194	189	181	232	168	579	1 543
Créditeurs et charges à payer	1 440	-	-	-	-	-	1 440
Dérivés liés au carburant	420	-	-	-	-	-	420
	<b>2 835 \$</b>	<b>758 \$</b>	<b>979 \$</b>	<b>737 \$</b>	<b>652 \$</b>	<b>2 982 \$</b>	<b>8 943 \$</b>

**Achat minimum de milles Aéroplan**

Selon le CPSC conclu entre Air Canada et Aéroplan, Air Canada est tenue d'acheter un nombre minimal de milles Aéroplan à Aéroplan. Pour 2009, ce nombre minimal de milles est estimé à 208 \$. L'engagement annuel correspond à 85 % du nombre total moyen de milles émis à l'égard des vols d'Air Canada ou des produits et services des transporteurs affiliés à Air Canada au cours des trois années civiles antérieures. Il n'est pas possible de déterminer les engagements minimaux au-delà de 2009, mais ils ne devraient pas être sensiblement différents des engagements de 2009. En 2008, les achats, par Air Canada, de milles à Aéroplan se sont chiffrés à 248 \$.

Se reporter à la note 1 C) pour une description des événements postérieurs.

**18. INSTRUMENTS FINANCIERS ET GESTION DU RISQUE**
**Récapitulatif des instruments financiers**

	Valeurs comptables					2007
	2008					
	Classement des instruments financiers					
	Détenus à des fins de transaction	Détenus jusqu'à leur échéance	Prêts et créances	Passifs financiers évalués au coût après amortissement	Total	
<b>Actifs financiers</b>						
Trésorerie et équivalents de trésorerie	1 307 \$	- \$	- \$	- \$	1 307 \$	2 300 \$
Placements à court terme	506	-	-	-	506	839
Liquidités soumises à restrictions	45	-	-	-	45	124
Débiteurs	-	-	700	-	700	793
Dépôts de garantie sur dérivés liés au carburant	328	-	-	-	328	-
Dépôts et autres actifs						
Liquidités soumises à restrictions	65	-	-	-	65	84
Papier commercial adossé à des actifs	29	-	-	-	29	29
Dépôts liés à des appareils et autres dépôts	-	323	-	-	323	309
Instruments dérivés						
Dérivés liés au carburant <sup>1)</sup>	-	-	-	-	-	10
Dérivés sur devises	64	-	-	-	64	-
Swaps de devises	-	-	-	-	-	-
Swaps de taux d'intérêt	21	-	-	-	21	7
	<b>2 365 \$</b>	<b>323 \$</b>	<b>700 \$</b>	<b>- \$</b>	<b>3 388 \$</b>	<b>4 495 \$</b>
<b>Passifs financiers</b>						
Créditeurs	- \$	- \$	- \$	1 466 \$	1 466 \$	1 125 \$
Partie à moins d'un an de la dette à long terme et des obligations locatives	-	-	-	663	663	686
Dette à long terme et obligations locatives	-	-	-	4 980	4 980	4 006
Actions privilégiées convertibles	-	-	-	206	206	182
Instruments dérivés						
Dérivés liés au carburant <sup>1)</sup>	15	-	-	-	15	-
Dérivés sur devises	-	-	-	-	-	124
Swaps de taux d'intérêt	-	-	-	-	-	2
	<b>15 \$</b>	<b>- \$</b>	<b>- \$</b>	<b>7 315 \$</b>	<b>7 330 \$</b>	<b>6 125 \$</b>

1) Les dérivés liés au carburant présentés ci-dessus ont trait à des dérivés liés au carburant qui n'ont pas été désignés aux fins de la comptabilité de couverture. Les dérivés liés au carburant désignés aux fins de la comptabilité de couverture ont une juste valeur de 405 \$, avec une position favorable aux contreparties (67 \$, avec une position favorable à Air Canada, en 2007), et sont décrits plus amplement ci-dessous.

Hormis la désignation ou le retrait de la désignation de dérivés liés au carburant, le classement des instruments financiers n'a subi aucun changement depuis le 31 décembre 2007.

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

### Garanties liées à des opérations de crédit-bail

Air Canada détient des dépôts, dont la valeur comptable, soit 18 \$ (15 \$ en 2007), est proche de la juste valeur, en garantie de certains appareils loués et sous-loués à des tiers. Ces dépôts ne sont pas porteurs d'intérêts pour le locataire ou le sous-locataire. De ces dépôts, une tranche de 11 \$ (4 \$ en 2007) a été affectée en garantie des obligations de la Société à l'endroit des loueurs des appareils et de ceux qui financent les appareils, le montant résiduel détenu par Air Canada n'étant soumis à aucune restriction pendant la durée du bail. Les garanties détenues par la Société sont rendues au locataire ou au sous-locataire, selon le cas, à la fin du bail ou de la durée de la sous-location, à condition qu'il n'y ait eu aucun défaut de paiement pendant la durée du bail ou de la sous-location.

### Récapitulatif des gains sur instruments financiers comptabilisés à la juste valeur

	2008	2007
Partie inefficace des couvertures du prix du carburant	83 \$	(12) \$
Dérivés liés au carburant auxquels ne s'applique pas la comptabilité de couverture	(9)	26
Swaps croisés	4	-
Autres	14	12
<b>Gains sur instruments financiers comptabilisés à la juste valeur<sup>1)</sup></b>	<b>92 \$</b>	<b>26 \$</b>

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

### Gestion du risque

Dans le cadre de sa politique de gestion du risque, Air Canada a pour ligne de conduite de gérer le risque de taux d'intérêt, le risque de change et le risque de marché en recourant à divers instruments financiers dérivés sur taux d'intérêt, devises et prix du carburant. La Société ne recourt aux instruments financiers dérivés qu'aux fins de la gestion des risques et non à des fins spéculatives.

Comme il est indiqué ci-dessous, Air Canada recourt à la couverture par des dérivés pour atténuer différents risques. La juste valeur d'un dérivé correspond au montant de la contrepartie dont conviendraient des parties compétentes agissant en toute liberté dans des conditions de pleine concurrence. La juste valeur de ces dérivés est déterminée à partir des données observées sur un marché actif. En l'absence d'un tel marché, la Société établit la juste valeur par application d'une technique d'évaluation comme l'analyse des flux de trésorerie actualisés. Dans la mesure du possible, la technique d'évaluation intègre tous les facteurs que les intervenants prendraient en considération pour fixer un prix.

#### 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 sur la base 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 d'Air Canada. 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 31 décembre 2008 est de 58 % à taux fixe pour 42 % à taux variable, compte tenu de l'incidence des positions sur swaps de taux d'intérêt.

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

- En 2008, Air Canada a conclu trois contrats de swap croisé d'une valeur notionnelle de 300 \$ (283 \$ US) relativement au financement d'appareils 777 de Boeing, qu'elle a ensuite liquidés. Ces swaps venaient respectivement à échéance en mars 2019, en mai 2019 et en juin 2019. Ils visaient à convertir 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 1 \$ US) et convertissent en taux d'intérêt variable les taux d'intérêt fixes de 5,208 % et 5,640 % assortis à cette dette. Ces instruments dérivés n'ont pas été désignés comme couvertures aux fins comptables et ont été évalués à la juste valeur tous les trimestres. En 2008, un gain de 4 \$ a été inscrit dans le poste « Gains sur instruments financiers comptabilisés à la juste valeur » relativement à ces dérivés. Ces swaps ont été liquidés le 1<sup>er</sup> octobre 2008 pour une juste valeur de 4 \$, avec position favorable à Air Canada.
- Au 31 décembre 2008, Air Canada avait conclu deux contrats de swap de taux d'intérêt d'une valeur notionnelle totale de 118 \$ (96 \$ US) [103 \$ (104 \$ US) en 2007] 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 fixe prévus aux contrats de location des deux appareils en loyers à taux variable. Au 31 décembre 2008, ces contrats avaient une juste valeur de 21 \$, avec position favorable à Air Canada (7 \$, avec position favorable à Air Canada, en 2007). 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. En 2008, un gain de 14 \$ a été inscrit dans le poste « Gains sur instruments financiers comptabilisés à la juste valeur » relativement à ces dérivés (gain de 3 \$ en 2007).
- Air Canada a recours à des swaps de taux d'intérêt afin de gérer les risques associés à la variation des taux d'intérêt sur sa dette et ses placements à taux variable en dollars américains et en dollars canadiens. En 2006, Air Canada a conclu 19 contrats de swap de taux d'intérêt d'une valeur notionnelle de 414 \$ US en vue de bénéficier de taux variables et d'effectuer des versements assortis d'un taux fixe moyen pondéré de 5,81 % pour le remboursement des emprunts souscrits relativement au financement des appareils 190 d'Embraer entre juin 2006 et février 2008. Les swaps avaient une durée de 15 ans à compter de la date de livraison prévue des appareils et leurs échéances s'échelonnaient de juin 2021 à décembre 2022. Air Canada a liquidé les swaps de taux d'intérêt à la livraison des appareils concernés. Elle n'a pas appliqué la comptabilité de couverture à ces instruments dérivés. En 2008, le seul contrat de swap d'intérêt d'Air Canada portant sur un appareil 190 d'Embraer encore en cours est arrivé à échéance avec une juste valeur de 2 \$, avec position favorable à la contrepartie (juste valeur de 2 \$, avec position favorable à la contrepartie en 2007). Aucun gain ou aucune perte n'a été comptabilisé au cours de l'exercice (perte nette de 10 \$ sur 11 contrats en 2007).

Les intérêts créditeurs tiennent compte de 47 \$ (84 \$ en 2007) au titre de la trésorerie, des équivalents de trésorerie, des placements à court terme et des dépôts de garantie sur dérivés liés au carburant qui sont classés comme étant détenus à des fins de transaction. Les intérêts débiteurs inscrits à l'état consolidé des résultats ont trait à des passifs financiers comptabilisés au coût après amortissement.

#### 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 stratégie de gestion du risque adoptée Air Canada vise à réduire le risque de flux de trésorerie auquel elle est exposée du fait de ses flux de trésorerie libellés en devises.

Les rentrées de fonds d'Air Canada sont principalement libellées en dollars canadiens tandis qu'une grande partie de ses sorties de fonds est libellée en dollars américains. Ce déséquilibre se traduit tous les ans par une insuffisance des flux de trésorerie en dollars américains provenant de l'exploitation. Pour rétablir l'équilibre, Air Canada a pour pratique de convertir en dollars américains ses produits excédentaires libellés en monnaies étrangères. En 2008, cette conversion a permis de combler environ 30 % du déséquilibre, le reste, soit 70%, étant comblé au moyen de divers dérivés sur devises, notamment des opérations au comptant, dont les dates d'échéance correspondaient aux dates auxquelles les fonds en dollars américains étaient insuffisants. Le nombre de dérivés venant à échéance à une date donnée est fonction de plusieurs facteurs, dont le montant

des produits en devises pouvant être convertis, les flux de trésorerie nets en dollars américains, ainsi que le montant affecté au matériel volant et au remboursement de la dette.

La majeure partie de l'encours de la dette d'Air Canada est libellée en dollars américains. La dette libellée en dollars américains agit comme couverture économique du matériel volant visé, qui est habituellement acheté, loué ou sous-loué à des tiers et vendu par Air Canada en dollars américains.

Air Canada est aussi exposée au risque de change sur ses créances clients libellées en devises et sur ses flux de trésorerie nets libellés en devises.

Comme il est indiqué ci-dessous, étant donné la dépréciation substantielle du dollar canadien au quatrième trimestre de 2008, Air Canada a choisi de liquider certains de ses contrats sur devises afin de réaliser la valeur de rachat positive, évaluée à la valeur de marché, de ces dérivés. Conformément à ses objectifs de gestion des risques, Air Canada conclut de nouveaux contrats de dérivés aux taux de change actuels.

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

- Au 31 décembre 2008, Air Canada avait passé des contrats de change à terme et des contrats d'option sur devises convertissant des dollars américains et des euros en dollars canadiens pour 632 \$ (516 \$ US) et 5 \$ (3 €), contrats qui viennent à échéance en 2009 et en 2010 [2 132 \$ (2 158 \$ US) et 26 \$ (18 €) d'achats futurs pour 2008 et 2009 au 31 décembre 2007]. La juste valeur de ces contrats sur devises au 31 décembre 2008 était de 64 \$ avec position favorable à Air Canada (124 \$, avec position favorable aux contreparties, en 2007). Ces instruments dérivés n'ont pas été désignés comme couvertures aux fins comptables et sont évalués à la juste valeur tous les trimestres. En 2008, un gain de 327 \$ a été constaté dans le poste « Gain (perte) de change » relativement à ces dérivés (perte de 221 \$ en 2007).
- Le swap croisé décrit à la rubrique sur la gestion du risque de taux d'intérêt, ci-dessus, agit comme couverture économique du risque de change sur le financement de deux appareils 777 de Boeing, dont le capital était de 300 \$ (283 \$ US).
- Air Canada avait aussi conclu des swaps de devises à l'égard des contrats de location-exploitation de 16 CRJ et pour la durée des baux qui expirent entre 2007 et 2011. Les 11 derniers swaps de devises sont venus à échéance en janvier 2008 et avaient une juste valeur négligeable (juste valeur de 10 \$, avec position favorable à Air Canada pour cinq contrats, en 2007). Aucun gain ou aucune perte n'a été comptabilisé au cours de l'exercice (aucun gain ou perte comptabilisé en 2007). Ces swaps de devises conclus avec des tiers avaient une juste valeur négligeable, avec position favorable à Air Canada au 31 décembre 2007 et totalisaient, en montant notionnel, 78 \$ (79 \$ US). Ces instruments dérivés n'ont pas été désignés comme couvertures aux fins comptables.

#### Risque d'illiquidité

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

Voir l'analyse des échéances présentée à la note 17.

#### *Ententes concernant les cartes de crédit*

Air Canada a conclu diverses ententes avec des fournisseurs de services de traitement des opérations par carte de crédit. Environ 80 % des ventes d'Air Canada résultent d'opérations par carte de crédit, le reste faisant l'objet d'opérations au comptant. Air Canada reçoit généralement le paiement d'une vente par carte de crédit avant que le transport du voyageur soit effectué.

Aux termes d'une entente de traitement des opérations par carte de crédit, la société de traitement des opérations par carte de crédit peut retenir le paiement de fonds à Air Canada si certains événements se produisent (« événements déclencheurs »), notamment le fait que le total de la trésorerie, des équivalents de trésorerie et des placements à court terme (la « trésorerie non affectée ») soit inférieur à un montant déterminé à la fin du mois et que les pertes d'exploitation dépassent certains seuils. Les fonds retenus (« le dépôt ») correspondent à un pourcentage donné des ventes par carte de crédit traitées par la société de traitement

d'opérations par carte de crédit pour lesquelles le transport du voyageur n'a pas eu lieu. Ce pourcentage augmente en fonction du niveau de trésorerie non affectée inférieure au montant déterminé ou du niveau des pertes d'exploitation. En cas d'événement déclencheur, selon les produits passages perçus d'avance au 31 décembre 2008, le dépôt pourrait être d'au moins 110 \$ et d'au plus 425 \$.

Aux termes de l'entente de traitement des opérations par carte de crédit, à compter de la fin du deuxième trimestre de 2009, les événements déclencheurs seront modifiés et seront fonction d'une matrice de trésorerie non affectée et d'un ratio de couverture du service de la dette. Ce ratio correspond au rapport entre le BAIIALA (bénéfice avant intérêts, impôts sur les bénéfices, amortissement et désuétude, location avions, certains produits (charges) hors exploitation et éléments exceptionnels) et les frais fixes (capital, intérêts et location avions) pour les quatre trimestres précédents. Selon ces événements déclencheurs, la trésorerie non affectée nécessaire pour éviter un dépôt de garantie pourrait s'élever à 1,3 milliard de dollars à compter de la fin du deuxième trimestre de 2009. La méthode de calcul utilisée pour obtenir le montant du dépôt demeure la même que ci-dessus.

Voir la note 1 D) pour un complément d'information sur le risque d'illiquidité.

#### 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.

Air Canada a recours aux instruments dérivés pour réduire les risques de marché auxquels l'exposent les variations des taux de change, des taux d'intérêt et des prix du carburant. Elle 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.

Se reporter à la rubrique sur le papier commercial adossé à des actifs ci-dessous pour obtenir des renseignements sur les instruments de ce type détenus par Air Canada et les risques de marché connexes.

### Analyse de sensibilité

Suit une analyse de sensibilité pour chaque type de risque de marché auquel la Société est exposée du fait des instruments financiers significatifs qu'elle a comptabilisés au 31 décembre 2008. L'analyse de sensibilité est fondée sur les changements des variables de risque pertinentes raisonnablement possibles au cours de la période de prévisions, c'est-à-dire un an. Ces hypothèses ne sont pas nécessairement représentatives des variations réelles de ces risques et ne sauraient être considérées comme fiables. Étant donné la volatilité récente des marchés des capitaux et des marchandises, les pourcentages de variation réels pourraient être sensiblement différents des pourcentages de variation présentés ci-dessous. Chacun des risques est évalué indépendamment des autres risques.

	Risque de taux d'intérêt <sup>1)</sup>	Risque de change <sup>2)</sup>		Autre risque de prix <sup>3)</sup>		Autre risque de prix <sup>3)</sup>				
	Bénéfice	Bénéfice		Bénéfice	Autres éléments du résultat étendu, montant net	Bénéfice	Autres éléments du résultat étendu, montant net			
		Variation de 1 %	Augmentation de 5 %					Diminution de 5 %	Diminution de 10 %	Augmentation de 10 %
Trésorerie et équivalents de trésorerie	13 \$	- \$	- \$	- \$	- \$	- \$	- \$			
Placements à court terme	5 \$	- \$	- \$	- \$	- \$	- \$	- \$			
Dépôts liés à du matériel volant	- \$	(11) \$	11 \$	- \$	- \$	- \$	- \$			
Dette à long terme et obligations locatives	17 \$	262 \$	(262) \$	- \$	- \$	- \$	- \$			
Dérivés sur devises	- \$	(26) \$	24 \$	- \$	- \$	- \$	- \$			
Dérivés liés au carburant	- \$	- \$	- \$	(37) \$	(16) \$	37 \$	16 \$			

- 1) L'incidence favorable ou défavorable des variations de taux d'intérêt sera sensiblement la même, compte tenu des niveaux actuels des prix et des hypothèses.
- 2) L'augmentation (diminution) du change est attribuable au raffermissement (affaiblissement) du dollar canadien.
- 3) L'autre risque de prix a trait aux dérivés de la Société liés au carburant. L'analyse de sensibilité est fondée sur une diminution ou une augmentation de 10 % du prix de la marchandise sous-jacente. Elle repose aussi sur l'hypothèse que la comptabilité de couverture est efficace à 100 % pour la période et que les variations de la juste valeur des dérivés échéant à moins d'un an sont portées au résultat tandis que celles correspondant aux dérivés à plus longue échéance sont comptabilisées dans les autres éléments du résultat étendu.

### Risque de crédit

Le risque de crédit est le risque qu'une partie manque à l'une des obligations et amène de ce fait l'autre partie à subir une perte financière. Au 31 décembre 2008, Air Canada était exposée au risque de crédit lié principalement aux valeurs comptables de la trésorerie, des équivalents de trésorerie, des placements à court terme et des débiteurs, ainsi que des dépôts de garantie sur couvertures liées au carburant fournis à des contreparties. La trésorerie, les équivalents de trésorerie et les placements à court terme sont placés auprès de grandes institutions financières, du gouvernement du Canada et de grandes sociétés. Les débiteurs résultent généralement de la vente de billets à des particuliers, souvent par l'intermédiaire de cartes de crédit connues, d'agents de voyages éloignés géographiquement, à des entreprises ou à d'autres compagnies aériennes, souvent par l'intermédiaire de cartes de crédit reconnues. Des directives concernant les cotes de crédit sont utilisées pour déterminer les contreparties aux relations de couverture du prix du carburant. Afin d'atténuer sa vulnérabilité au risque de crédit et d'évaluer la qualité de leur crédit, Air Canada passe régulièrement en revue les cotes de solvabilité de ses contreparties et établit des limites de crédit lorsqu'elle le juge nécessaire.

Les dépôts de garantie fournis par Air Canada aux parties à des relations de couverture du prix du carburant totalisent 328 \$. Le risque de crédit, s'il en est, lié à ces dépôts est porté en réduction du passif correspondant pour la contrepartie au contrat de dérivé lié au carburant.

En 2008, une contrepartie a manqué à ses obligations de paiement pour un certain nombre de contrats de dérivés conclus avec Air Canada. Air Canada a donc comptabilisé une perte de 6 \$ et de 2 \$, respectivement, relativement à ces dérivés sur devises et à ces dérivés liés au carburant. La perte a été comptabilisée dans le poste « Produits (charges) hors exploitation ».

Voir la rubrique sur le papier commercial adossé à des actifs non bancaire, ci-dessous, pour de plus amples informations sur le risque de crédit.

#### Risque lié au prix du carburant

Afin d'atténuer sa vulnérabilité aux prix du carburéacteur et d'aider à réduire la volatilité des flux de trésorerie liés à l'exploitation, Air Canada conclut des contrats dérivés avec des intermédiaires financiers. Elle utilise les contrats dérivés pour le carburéacteur ainsi que pour d'autres marchandises à base de pétrole, le mazout et le pétrole brut, en raison de la liquidité relativement limitée des instruments dérivés sur le carburéacteur à moyen et long termes, le carburéacteur n'étant pas négocié sur un marché boursier organisé. Tout au long de 2008, la Société a appliqué une stratégie de couverture systématique en ajoutant des positions de couverture régulièrement. La politique d'Air Canada permet de couvrir jusqu'à 75 % des achats de carburéacteurs projetés des 12 prochains mois, 50 % des achats de carburéacteur projetés des 13 à 24 mois suivants et 25 % des achats de carburéacteur projetés des 25 à 36 mois suivants. Ces limites sont des maximums, mais elles ne sont pas impératives. Il n'y a aucune limite de couverture minimum mensuelle. La stratégie est passée régulièrement en revue et adaptée, au besoin, aux conditions du marché. Air Canada n'achète ni ne détient aucun instrument financier dérivé à des fins de transaction.

Les instruments financiers dérivés qu'Air Canada utilise comme éléments de couverture, comme les swaps et les options de vente au sein de structures de tunnels, l'exposent à la possibilité d'avoir à fournir des dépôts de garantie. Lorsque le prix du carburant baisse, le dérivé d'Air Canada se transforme en passif dont la valeur est inférieure aux seuils de crédit établis avec les contreparties, et Air Canada doit alors déposer une garantie auprès des contreparties. Au 31 décembre 2008, Air Canada avait déposé 328 \$ en garantie auprès des contreparties (néant en 2007). De ce montant, 322 \$ ont trait à des sorties de fonds prises en compte dans le montant net des dépôts de garanties sur couvertures liées au carburant et 6 \$ ont trait à l'appréciation du taux de change prise en compte dans les écarts de change sous les flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation, dans l'état consolidé des flux de trésorerie.

Au 31 décembre 2008, Air Canada avait couvert environ 35 % de ses achats prévus de carburéacteur pour 2009 à un prix plafond moyen équivalent WTI de 100 \$ US le baril, dont 79 % sont visés par un prix plancher moyen équivalent WTI de 86 \$ US le baril. Les contrats d'Air Canada destinés à couvrir les achats prévus de carburéacteur pour l'exercice 2009 portent sur le kérosène, le mazout et le pétrole brut. Air Canada avait aussi couvert environ 14 % de ses achats prévus en carburéacteur pour 2010 au moyen de contrats portant sur le pétrole brut à un prix plafond moyen de 110 \$ US le baril, et visés par un prix plancher moyen WTI de 103 \$ US le baril.

Le tableau ci-dessous présente les volumes notionnels par baril ainsi que les moyennes pondérées des prix plancher et plafond pour chaque exercice actuellement couvert. Ces prix contractuels moyens correspondent au prix équivalent du pétrole West Texas Intermediate (« WTI »), étant donné les cours à terme du pétrole WTI, du mazout et du kérosène au 31 décembre 2008.

Instruments dérivés	Échéance	Volume (en barils)	Prix plafond moyen Équivalent WTI (en \$ US/baril)	Prix plancher moyen Équivalent WTI (en \$ US/baril)
Options d'achat a)	2009	1 620 000	s.o.	127 \$
Swaps a)	2009	1 455 000	100 \$	100 \$
	2010	1 250 000	100 \$	100 \$
Tunnels a)	2009	4 760 000	82 \$	92 \$
	2010	1 960 000	106 \$	116 \$
Options de vente b)	2009	1 200 000	40 \$	s.o.

- a) Une augmentation du prix du carburant propulsant celui-ci au-dessus du prix plafond moyen se traduirait par un gain de couverture pour Air Canada, tandis qu'une baisse du prix du carburant abaissant celui-ci en dessous du prix plancher moyen se traduirait par une perte de couverture pour Air Canada.
- b) Étant donné la récente chute du prix du pétrole, Air Canada a acheté des options de vente sur le pétrole brut. Une baisse du prix du pétrole abaissant celui-ci en dessous du prix plancher moyen se traduirait par un gain de couverture pour elle. Cet achat vise à la protéger contre des demandes de garantie supplémentaires découlant de nouvelles baisses de prix. La juste valeur de ces instruments dérivés augmente à mesure que le prix du pétrole brut baisse, réduisant en partie le risque pour l'ensemble du portefeuille et limitant les garanties nécessaires. La prime versée relativement à ces contrats a été de 4 \$ (3 \$ US).

Air Canada désigne certains de ses dérivés liés au carburant comme des couvertures de flux de trésorerie et applique la comptabilité de couverture conformément aux dispositions du chapitre 3865 du *Manuel de l'ICCA*, « Couvertures ». Les dérivés liés au carburant désignés au titre de la comptabilité de couverture donnent lieu à la constatation, à chaque période, au titre du « cumul des autres éléments du résultat étendu », de la variation de la juste valeur des éléments de couverture considérés comme efficaces jusqu'à ce que le carburéacteur sous-jacent ait été consommé. À l'échéance de l'élément de couverture, la partie efficace des gains et des pertes est incorporée à la charge de carburant, tandis que la partie inefficace de la variation de la juste valeur est constatée dans les « produits (charges) hors exploitation » au moment où elle survient.

L'efficacité est définie comme la mesure dans laquelle il y a compensation des variations des justes valeurs de l'élément couvert et de l'élément de couverture attribuables au risque couvert pendant la durée de la relation. La méthode comptable adoptée par Air Canada évalue l'efficacité en fonction de la variation de la valeur intrinsèque des instruments dérivés liés au carburant par rapport à la variation de la valeur intrinsèque des achats prévus de carburéacteur (selon le prix moyen pondéré payé par Air Canada). Comme la méthode actuelle d'Air Canada ne tient pas compte des variables susceptibles de se répercuter sur la juste valeur, telles que la volatilité et la valeur temporelle de l'argent, une partie importante de la variation de la juste valeur des dérivés liés au carburant en cours pourrait être constatée comme inefficace en vertu de la méthode actuelle.

L'inefficacité est inhérente à la couverture d'achats diversifiés de carburéacteur par l'utilisation d'instruments dérivés liés au pétrole brut et aux produits apparentés ainsi qu'aux écarts entre les valeurs intrinsèques et les justes valeurs de marché des instruments dérivés, vu notamment la forte volatilité observée dans les cours du pétrole. En conséquence, Air Canada ne peut prédire la valeur de l'inefficacité pouvant être constatée à chaque période – ce qui peut accentuer encore davantage la volatilité de ses résultats comptables, comme cela s'est d'ailleurs déjà produit dans le passé, mais n'a aucune incidence sur les flux de trésorerie sous-jacents.

Si la comptabilité de couverture ne peut plus s'appliquer à une couverture, les variations de la juste valeur de l'instrument dérivé survenues au cours de la période, s'il en est, sont prises en compte dans les produits (charges) hors exploitation. En ce qui concerne les instruments dérivés liés au carburant pour lesquels on ne peut plus appliquer la comptabilité de couverture, les variations de la juste valeur du dérivé lié au carburant survenues au cours de la période sont prises en compte dans les produits (charges) hors exploitation.

En 2008, la comptabilité de couverture a cessé d'être appliquée à certains contrats de couverture du carburant, qui ne remplissent plus les conditions d'application de la comptabilité de couverture. À l'échéance de ces contrats, le montant incorporé au cumul des autres éléments du résultat relativement à ces instruments dérivés sera pris en compte dans la charge de carburant. Air Canada détient toujours ces instruments dérivés, car elle croit qu'ils constituent de bonnes couvertures économiques pour ce qui est de la gestion du risque lié au prix du carburéacteur auquel elle est exposée. En 2008, Air Canada a également résilié certains contrats de dérivés avant leur échéance, comme il est indiqué ci-dessous.

Suit l'incidence sur les états financiers des dérivés liés au carburant remplissant les conditions d'application de la comptabilité de couverture :

- En 2008, des contrats dérivés liés au carburant sont arrivés à échéance avec des justes valeurs favorables de 118 \$ (44 \$ en 2007) pour Air Canada.
- En 2008, des contrats dérivés liés au carburant ont été résiliés avec des justes valeurs favorables de 137 \$ (néant en 2007) pour les contreparties. La valeur du cumul des autres éléments du résultat étendu comptabilisée relativement à ces dérivés sera imputée à la charge de carburant de la période à laquelle le dérivé aurait dû venir à échéance.
- La juste valeur des dérivés liés au carburant aux fins de la comptabilité de couverture en cours au 31 décembre 2008 se chiffre à 405 \$, avec position favorable aux contreparties (67 \$ en 2007, avec position favorable à Air Canada). Ce solde est constaté à titre de passif à court terme dans le bilan consolidé en raison de la capacité des contreparties de résilier les dérivés à la juste valeur en tout temps avant leur échéance.
- La variation de la juste valeur des dérivés liés au carburant aux fins de la comptabilité de couverture s'est établie à (522) \$ en 2008, contre 134 \$ en 2007 :
  - La partie efficace latente de la variation de la juste valeur des dérivés comptabilisés dans les autres éléments du résultat étendu correspond à une perte de 613 \$ (gain de 84 \$ en 2007). La partie efficace réalisée de la variation de la juste valeur comptabilisée dans les autres éléments du résultat étendu en 2008 correspond à un gain de 8 \$ (gain de 62 \$ en 2007). Les autres éléments du résultat étendu pour 2008 et 2007 sont présentés, nets 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 représente un gain de 83 \$ (perte de 12 \$ en 2007). La partie inefficace de la variation de la juste valeur des dérivés correspond à la différence entre la variation de la valeur intrinsèque et la variation de la juste valeur de marché des dérivés considérés ainsi qu'à la différence entre la valeur des dérivés de substitution d'Air Canada et la valeur des dérivés pour la contrepartie.
- En 2008, le reclassement de gains réalisés sur des dérivés liés au carburant s'est traduit par une diminution de la charge de carburant de 79 \$ (36 \$ en 2007). Cette diminution a été comptabilisée en retranchant du cumul des autres éléments du résultat étendu le montant inscrit au titre du reclassement au résultat des gains réalisés nets qui s'élève à 57 \$, après impôts (25 \$ après impôts en 2007).
- En 2008, le cumul des autres éléments du résultat étendu a enregistré une diminution de 684 \$, avant impôts de 22 \$ (110 \$, avant impôts de 28 \$, en 2007). Au 31 décembre 2008, le solde du cumul des autres éléments du résultat étendu se chiffre à (606) \$. Le montant net estimatif 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 418 \$ 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 :

- En 2008, l'arrivée à échéance de contrats de dérivés liés au carburant a été favorable de 11 \$ (17 \$ en 2007), pour Air Canada.
- En 2008, la résiliation de contrats de dérivés liés au carburant s'est traduite par des justes valeurs favorables aux contreparties de 23 \$ (néant en 2007).
- La juste valeur des instruments dérivés liés au carburant en cours auxquels la comptabilité de couverture n'est pas appliquée est de 15 \$ au 31 décembre 2008, avec position favorable aux contreparties (10 \$ au 31 décembre 2007, avec position favorable à Air Canada).
- La variation de la juste valeur des contrats de dérivés pour l'exercice représente une perte de 9 \$ (un gain de 26 \$ en 2007) et a été comptabilisée dans les produits (charges) hors exploitation.

Comme il est indiqué ci-dessus, la juste valeur des contrats de dérivés liés au carburant qui ont été résiliés a totalisé 160 \$ en 2008 (néant en 2007). La sortie de fonds connexe est comprise dans les dérivés liés au carburant et autres dérivés, dans l'état consolidé des flux de trésorerie.

Après le 31 décembre 2008, Air Canada a modifié son portefeuille de couvertures du prix du carburant en résiliant des swaps et en vendant des contrats de vente pour un montant en trésorerie de 156 \$ selon la comptabilité de couverture et de 16 \$ hors comptabilité de couverture, dans les deux cas avec une position favorable à la contrepartie. Dans le cas des contrats de dérivés désignés en application de la comptabilité de couverture relativement à du carburant, la valeur du cumul des autres éléments du résultat étendu comptabilisée relativement à ces dérivés sera imputée à la charge de carburant de la période au cours de laquelle le dérivé aurait dû venir à échéance.

#### **Justes valeurs des instruments financiers inscrits au bilan consolidé**

En raison de l'échéance très rapprochée ou à court terme qui les caractérise, les instruments financiers inscrits à titre d'actifs et de passifs financiers à court terme au bilan consolidé, qui comprennent les débiteurs et les créditeurs, ont une valeur comptable proche de leur juste valeur. Les équivalents de trésorerie, les placements à court terme et les dépôts de garantie sur dérivés liés au carburant sont classés comme étant détenus à des fins de transaction et sont par conséquent constatés à la juste valeur.

Les valeurs comptables des swaps de devises, des swaps de taux d'intérêt et des dérivés liés au carburant sont égales à leurs justes valeurs, qui est basée sur le montant auquel ils pourraient être réglés étant donné les taux en vigueur estimés.

La direction a estimé la juste valeur de sa dette à long terme au moyen de techniques d'évaluation tenant compte des taux d'intérêt en vigueur sur le marché, du resserrement actuel des marchés du crédit et de l'estimation la plus récente des marges de crédit applicables à la Société selon des opérations récentes. Les récentes diminutions des taux d'intérêt en vigueur ont contrebalancé les éventuelles augmentations de marge de crédit observées pour des opérations récentes de sorte que la juste valeur de la dette à long terme de la Société se rapproche de sa valeur comptable, soit 5 643 \$.

#### **Papier commercial adossé à des actifs (« PCAA »)**

Air Canada détient un PCAA non bancaire de 37 \$ (29 \$ après ajustement de la juste valeur) inscrit dans les « Dépôts et autres actifs ». La valeur comptable au 31 décembre 2008 tient compte de diverses hypothèses quant à la juste valeur des placements, notamment de facteurs comme les scénarios d'estimation des flux de trésorerie et les taux d'actualisation ajustés au risque. Les hypothèses utilisées pour estimer la juste valeur des placements sont susceptibles de changer, ce qui pourrait se traduire par d'autres ajustements des résultats hors exploitation dans l'avenir. Aucun ajustement de la valeur comptable n'a cependant été constaté en 2008.

**19. INFORMATIONS À FOURNIR CONCERNANT LE CAPITAL**

ACE est une société de portefeuille qui possède des participations dans le secteur de l'aviation, dont une participation conférant le contrôle dans Air Canada et une participation sans contrôle dans ACTS Aéro au 31 décembre 2008. ACE gère son capital en tant que société mère, séparément de celui de sa filiale Air Canada. Chacun des conseils d'administration d'ACE et d'Air Canada approuve les objectifs et les politiques de gestion du capital d'ACE ou d'Air Canada selon le cas. Aux fins de l'information à fournir concernant la gestion du capital, la Société présente l'information sur ACE distinctement de l'information concernant Air Canada. L'information concernant ACE est présentée au niveau de la société mère, comme si les participations d'ACE n'étaient pas consolidées, alors que l'information sur Air Canada est fournie en fonction des états financiers consolidés de celle-ci.

**ACE**

ACE considère le capital comme la somme de la dette de la société mère (constituée des obligations convertibles), 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 à d'autres mesures présentées par d'autres sociétés ouvertes. Le tableau suivant, qui présente le capital géré par ACE, constitue un résumé préparé à partir du bilan consolidé :

	2008	2007
Obligations convertibles de premier rang*	289 \$	273 \$
Actions privilégiées convertibles*	206	182
Participation sans contrôle	512	757
Capitaux propres*	464	3 217
<b>Capital</b>	<b>1 471 \$</b>	<b>4 429 \$</b>

\* Aux fins comptables, les obligations convertibles de premier rang et les actions privilégiées convertibles sont présentées comme des instruments hybrides.

Au 31 décembre 2008, la valeur comptable attribuée aux options de conversion des porteurs d'obligations de premier rang et d'actions privilégiées et prise en compte dans les capitaux propres s'élevait à 90 \$ (90 \$ au 31 décembre 2007) et à 117 \$ (117 \$ au 31 décembre 2007), respectivement.

La stratégie commerciale d'ACE, qui est de faire ressortir la valeur pour l'actionnaire et d'offrir à celui-ci un remboursement de capital, a influencé les objectifs de gestion du capital.

Au cours de l'exercice terminé le 31 décembre 2008, conformément à sa stratégie de faire ressortir la valeur pour l'actionnaire, ACE a vendu les 40,3 millions de parts de fiducie restantes du Fonds de revenu Aéroplan pour un produit net de 692 \$ et un gain réalisé de 830 \$ (684 \$ après impôts). ACE a aussi vendu les 24,7 millions de parts de fiducie du Fonds de revenu Jazz Air qui lui restaient pour un produit net de 182 \$ et un gain réalisé de 167 \$ (133 \$ après impôts). Au 31 décembre 2008, ACE détenait une participation de 75,0 % dans Air Canada et une participation de 27,8 % dans ACTS Aéro. ACE ne détient plus de participation dans Aéroplan et Jazz.

En 2008, ACE a effectué un remboursement de capital à ses actionnaires au moyen de deux offres de rachat substantielles, aux termes desquelles elle a racheté 72,6 millions d'actions ordinaires aux fins d'annulation pour un coût global de 1 998 \$.

Le 19 janvier 2009, ACE a réalisé une opération dans le cadre d'une offre de rachat substantielle aux fins d'annulation de 80 % de ses obligations convertibles de premier rang en circulation, soit un capital total de 259 \$, pour un prix de rachat de 900 \$ au comptant par tranche de 1 000 \$ du capital des obligations. ACE a versé un prix de rachat total de 233 \$ pour les obligations remises.

Toujours le 19 janvier 2009, ACE a réalisé une opération dans le cadre d'une offre de rachat substantielle aux fins d'annulation de 8,3 millions de ses actions privilégiées convertibles, pour un prix de rachat au comptant de 20 \$ l'action. ACE a versé un prix de rachat total de 166 \$ pour les actions remises.

Le 19 mars 2009, ACE a réalisé une opération dans le cadre d'une offre de rachat substantielle aux fins d'annulation de 1,0 million de ses actions privilégiées convertibles, pour un prix de rachat de 20 \$ l'action. ACE a versé un prix de rachat total de 20 \$ pour les actions remises.

Au 31 décembre 2008, le capital d'ACE se montait à 1 471 \$, contre 4 429 \$ au 31 décembre 2007, ayant baissé de 2 958 \$ au cours de l'exercice terminé à cette date, surtout en raison des offres de rachat. Au 31 décembre 2008, la somme non consolidée de sa trésorerie, de ses équivalents de trésorerie et de ses placements à court terme correspondait à 808 \$ (1 900 \$ au 31 décembre 2007).

### **Air Canada**

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

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

Air Canada gère son capital en fonction des principaux objectifs suivants :

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

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

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

	2008	2007
Dette à long terme et obligations locatives	4 691 \$	4 006 \$
Partie à moins d'un an de la dette à long terme et des obligations locatives	663	413
Participation sans contrôle	5 354	4 419
Contrats de location-exploitation capitalisés	190	184
Moins : financement avant livraison compris dans la dette à long terme	2 093	2 115
	(81)	(521)
Dette ajustée et participation sans contrôle	7 556	6 197
Capitaux propres	762	2 443
<b>Capital total</b>	<b>8 318 \$</b>	<b>8 640 \$</b>
Dette ajustée et participation sans contrôle	7 556 \$	6 197 \$
Moins : trésorerie, équivalents de trésorerie et placements à court terme	(1 005)	(1 239)
<b>Dette nette ajustée et participation sans contrôle</b>	<b>6 551 \$</b>	<b>4 958 \$</b>
<b>Ratio dette nette ajustée-total de la dette nette ajustée et des capitaux propres</b>	<b>89,6 %</b>	<b>67,0 %</b>

L'augmentation de 1 593 \$ du montant comptabilisé au titre de la dette nette ajustée et de la participation sans contrôle en 2008 s'explique principalement par la dépréciation substantielle du dollar canadien et de ses répercussions sur la dette libellée en dollars américains. Elle est aussi attribuable, dans une large mesure, à la diminution du solde de trésorerie au cours de l'exercice, qui a été motivée par un grand nombre de facteurs, dont les prix élevés du carburant pendant la plus grande durée de 2008, la nécessité d'affecter 322 \$ à des dépôts de garantie sur les contrats de couverture liés au carburant (note 18), une augmentation des coûts des services passés au titre des régimes agréés canadiens ainsi que l'effet de la détérioration de la situation économique sur la demande de voyages.

Pour contrebalancer ces facteurs, Air Canada applique activement des mesures de compression des coûts et des mécanismes de financement de rechange.

## 20. ÉVENTUALITÉS, GARANTIES ET INDEMNITÉS

### Éventualités

#### *Enquêtes des autorités en matière de concurrence sur le transport de fret*

La Commission européenne, le département de la Justice des États-Unis et le Bureau de la concurrence du Canada, entre autres autorités en matière de concurrence, enquêtent actuellement sur des pratiques de tarification des transports de fret qui seraient éventuellement anticoncurrentielles, notamment l'imposition de suppléments carburant, d'un certain nombre de transporteurs aériens et d'exploitants de service de fret, dont Air Canada. Les autorités en matière de concurrence ont demandé des renseignements à Air Canada dans le cadre de leurs enquêtes. Air Canada collabore à ces enquêtes qui sont susceptibles d'entraîner, ou qui ont entraîné, 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, notamment dans l'Union européenne où toutes les étapes de la procédure officielle précédant une décision ont été franchies. En outre, Air Canada 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.

En 2008, Air Canada a constaté une provision d'un montant estimatif provisoire de 125 \$. Cette estimation se fonde sur l'avancement actuel des enquêtes et des actions en justice ainsi que sur l'évaluation par Air Canada de l'issue possible de certaines d'entre elles. La provision n'est pas liée aux actions en justice et enquêtes dans tous les territoires de compétence, mais seulement à celles pour lesquelles elle dispose de suffisamment d'information pour en établir une. La direction d'Air Canada a déterminé qu'il était actuellement impossible de prédire avec certitude l'issue de toutes les actions en justice et enquêtes. D'autres provisions substantielles pourraient devoir être constituées.

#### *Porter Airlines Inc.*

En février 2006, Jazz a engagé une action en justice devant la Cour supérieure de justice de l'Ontario contre Porter Airlines Inc. (« Porter ») et d'autres parties défenderesses (collectivement, les « défenderesses Porter ») après avoir appris que Jazz se verrait interdire l'accès à l'aéroport du centre-ville de Toronto (le Toronto City Centre Airport ou « TCCA »). Le 26 octobre 2007, les défenderesses Porter ont déposé une demande reconventionnelle à l'encontre de Jazz et d'Air Canada invoquant diverses violations de la loi sur la concurrence, à savoir notamment que la relation commerciale entre Jazz et Air Canada contrevient à la législation canadienne en matière de concurrence, et réclamant 850 \$ en dommages-intérêts. Parallèlement à l'action engagée devant la Cour supérieure de justice de l'Ontario, Jazz a engagé devant la Cour fédérale du Canada une procédure d'examen judiciaire à l'encontre de la Toronto Port Authority (« TPA »), portant sur l'accès de Jazz au TCCA. Les défenderesses Porter ont obtenu le statut d'intervenant et de partie à cette procédure. En janvier 2008, Porter a déposé une défense et une demande reconventionnelle à l'encontre de Jazz et d'Air Canada, alléguant des torts et recherchant des conclusions du même ordre que celles de la demande reconventionnelle déposée devant la Cour supérieure de justice de l'Ontario. Air Canada considère les demandes reconventionnelles de Porter devant ces deux tribunaux comme étant sans fondement.

#### *Parité salariale*

Le Syndicat canadien de la fonction publique (« SCFP »), qui représente les agents de bord d'Air Canada, a déposé devant la Commission canadienne des droits de la personne une plainte de disparité salariale basée sur le sexe. Le SCFP allègue que le groupe des agents de bord, à prédominance féminine, devrait toucher le même salaire que les groupes des mécaniciens et des pilotes, à prédominance masculine, car ils exécutent du travail de même valeur. La plainte remonte à 1991, mais elle n'a pas été instruite en raison d'un litige quant à savoir si les trois groupes de salariés relevaient du même « établissement » au sens où l'entend la *Loi canadienne sur les droits de la personne*. Le 26 janvier 2006, la Cour suprême du Canada a statué que les trois groupes relevaient effectivement du même établissement et renvoyé l'affaire devant la Commission canadienne des droits de la personne, qui peut maintenant procéder à l'évaluation des plaintes du SCFP. Le 16 mars 2007, la Commission canadienne des droits de la personne a demandé la tenue d'une enquête au sujet de cette plainte. Air Canada estime que l'enquête révélera qu'elle se conforme aux dispositions de la *Loi canadienne sur les droits de la personne* en matière de parité salariale. Cependant, la direction a déterminé qu'il n'est pas possible actuellement de prédire avec un quelconque degré de certitude l'issue définitive de l'enquête de la Commission.

### *Autres éventualités*

La Société fait actuellement l'objet de diverses autres poursuites et actions en justice, notamment de réclamations de la part de divers groupes d'employés d'Air Canada, et des provisions ont été constituées en conséquence. La direction est d'avis que le règlement final de ces réclamations n'aura pas un effet négatif important sur la situation financière de la Société ni sur ses résultats.

En ce qui concerne les contrats de location d'Air Canada de 45 appareils, la différence entre les loyers révisés par suite de l'instauration du plan de réorganisation, de transaction et d'arrangement (le « plan d'arrangement ») au titre de la *Loi avec les arrangements avec les créanciers des compagnies* (« LACC ») le 30 septembre 2004 et les montants qu'exigeaient les contrats de location originaux se résorbera à l'échéance de ces contrats si aucun manquement important à ces contrats ne s'est produit d'ici là. En cas de défaillance majeure, Air Canada devra payer cette différence ainsi que les intérêts s'y rattachant, et tous les loyers futurs seront ramenés aux taux de location initiaux. Les charges locatives sont inscrites aux valeurs renégociées dans les contrats de location, et les éventuelles obligations ne sont constatées que lorsque la direction estime qu'elles sont susceptibles de se matérialiser.

### **Garanties**

#### *Garanties au titre d'ententes d'avitaillement*

De concert avec d'autres compagnies aériennes, Air Canada est partie à des ententes d'avitaillement avec des sociétés d'avitaillement dans divers grands aéroports du Canada. Ces sociétés d'avitaillement fonctionnent selon le principe du recouvrement des coûts. Elles possèdent et financent le réseau qui approvisionne les compagnies contractantes, tout comme elles s'acquittent des droits liés aux baux fonciers sous-jacents. La dette globale des cinq sociétés d'avitaillement au Canada, qui n'ont pas été consolidées par Air Canada au titre de la NOC-15, était d'environ 127 \$ au 31 décembre 2008 (119 \$ en 2007), ce qui correspond au risque de perte maximal auquel Air Canada s'expose, compte non tenu de tout partage de coûts éventuel avec les autres compagnies contractantes. Air Canada considère le risque en découlant comme étant minime. Chaque compagnie aérienne contractante qui fait partie d'une société d'avitaillement participe à la garantie de sa dette d'une manière proportionnelle à l'utilisation qu'elle fait du réseau.

### **Conventions d'indemnisation**

Dans presque toutes les villes qu'elle dessert, Air Canada est appelée à conclure des contrats d'exploitation ou de crédit-bail immobilier en vertu desquels elle se voit accorder une licence d'utilisation de certaines installations. Il est courant pour Air Canada, à titre de locataire d'installations commerciales, de garantir le locateur et d'autres tiers apparentés contre toute responsabilité civile délictuelle qui pourrait découler de son occupation ou de son utilisation des lieux en location ou sous licence. Dans des cas exceptionnels, cette garantie engage sa responsabilité lorsqu'il y a eu négligence de la part de tiers qu'elle aurait dégagés de toute responsabilité, sauf généralement les cas de faute lourde ou délibérée. En outre, Air Canada a pour habitude d'indemniser toute partie relativement à une faute liée à l'environnement dont elle serait responsable et qui découlerait de son emploi ou de son occupation des lieux en location ou sous licence, ou qui y serait liée.

Dans le cadre des contrats de financement ou de location d'avions qu'elle est appelée à conclure, Air Canada garantit généralement les bailleurs de fonds, leurs mandataires et d'autres tiers apparentés ou bailleurs contre les dommages découlant de la construction, de la conception, de la propriété, du financement, de l'utilisation, de l'exploitation et de la maintenance des avions ainsi que contre toute responsabilité civile délictuelle, que les dommages ou responsabilités découlent ou non de la négligence des tiers à qui sont données ces garanties, sauf en cas de faute lourde ou délibérée. En outre, dans les opérations de financement ou de location d'avions, notamment celles qui sont structurées comme des baux adossés, Air Canada prévoit généralement des indemnités relativement à diverses répercussions d'ordre fiscal, notamment en ce qui concerne les avions loués ou financés, l'utilisation, la possession, l'exploitation, la maintenance, la location, la sous-location, les réparations, les assurances, la livraison, l'importation et l'exportation de ces avions, les contrats de location ou de financement conclus à leur égard, les changements législatifs et certaines conséquences fiscales en matière d'impôt sur le revenu, de taxe à la consommation et de retenue d'impôt.

Lorsque Air Canada, en tant que cliente, conclut un contrat avec une entreprise de services techniques, le plus souvent une entreprise dont l'activité principale est le transport aérien, elle peut à l'occasion convenir de dégager cette entreprise de services des recours en responsabilité découlant de réclamations provenant de tiers, que les manquements aux responsabilités contractuelles soient ou non le fait de la négligence de l'entreprise de services, sauf en cas de faute lourde ou délibérée de la part de cette dernière.

Le règlement administratif de la Société et les ententes contractuelles qu'elle a conclues avec chacun de ses administrateurs et dirigeants prévoient des obligations d'indemnisation à l'égard de ces derniers. Au titre de ces obligations, la Société est convenue d'indemniser ces personnes, dans les limites permises par la loi, pour les réclamations et pertes (y compris les montants versés en règlement de réclamations) qu'elles pourraient raisonnablement devoir engager du fait de l'exercice de leurs fonctions pour le compte de la Société.

La Société n'est pas en mesure d'estimer d'une façon raisonnable le montant maximal qu'elle peut être tenue de payer au titre des indemnisations. Elle s'attend à être protégée par ses assurances dans la plupart des cas de responsabilité civile délictuelle et certaines des obligations contractuelles connexes susmentionnées.

## 21. OPÉRATIONS ENTRE APPARENTÉS

Au 31 décembre 2008, ACE détenait une participation de 75 % dans Air Canada. Le 16 octobre 2007, ACTS SEC a vendu la quasi-totalité de ses actifs, de ses passifs et de ses activités à Soutien et Services Techniques ACTS Aéro Inc. (« ACTS Aéro »), nouvelle entité établie pour acheter les actifs d'ACTS SEC. Le 23 septembre 2008, ACTS Aéro est devenue officiellement Aveos Performance Aéronautique inc. (« Aveos »), entité qui appartient en propriété exclusive à ACTS Aéro. Au 31 décembre 2008, ACE détenait une participation de 27,8 % dans ACTS Aéro. Air Canada est appelée à conclure diverses opérations entre apparentés avec Aveos, entité apparentée à ACE. Depuis la vente, le 24 janvier 2008, des parts de Jazz et la résiliation de la convention des porteurs de parts, le 7 février 2008, ACE n'exerce plus d'influence notable sur Jazz. Voir la note 2 D) pour le sommaire des opérations conclues en vertu du CAC de Jazz. Depuis la vente, le 24 avril 2008, des parts d'Aéroplan et la résiliation, le 9 mai 2008 de la convention des porteurs de parts, ACE n'exerce plus d'influence notable sur Aéroplan.

Les soldes d'opérations entre apparentés présentés ci-dessous concernent principalement la prestation de services, y compris la répartition des coûts liés aux employés, comme il est indiqué à la note 11. Les soldes d'opérations entre apparentés sont assortis de modalités prévoyant le paiement dans les 30 jours suivant la réception de la facture.

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

	2008	2007
<b>Débiteurs</b>		
Aveos (Air Canada)	120 \$	75 \$
<b>Maintenance payée d'avance</b>		
Aveos (Air Canada)	5 \$	24 \$
<b>Créditeurs et charges à payer</b>		
Aveos (Air Canada)	99 \$	88 \$

Suit le sommaire des produits et charges découlant d'opérations avec Aveos en 2008 et au cours de la période écoulée entre le 16 octobre 2007 et le 31 décembre 2007, qui a suivi la déconsolidation :

	2008	2007
<b>Produits</b>		
Produits de location d'immeubles (Aveos)	29 \$	6 \$
Produits tirés de services de technologie de l'information (Aveos)	15	3
Produits tirés de services généraux et autres (Aveos)	12	(1)
	<b>56 \$</b>	<b>8 \$</b>
<b>Charges</b>		
Charges de maintenance liées aux services d'Aveos	478 \$	107 \$
Recouvrement des salaires et charges sociales liés aux employés détachés auprès d'Aveos	(249)	(55)
Autres charges	1	-
	<b>230 \$</b>	<b>52 \$</b>

### Sommaire des principaux contrats avec des apparentés

#### *Liens entre la Société et Aveos*

Les Contrats de maintenance d'ACTS, le Contrat de services cadre d'ACTS, le Contrat de licence d'exploitation de marques d'ACTS, le Contrat de non-concurrence et de transfert des protocoles de réparation et les Contrats de services généraux d'ACTS, contrats qui lient tous Air Canada à ACTS SEC et qui sont décrits ci-après, ont été cédés par ACTS SEC à Aveos à la clôture de la monétisation d'ACTS (note 5).

Entente sur les régimes de retraite et avantages complémentaires

Le 16 octobre 2007, Air Canada, ACTS et ACTS Aéro ont conclu une entente sur les régimes de retraite et avantages complémentaires (l'« Entente sur les régimes de retraite et avantages complémentaires ») dans sa version modifiée. Cette entente portait sur les régimes de retraite et d'avantages complémentaires relatifs i) aux employés non syndiqués d'Air Canada détachés auparavant auprès d'ACTS qui sont devenus des employés d'Aveos le 16 octobre 2007 et ii) aux employés syndiqués d'Air Canada détachés auprès d'ACTS Aéro, conformément aux contrats de services généraux conclus entre Air Canada et ACTS visant le détachement d'employés syndiqués d'Air Canada à ACTS (ces contrats ont été attribués à ACTS Aéro à la clôture de la vente d'ACTS). De nouveaux régimes de retraite à prestations déterminées et à cotisations déterminées devront être établis par Aveos tandis que d'autres conventions d'avantages sociaux destinés au personnel actif et d'avantages complémentaires de retraite (dont des régimes d'assurance-maladie complémentaire, d'assurance invalidité et d'assurance vie) sont établis par ACTS Aéro (les « Conventions d'avantages complémentaires d'ACTS »).

En date du 16 octobre 2007, sous réserve d'autorisation réglementaire, le cas échéant, et selon les estimations des conventions des régimes de retraite et d'avantages complémentaires d'Air Canada applicables (les « Conventions d'avantages complémentaires d'Air Canada »), les actifs et passifs dans le cadre des Conventions d'avantages complémentaires d'Air Canada qui sont touchés par le transfert des employés non syndiqués seront transférés à Aveos ou aux Conventions d'avantages complémentaires d'ACTS, selon le cas. L'équivalent, en valeur actualisée, des déficits de solvabilité au titre des régimes de retraite à prestations déterminées en date du 16 octobre 2007 liés au transfert des employés non syndiqués sera financé par Air Canada au moyen de paiements trimestriels versés à ACTS Aéro jusqu'en 2014. En date du 16 octobre 2007, l'équivalent, en valeur actualisée, du passif comptable lié aux prestations de retraite et indemnités d'invalidité résultant du transfert des employés non syndiqués devra être capitalisé par Air Canada au moyen de paiements trimestriels versés à Aveos jusqu'en 2012. La valeur actualisée de ces paiements trimestriels est aussi appelée « charge de rémunération ». D'ici à ce que les actifs et passifs au titre des Conventions d'avantages complémentaires d'Air Canada liés aux employés non syndiqués puissent être transférés à Aveos, le coût des prestations de retraite au titre des services rendus au cours de l'exercice ainsi que le coût des services rendus au cours de l'exercice et les coûts financiers liés aux prestations complémentaires sont passés en charges par Air Canada, avec pleine répercussion sur les entreprises affiliées (Aveos).

En outre, l'Entente sur les régimes de retraite et avantages complémentaires prévoit des modalités similaires en matière de transfert d'actifs et de passifs ainsi que d'indemnités à l'égard des employés syndiqués, lesquelles s'appliqueront ultérieurement lorsque ces employés syndiqués entreront au service d'Aveos selon le protocole d'entente de transition, décrit ci-dessous. Cependant, les déficits de solvabilité liés au transfert des employés syndiqués visés par les versements trimestriels devront être établis en date du 16 octobre 2007, sous réserve de certains ajustements. Parallèlement, le taux d'actualisation utilisé pour calculer le passif comptable lié aux prestations de retraite et indemnités d'invalidité des employés syndiqués devra être déterminé en date du 16 octobre 2007. Les paiements d'indemnités liés à ces déficits de solvabilité et passifs comptables devraient être versés trimestriellement sur une période de cinq ans débutant après le transfert des employés syndiqués à Aveos, seulement si un tel transfert a lieu. D'ici à ce que les actifs et passifs au titre des Conventions d'avantages complémentaires d'Air Canada liés aux employés syndiqués puissent être transférés à Aveos, le coût des prestations de retraite au titre des services rendus au cours de l'exercice ainsi que le coût des services rendus au cours de l'exercice et les coûts financiers liés aux prestations complémentaires des employés d'Air Canada assurant des services à Aveos seront répercutés à Aveos.

L'Entente sur les régimes de retraite et avantages complémentaires prévoit également qu'Air Canada remette des lettres de crédit à Aveos, le 16 octobre 2007, en vue de garantir les obligations de paiement liées aux déficits de solvabilité au titre des régimes de retraite à prestations déterminées et aux passifs comptables liés aux autres conventions de retraite et d'assurance invalidité. Les lettres de crédit s'élèvent à 101 \$. Ce montant pourrait être ajusté une fois que des évaluations actuarielles auront permis de déterminer les montants exacts des déficits de solvabilité et des passifs comptables applicables en date du 16 octobre 2007. La valeur nominale de la lettre de crédit portant sur le déficit de solvabilité du régime destiné aux employés syndiqués est aussi ajustée une fois par an pour tenir compte des coûts des services passés payés par Air Canada au régime relativement aux employés syndiqués affectés à ACTS Aéro. La valeur nominale des lettres de crédit diminuera à mesure que les paiements trimestriels mentionnés ci-dessus seront versés. En 2008, comme il est indiqué ci-après à la rubrique « Entente conclue avec Aveos concernant des conditions de paiement révisées », Air Canada et Aveos sont convenues d'annuler

provisoirement certaines lettres de crédit totalisant 40 \$. Conformément à l'Entente sur les régimes de retraite et avantages complémentaires, Aveos peut rappeler les lettres de crédit en partie ou en totalité en cas de non-respect des conditions. Le montant des lettres de crédit est garanti par la trésorerie financée par les actifs comptabilisés dans « Dépôts et autres actifs ».

En 2008, Air Canada, Aveos et le syndicat représentant les employés détachés à Aveos ont poursuivi les discussions à propos des options selon lesquelles certains employés syndiqués entreraient directement au service d'Aveos et de la création d'une unité de négociation distincte pour les employés d'Aveos. En ce qui a trait au protocole d'entente de transition, Air Canada et Aveos ont aussi conclu certaines ententes secondaires (les « ententes secondaires de transition ») portant sur les questions commerciales posées par le transfert d'employés envisagé dans le protocole d'entente de transition. Avant que ce protocole entre en vigueur, les parties doivent recourir à la médiation et, s'il y a lieu, à l'arbitrage relativement à certaines questions qu'elles n'ont pas encore réglées mais pour lesquelles elles ont accepté ces processus. Il faut aussi que le Conseil canadien des relations industrielles rende sa décision quant à la constitution d'une unité de négociation distincte.

#### Entente de non-concurrence et de transfert de protocoles de réparation

Aveos et Air Canada sont parties à une entente de non-concurrence et de transfert des protocoles de réparation depuis le 16 octobre 2007. D'une manière générale, les protocoles de réparation désignent les processus et méthodes utilisés dans la maintenance et la réparation du matériel volant et des équipements connexes. L'Entente de non-concurrence et de transfert des protocoles de réparation a confirmé un arrangement et prévoit la vente, par Air Canada, à ACTS Aéro (qui succède à ACTS SEC) d'un intérêt conjoint indivis dans les protocoles de réparation qu'elle possède ou qui ont été approuvés par l'organisme agréé d'ingénierie de navigabilité d'Air Canada, tandis qu'Aveos vend à Air Canada un intérêt conjoint indivis dans les protocoles de réparation détenus ou conçus par Aveos et utilisés dans le cadre des services de révision générale des cellules d'appareils qu'ACTS fournit à Air Canada en vertu de l'entente relative aux services de révision générale des cellules d'appareils conclues par les parties. Cependant, en septembre 2004, dans le cadre de la mise en œuvre du Plan d'arrangement de la Société au titre de la *Loi sur les arrangements avec les créanciers des compagnies* (la « LACC »), la Société avait déjà octroyé à ACTS l'accès intégral et exclusif à ces protocoles sans obligation de versement de redevances.

En outre, en vertu de l'Entente de non-concurrence et de transfert des protocoles de réparation, des restrictions limitent la capacité d'Air Canada de détenir une participation dans une entité (exception faite de celles dans lesquelles elle détiendrait déjà des intérêts) ou d'exercer au sein du secteur du transport aérien une activité commerciale liée à des services de MRR, à savoir, les services de révision générale des cellules et de peinture, les services d'entretien moteur et de maintenance des groupes auxiliaires de bord, ainsi que ceux liés à la maintenance des composants. Les périodes de non-concurrence applicables sont les suivantes :

- en ce qui concerne les services de révision générale des appareils et de peinture, la période de non-concurrence se terminera un an après la résiliation ou l'expiration de l'entente relative aux services de révision générale des appareils actuellement en vigueur (dont l'expiration est actuellement prévue pour le 1<sup>er</sup> octobre 2011);
- en ce qui concerne les services d'entretien moteur et de maintenance des groupes auxiliaires de bord, la fin de la période de non-concurrence est fixée au 1<sup>er</sup> octobre 2015;
- en ce qui concerne la maintenance des composants, la période de non-concurrence se terminera le 1<sup>er</sup> octobre 2016.

L'Entente de non-concurrence et de transfert des protocoles de réparation ne limite pas la participation d'Air Canada dans une entité dans laquelle elle détenait déjà des intérêts à la conclusion de cette entente, et ne restreint pas les services de maintenance en ligne d'Air Canada, lesquels continuent d'être exercés.

En contrepartie du transfert des protocoles de réparation, Air Canada a reçu 20 \$ en 2007 (note 5).

L'Entente de non-concurrence et de transfert des protocoles de réparation a été attribuée à Aveos à la clôture de la monétisation d'ACTS.

Entente conclue avec Aveos concernant des conditions de paiement révisées

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

Se reporter à la note 22 pour une description des événements postérieurs.

Contrats de maintenance

Aveos et Air Canada sont parties à des contrats généraux de services de maintenance depuis le 1<sup>er</sup> octobre 2006, aux termes desquels Aveos fournit à la Société divers services techniques, dont des services d'entretien moteur et de maintenance des groupes auxiliaires de bord, des services de révision générale d'appareils (exception faite des services de maintenance en ligne et d'entretien cabine, assurés par Air Canada), des services de maintenance de composants, des services de peinture, des services de formation ainsi que d'autres services connexes. Aveos est l'entreprise de maintenance exclusive d'Air Canada pour la prestation des services de révision générale, de maintenance des moteurs, de maintenance des groupes auxiliaires et de maintenance de certains composants. Aveos assure également à Air Canada divers autres services de réparation non exclusifs. Le contrat de services de révision générale qui expire en octobre 2011, sera prorogé jusqu'en juin 2013, sous réserve de la publication d'une ordonnance du Conseil canadien des relations industrielles établissant qu'Aveos est un employeur distinct, lié par des conventions collectives distinctes et qui prend en charge le transfert des employés d'Air Canada à Aveos selon le protocole d'entente de transition et les ententes secondaires de transition mentionnées ci-dessus. Les contrats de services relatifs à la maintenance des réacteurs expirent en octobre 2013, sauf pour certains types de réacteurs pour lesquels les parties sont convenues de le proroger jusqu'au 31 décembre 2018. Les contrats de services de peinture expirent en octobre 2009 et chacun des autres contrats de maintenance mentionnés ci-dessus expire en octobre 2013.

Contrat de services cadre (« CSC d'Aveos »)

Aveos et Air Canada sont parties au CSC d'Aveos, en version révisée et reformulée du 1<sup>er</sup> janvier 2007, aux termes duquel Air Canada fournit à Aveos, contre rémunération, un soutien d'infrastructure, de nature surtout administrative, concernant les technologies de l'information, les ressources humaines, les services financiers et comptables et des services liés aux réclamations. Aveos peut résilier certains services visés par le CSC d'Aveos ou résilier le CSC d'Aveos dans son intégralité sur préavis écrit de six mois, à l'exception des services concernant les technologies de l'information qu'Aveos ne peut résilier avant l'expiration du CSC d'Aveos. Air Canada peut résilier certains services aux termes du CSC d'Aveos ou résilier le CSC d'Aveos dans son intégralité sur préavis écrit de 18 mois. Ces montants sont inclus dans le tableau ci-dessus, qui résume les produits et les charges entre les parties apparentées, au poste « Produits tirés de services généraux et autres ».

Contrats de services généraux

Aveos et Air Canada sont parties à un contrat de services généraux modifié et reformulé en date du 22 juin 2007 (le « CSG d'Aveos »), aux termes duquel la Société fournit à Aveos des services liés à un groupe d'employés syndiqués pour lequel Aveos rembourse à la Société, après répartition, tous les coûts, dont les salaires et charges sociales. Le CSG d'Aveos peut être résilié par l'une ou l'autre partie en tout temps sur préavis écrit de 30 jours.

Contrats immobiliers

Dans le cadre de la clôture de la monétisation d'ACTS SEC, en date du 16 octobre 2007, Air Canada a vendu un bâtiment à Aveos pour un produit de 28 \$. Dans le cadre de cette vente, Air Canada et Aveos ont passé un contrat de sous-location de certains terrains jouxtant le bâtiment ainsi qu'un contrat de services en vertu duquel la Société fournira à Aveos certains services liés au fonctionnement général du bâtiment.

Depuis le 1<sup>er</sup> octobre 2006, Aveos et Air Canada sont parties à un bail cadre, aux termes duquel Aveos loue auprès de la Société certains locaux aux aéroports de Vancouver, Winnipeg, Toronto et Montréal.

**Opérations non récurrentes**ACTS SEC

En 2008, ACTS SEC a liquidé certains contrats conclus avec Air Canada qui totalisaient 11 \$ et avaient trait à la monétisation d'ACTS SEC en octobre 2007. Ces contrats ont été comptabilisés comme des opérations sur les capitaux propres ayant donné lieu à une perte de dilution de 3 \$, prise en compte dans la participation sans contrôle.

Droits d'achat d'actions transférés d'Air Canada à ACE

En 2007, Air Canada a réalisé une opération portant sur des appareils avec un tiers non apparenté pour laquelle Air Canada a reçu une contrepartie sous forme du droit d'acquisition d'actions du tiers non apparenté. L'opération a consisté en la vente par Air Canada de deux appareils A319 d'Airbus et en la sous-location, par Air Canada, de deux autres A319 d'Airbus. L'opération a été réalisée intégralement en 2007, à l'exception de la vente de l'un des A319 appartenant à Air Canada, qui a été finalisée au début de 2008. Air Canada a vendu à ACE le droit d'acquiescer des actions reçues du tiers non apparenté pour un produit de 1 \$, estimé à sa juste valeur.

Bons de souscription achetés à ACE

En 2007, Air Canada a acheté certains bons de souscription d'actions détenus par ACE pour une contrepartie de 4 \$. Ces bons de souscription visent l'achat d'actions d'un tiers non apparenté qui fournit des services à Air Canada. Les actions du tiers non apparenté ne sont pas cotées sur un marché actif et il n'est par conséquent pas possible de mesurer leur juste valeur de façon fiable. L'instrument financier est donc comptabilisé au coût, ce qui se traduit par une valeur comptable de néant liée à ACE.

Vacances Air Canada

En 2007, ACE a vendu à Air Canada sa participation de 49 % dans Vacances Air Canada, pour un produit de 10 \$. Vacances Air Canada est désormais la propriété exclusive d'Air Canada, et ACE a ramené sa participation indirecte dans Vacances Air Canada de 87,25 % à 75 %. À la suite de cette vente, ACE a enregistré un gain de dilution de 3 \$ lié à la participation sans contrôle dans Air Canada au titre des autres produits (charges) hors exploitation.

Facilité de crédit d'Air Canada

Se reporter à la note 22 pour une description des événements postérieurs.

**22. ÉVÉNEMENTS POSTÉRIEURS À LA DATE DU BILAN****Facilité de crédit à terme**

Comme il est indiqué à la note 1C), en juillet 2009, Air Canada a encaissé une tranche de 600 \$, avant déduction de frais d'environ 20 \$, aux termes d'une facilité de crédit à terme garantie (la « facilité de crédit »). D'ici le premier anniversaire de l'accord de prêt, Air Canada peut demander, sous réserve du respect de certaines conditions, l'augmentation de la facilité d'au plus 100 \$, et ce, en obtenant de nouveaux engagements auprès de prêteurs existants ou nouveaux. La facilité de crédit est remboursable, à compter d'août 2010 en 16 versements trimestriels successifs de 30 \$ et du versement d'un montant final de 120 \$ exigible en juillet 2014. Toute augmentation de la facilité se traduirait par une hausse, au prorata, du montant des versements prévus, y compris du paiement final.

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

Les obligations d'Air Canada aux termes de la facilité de crédit sont garanties par une sûreté réelle et par une hypothèque constituée sur presque tous les biens actuels et futurs d'Air Canada et de ses filiales, sous réserve de certaines exclusions et de certains privilèges autorisés. La facilité de crédit est assujettie aux conditions commerciales habituelles, incluant certaines sûretés négatives, clauses financières et cas de défaut. Selon les

clauses financières, Air Canada est tenue de maintenir, en date du dernier jour ouvrable du mois, des liquidités minimales (selon la définition donnée dans l'entente sur la facilité de crédit et fondé en général sur les soldes des postes Trésorerie et équivalents de trésorerie et Placements à court terme) de 800 \$ et un bénéfice avant intérêt, impôts sur le bénéfice, amortissement, locations avions, certains produits (charges) hors exploitation et éléments exceptionnels) minimum et de se soumettre à un test de couverture des intérêts à la fin de chaque trimestre.

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

Aux termes de la facilité de crédit, Air Canada émettra aux prêteurs, au moment du premier prélèvement de crédit, cinq millions de bons de souscription pour l'achat d'actions à droit de vote variable de catégorie A ou d'actions à droit de vote de catégorie B d'Air Canada représentant 5 % du total des actions émises et en circulation à la date de clôture de la facilité de crédit. Ces bons de souscription seront répartis entre les prêteurs au prorata de leurs engagements de prêt aux termes de la facilité de crédit. La part d'ACE est de 1,25 million de bons de souscription. Ces bons de souscription ont un prix d'exercice moyen de 1,51 \$ l'action, ils pourront être exercés en tout temps et ils expireront quatre ans après la date d'émission. Sous réserve des conditions de la facilité de crédit, dans le cas où Air Canada ne fournit pas d'autre garantie sur certains actifs dans les 90 jours suivant la conclusion, Air Canada serait tenue d'émettre aux prêteurs de nouveaux bons de souscription représentant jusqu'à 5 % supplémentaires du total des actions émises et en circulation (déterminé au moment de l'émission desdits bons supplémentaires), à un prix d'exercice moyen fondé sur le cours moyen pondéré en fonction du volume établi cinq jours avant la date d'émission, pouvant être exercés en tout temps et expirant quatre ans après la date d'émission.

De ce fait, la participation directe de 75,0 % d'ACE dans Air Canada pourrait être diluée dans l'avenir.

### **Opérations entre apparentés**

Air Canada et Aveos ont conclu une entente datée du 28 octobre 2008, aux termes de laquelle Air Canada a convenu d'assouplir temporairement les conditions de paiement consenties à Aveos dans le cadre de certaines ententes avec des apparentés. En échange des conditions de paiement assouplies, certaines lettres de crédit liées à l'Entente sur les régimes de retraite et avantages complémentaires, décrites à la note 21, ont été annulées. Les conditions de paiement assouplies consenties à Aveos devaient au départ commencer à être resserrées en mai 2009 avec remise correspondante des lettres de crédit à Aveos.

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

ACE est partie prêteuse à la facilité de crédit décrite ci-dessus. La participation d'ACE à la facilité de crédit représente 150 \$ de l'encours de 600 \$ au 31 juillet 2009. Les prêteurs participent au prorata à l'égard de tous les bons de souscription et de tout paiement de capital et d'intérêt.

### **POLARIS**

Au deuxième trimestre de 2009, Air Canada a comptabilisé une moins-value de 67 \$ relativement à des coûts capitalisés antérieurement et engagés à l'égard de la conception de POLARIS, un nouveau système de réservation. Air Canada travaille actuellement à la mise en œuvre de certains éléments de la solution comme les fonctionnalités Internet et la technologie de tarification, mais elle a suspendu les activités liées à la mise en œuvre du système de réservation.

# ACE AVIATION

## Rapport de gestion 2008

**Le présent rapport de gestion, qui se fonde sur des états financiers consolidés vérifiés préparés sur la base de la continuité de l'exploitation, remplace le rapport de gestion d'ACE Aviation déposé le 13 février 2009. Le rapport de gestion déposé le 13 février 2009 se fondait sur des états financiers vérifiés présentés sur une base de liquidation.**

**Le 7 août 2009**

## Table des matières

<b>1.</b>	<b>Avant-propos .....</b>	<b>1</b>
<b>2.</b>	<b>Mise en garde concernant les énoncés prospectifs.....</b>	<b>2</b>
<b>3.</b>	<b>Participations.....</b>	<b>3</b>
<b>4.</b>	<b>Stratégie commerciale.....</b>	<b>3</b>
<b>5.</b>	<b>Faits marquants .....</b>	<b>4</b>
<b>6.</b>	<b>Méthodes comptables.....</b>	<b>8</b>
<b>7.</b>	<b>Résultats d'exploitation – Quatrième trimestre de 2008.....</b>	<b>12</b>
7.1.	Air Canada.....	15
7.2.	Éléments non sectoriels et éliminations (« ENSE »).....	16
<b>8.</b>	<b>Résultats d'exploitation – Exercice 2008 .....</b>	<b>18</b>
8.1.	Air Canada.....	21
8.2.	Éléments non sectoriels et éliminations (« ENSE »).....	22
<b>9.</b>	<b>Gestion financière et gestion du capital.....</b>	<b>24</b>
9.1.	Analyse de la situation financière .....	24
9.2.	Flux de trésorerie consolidés.....	26
9.3.	Obligations contractuelles .....	29
9.4.	Obligations de capitalisation au titre des régimes de retraite d'Air Canada .....	31
9.5.	Gestion du capital .....	32
9.6.	Dépenses en immobilisations d'Air Canada et contrats de financement connexes.....	33
9.7.	Capital social .....	35
<b>10.</b>	<b>Opérations entre apparentés .....</b>	<b>37</b>
<b>11.</b>	<b>Arrangements hors bilan.....</b>	<b>42</b>
<b>12.</b>	<b>Instruments financiers et gestion du risque .....</b>	<b>44</b>
<b>13.</b>	<b>Estimations comptables critiques .....</b>	<b>50</b>
<b>14.</b>	<b>Facteurs de risque .....</b>	<b>55</b>
<b>15.</b>	<b>Sensibilité des résultats.....</b>	<b>66</b>
<b>16.</b>	<b>Résultats financiers trimestriels.....</b>	<b>67</b>
<b>17.</b>	<b>Principales informations annuelles .....</b>	<b>68</b>
<b>18.</b>	<b>Contrôles et procédures.....</b>	<b>69</b>
<b>19.</b>	<b>Mesures financières hors PCGR .....</b>	<b>70</b>
<b>20.</b>	<b>Glossaire .....</b>	<b>72</b>

## 1. Avant-propos

Gestion ACE Aviation Inc. (« ACE ») a été constituée le 29 juin 2004 en société de portefeuille chapeautant des sociétés du secteur de l'aviation commerciale. 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 ») sous les symboles ACE.A et ACE.B, respectivement.

Le 10 décembre 2008, ACE a annoncé son intention de demander au tribunal et à ses actionnaires d'approuver un plan d'arrangement aux termes duquel elle procédera à sa liquidation et à la distribution de manière ordonnée de son actif net, après avoir tenu compte des dettes non réglées et des coûts de l'opération.

Conformément au chapitre 1400 du *Manuel de l'ICCA* (Institut Canadien des Comptables Agréés), « Normes générales de présentation des états financiers », en date du 31 décembre 2008, la Société a établi ses états financiers sur la base de la liquidation plutôt que sur celle de la continuité de l'exploitation.

Le 29 juillet 2009, ACE a annoncé que sa participation à la facilité de crédit d'au plus 700 M\$ accordée à Air Canada et annoncée le jour même par Air Canada se chiffre à 150 M\$. Compte tenu de la participation d'ACE dans cette facilité, la direction n'a pas l'intention de procéder à une liquidation à ce point-ci.

Par conséquent, les états financiers ont été établis sur la base de la continuité de l'exploitation et remplacent les états financiers publiés antérieurement pour l'exercice terminé le 31 décembre 2008, lesquels avaient été dressés sur la base de la liquidation. Selon l'hypothèse de la continuité de l'exploitation, Air Canada est comprise dans le périmètre de consolidation des états financiers d'ACE suivant les méthodes comptables applicables à la continuité de l'exploitation qui existaient antérieurement. Selon cette hypothèse, l'entité poursuivra ses activités et sera en mesure de réaliser ses actifs et de s'acquitter de ses dettes dans le cours normal de ses activités. Pour l'exercice terminé le 31 décembre 2008, la Société a présumé que la date d'application du principe de la liquidation était le 31 décembre 2008, et les états consolidés des résultats, de la variation des capitaux propres, du résultat étendu et des flux de trésorerie de l'exercice terminé le 31 décembre 2008 ont été présentés selon la base de la continuité de l'exploitation alors que le bilan a été présenté selon la base de la liquidation.

Le présent Rapport de gestion de 2008 (le « Rapport de gestion ») doit être lu en parallèle avec les états financiers consolidés vérifiés d'ACE pour 2008 et les notes y afférentes. « Société » y a le sens, selon le contexte, d'ACE et de ses participations dans le secteur de l'aviation commerciale collectivement, d'ACE et de l'une ou plusieurs de ses participations dans le secteur de l'aviation commerciale, de l'une ou plusieurs de ses participations dans le secteur de l'aviation commerciale, ou d'ACE à proprement parler. Sauf indication contraire, tous les montants en numéraire sont exprimés en dollars canadiens. Pour une explication de certains termes utilisés plus loin, le lecteur se reportera au *Glossaire* de la rubrique 20. Sauf indication du contexte, le présent Rapport de gestion est actuel au 7 août 2009. Certaines données comparatives ont été reclassées pour se conformer à la présentation des états financiers de la période écoulée.

Le présent Rapport de gestion contient des énoncés prospectifs. Il y a lieu de se reporter à la rubrique 2, *Mise en garde concernant les énoncés prospectifs*, pour une présentation des risques, incertitudes et hypothèses liés à ces énoncés. La rubrique 14, *Facteurs de risque*, fait état des principaux risques auxquels s'exposent ACE et ses filiales.

Le Comité de vérification, des finances et du risque d'ACE a examiné le Rapport de gestion et les états financiers consolidés vérifiés de 2008 ainsi que les notes y afférentes, et le Conseil d'administration d'ACE a approuvé ces documents avant leur diffusion. Pour un complément d'information sur les documents financiers publics d'ACE, dont sa Notice annuelle, on se reportera aux sites de SEDAR au [www.sedar.com](http://www.sedar.com) ou d'ACE au [www.aceaviation.com](http://www.aceaviation.com).

## 2. Mise en garde concernant les énoncés prospectifs

Dans ses communications orales ou écrites, ACE fait souvent des déclarations 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 conditions du secteur, du marché, du crédit et de l'économie en général, la capacité de réduire les coûts d'exploitation et de trouver du financement, les questions de retraite, les prix de l'énergie, les taux de change et d'intérêt, les relations du travail, la concurrence, les conflits armés, les attentats terroristes, les épidémies, les questions et coûts d'assurance, l'évolution de la demande par suite du caractère saisonnier du secteur, les questions d'approvisionnement, l'évolution de la législation, de la réglementation et des procédures, les litiges et actions en cours ou à venir avec des tiers, ainsi que les facteurs précisés dans le Rapport de gestion, notamment ceux dont il est question à la rubrique 14, *Facteurs de risque*. Les énoncés prospectifs du présent Rapport de gestion représentent les attentes d'ACE en date de son établissement, et ils peuvent changer ultérieurement. 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 en vertu de la réglementation en valeurs mobilières applicable.

**3. Participations**

En date du 7 août 2009, ACE détenait dans le secteur de l’aviation commerciale les participations suivantes.

	<b>Société du secteur de l’aviation commerciale</b>	<b>Participation</b>
<p>Air Canada (TSX : AC.A, AC.B)</p>	<p>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 avec les États-Unis et sur le marché international au départ et à destination du Canada. Les filiales en propriété exclusive d’Air Canada sont :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 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.</li> <li>• Société en commandite ACGHS (« Services au sol Air Canada ») assure des services d’escale dans les aéroports.</li> <li>• Société en commandite Touram (« Vacances Air Canada ») est un grand voyageur canadien qui offre des forfaits vacances.</li> </ul> <p>* La participation qu’ACE détient dans Air Canada est sujette à dilution par suite des ententes qu’Air Canada a conclues avec ses syndicats et des bons de souscription émis ou pouvant être émis dans le cadre de la facilité de crédit d’Air Canada (voir plus loin à la rubrique 5).</p>	<p>75,0 % *</p>
<p>ACTS Aéro</p>	<p>Aero Technical Support and Services Holdings sarl (« ACTS Aéro »), propriétaire exclusif d’Aveos Performance aéronautique inc. (« Aveos »), 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.</p>	<p>28,4 %</p>

**4. Stratégie commerciale**

En établissant sa structure organisationnelle en 2004, ACE a cherché à : i) instituer des directions et plans d’affaires distincts pour chaque secteur d’activité, afin que chacun puisse mieux focaliser son action stratégique et sa recherche de rentabilité; ii) aligner son personnel d’encadrement, son capital et ses ressources humaines au sein de chaque secteur; iii) faciliter le développement de chaque secteur pour qu’il atteigne son plein potentiel et, le cas échéant, qu’il puisse rechercher la clientèle de tiers; et iv) mettre pleinement en valeur les investissements qui n’avaient pas été pleinement exploités.

La stratégie de valorisation des entités d’ACE visait à leur conférer l’autonomie nécessaire pour qu’elles puissent assumer à elles seules la responsabilité de leur financement, de leur chiffre d’affaires et de la distribution de leurs actions, avec le concours d’investisseurs de l’extérieur pour ces fins et pour d’autres. Les principaux jalons de la mise en œuvre de cette stratégie ont été notamment les premiers appels publics à l’épargne (« PAPE ») liés au Fonds de revenu Aéroplan, au Fonds de revenu Jazz Air et à Air Canada ainsi que les distributions ou cessions ultérieures des participations d’ACE dans ces entités, tout comme la monétisation d’ACTS SEC et d’autres opérations, présentées à la rubrique 5, *Faits marquants*, du présent Rapport de gestion.

## 5. Faits marquants

Les faits ci-dessous se sont produits dans la période allant du 1<sup>er</sup> janvier 2008 au 7 août 2009.

### ACE

#### **Offre de rachat substantielle : ACE rachète pour 1 498 M\$ de ses actions à droit de vote variable et actions à droit de vote**

Le 10 janvier 2008, ACE a pris livraison de 40 023 427 actions à droit de vote variable et de 9 894 166 actions à droit de vote qu'elle a rachetées pour annulation au prix de 30,00 \$ l'action, pour un prix de rachat total de 1 498 M\$.

#### **Vente de 13 millions de parts du Fonds de revenu Jazz Air**

Le 24 janvier 2008, ACE a vendu 13 millions de parts du Fonds de revenu Jazz Air pour un produit total net de 97 M\$ pour ACE.

#### **Placement secondaire de parts du Fonds de revenu Aéroplan**

Le 21 avril 2008, ACE a vendu 20,4 millions de parts du Fonds de revenu Aéroplan pour un produit net total d'environ 343 M\$ pour ACE.

#### **Vente de parts du Fonds de revenu Aéroplan et du Fonds de revenu Jazz Air**

Le 2 juin 2008, ACE a vendu ses parts restantes du Fonds de revenu Aéroplan pour un produit net total d'environ 349 M\$ et ses parts restantes du Fonds de revenu Jazz Air pour un produit net total d'environ 85 M\$.

#### **Offre de rachat substantielle : ACE rachète pour 500 M\$ de ses actions à droit de vote variable et actions à droit de vote**

Le 18 juin 2008, ACE a pris livraison de 12 537 084 actions à droit de vote variable et de 10 190 187 actions à droit de vote qu'elle a rachetées pour annulation au prix de 22,00 \$ l'action, pour un prix de rachat total d'environ 500 M\$.

#### **Offres de rachat substantielles visant la totalité des obligations et actions privilégiées**

Le 10 décembre 2008, ACE a annoncé que son conseil d'administration avait autorisé i) une offre de rachat substantielle (l'« offre relative aux obligations ») visant le rachat pour annulation de la totalité de ses obligations de premier rang convertibles à 4,25 % échéant en 2035 (les « obligations ») au prix de rachat de 900 \$ au comptant par tranche de 1 000 \$ de capital d'obligations, et ii) une offre de rachat substantielle (l'« offre relative aux actions privilégiées ») visant le rachat indirect pour annulation de la totalité de ses actions privilégiées en circulation (les « actions privilégiées ») au prix de rachat de 20,00 \$ CA au comptant l'action privilégiée.

Le 10 décembre 2008, ACE a aussi annoncé son intention de demander au tribunal et à ses actionnaires d'approuver un plan d'arrangement aux termes duquel ACE serait liquidée et son actif net, y compris ses actions dans Air Canada, serait distribué, de manière ordonnée, après paiement des dettes non réglées et des coûts de l'opération.

Le 19 janvier 2009, ACE a annoncé que des obligations d'un montant global de 259 M\$ de capital avaient été déposées et rachetées pour un prix de rachat global de 233 M\$ et qu'au total 8,3 millions d'actions privilégiées, au prix de 20,00 \$ au comptant l'action privilégiée, avaient été déposées et rachetées au titre de l'offre relative aux actions privilégiées pour un prix de rachat global de 166 M\$.

Le 19 mars 2009, ACE a réalisé une offre publique de rachat substantielle visant le rachat pour annulation de 1,0 million de ses actions privilégiées convertibles au prix de rachat de 20,00 \$ CA au comptant par action privilégiée. ACE a payé un prix de rachat global de 20 M\$ pour les actions déposées en réponse à l'offre de rachat substantielle.

**Participation à la facilité de crédit d'Air Canada**

Le 29 juillet 2009, ACE a annoncé que sa participation à la facilité de crédit d'au plus 700 M\$ accordée à Air Canada représentait 150 M\$. La part de 150 M\$ d'ACE est remboursable par versements trimestriels consécutifs égaux de 7,5 M\$ à compter du 1<sup>er</sup> août 2010, avec un versement final de 30 M\$ exigible d'ici au cinquième anniversaire du prélèvement initial.

**Air Canada**

En vue d'atténuer les risques d'illiquidité décrits à la rubrique 9.2 du présent rapport de gestion, Air Canada a conclu en 2009 les opérations suivantes :

**Juillet 2009**

- Air Canada a obtenu une facilité de crédit à terme garantie (la « facilité de crédit ») pour un produit de financement de 600 M\$, moins des frais d'environ 20 M\$. D'ici le premier anniversaire de l'accord de prêt, Air Canada peut demander, sous réserve du respect de certaines conditions, l'augmentation de la facilité d'au plus 100 M\$, et ce, en obtenant de nouveaux engagements auprès de prêteurs existants ou nouveaux. La participation d'ACE dans la facilité de crédit d'Air Canada est de 150 M\$. La facilité de crédit, dont la durée est de cinq ans, porte intérêt à un taux de 12,75 %. Le premier remboursement de capital est exigible en août 2010. Les obligations d'Air Canada découlant de la facilité de crédit sont garanties par une sûreté de premier rang et par une hypothèque sur la quasi-totalité des biens actuels et futurs d'Air Canada et de ses filiales. La facilité de crédit prévoit également des bons de souscription permettant aux porteurs d'acquérir jusqu'à 5 % des actions de la Société, ou jusqu'à 10 % si certaines conditions ne sont pas remplies.

Dans le cadre des opérations effectuées en vertu de la convention de crédit, Air Canada a émis aux prêteurs, au moment du premier prélèvement de crédit, cinq millions de bons de souscription pour l'achat d'actions à droit de vote variable de catégorie A ou d'actions à droit de vote de catégorie B d'Air Canada représentant 5 % du total des actions émises et en circulation. Les bons de souscription ont un prix d'exercice de 1,51 \$ et viennent à échéance dans quatre ans, soit en juillet 2013. Ces bons de souscription ont été répartis entre les prêteurs au prorata de leurs engagements de prêt aux termes de la convention de crédit, la part revenant à ACE étant de 1,25 million de bons de souscription. Sous réserve des conditions de la facilité de crédit, dans le cas où Air Canada ne fournirait pas d'autre garantie sur certains actifs dans les 90 jours suivant la clôture, Air Canada serait tenue d'émettre aux prêteurs de nouveaux bons de souscription représentant jusqu'à 5 % supplémentaires du total des actions émises et en circulation (déterminé au moment de l'émission desdits bons supplémentaires).

En conséquence, la participation directe de 75,0 % d'ACE dans Air Canada pourrait être diluée dans l'avenir.

Dans le cadre des opérations liées à la clôture de la facilité de crédit, des arrangements de financement en cours de 166 M\$ ont été remboursés de la façon suivante :

- L'encours de 49 M\$ de la facilité de crédit renouvelable a été remboursé en totalité. Les droits du prêteur prévus par la facilité de crédit renouvelable ont été attribués aux prêteurs prévus par la facilité de crédit.
  - Le financement des réacteurs de rechange a été remboursé en partie. Le montant remboursé de 38 M\$ portait sur 22 réacteurs visés par l'entente de financement des moteurs de rechange; 10 moteurs sont encore assujettis à ce contrat de prêt pour une valeur d'emprunt de 81 M\$ au 31 juillet 2009.
  - Le prêt de 79 M\$ d'Aéroplan Canada Inc. (« Aéroplan ») a été remboursé; ce montant représentait le maximum alors disponible. Aéroplan est partie prêteuse à la facilité de crédit.
- Air Canada a prorogé ou renouvelé des conventions collectives pour 21 mois avec tous ses employés syndiqués au Canada. Ces conventions collectives sont entrées en vigueur et elles ne prévoient aucune augmentation du taux salarial, aucun changement aux protections ou prestations des régimes

d'assurance collective ni variation du niveau des prestations de retraite pendant les périodes de prolongation.

- Air Canada a conclu des accords au sujet de la capitalisation des régimes de retraite avec tous ses employés syndiqués au Canada (les « protocoles sur les retraites ») et elle a obtenu du gouvernement fédéral l'adoption du *Règlement de 2009 sur la capitalisation des régimes de retraite d'Air Canada* (le « règlement de 2009 »). Le règlement de 2009 dispense Air Canada de verser les cotisations au titre des services passés pour la période allant du 1<sup>er</sup> avril 2009 au 31 décembre 2010. Par la suite, en ce qui a trait à la période allant du 1<sup>er</sup> janvier 2011 au 31 décembre 2013, le total des cotisations annuelles au titre des services passés doit correspondre au moins élevé entre i) 150 M\$ pour 2011, 175 M\$ pour 2012 et 225 M\$ pour 2013, et ii) les cotisations maximales au titre des services rendus autorisées par la *Loi de l'impôt sur le revenu*. Les protocoles d'entente sur les retraites prévoient aussi qu'Air Canada émettra une participation entièrement diluée de 15 % sous forme d'actions d'Air Canada, établie à la date des protocoles d'entente sur les retraites, en faveur d'une fiducie; le produit net de la vente éventuelle des actions détenues par la fiducie sera versé aux régimes de retraite. En raison de ce qui précède, la participation de 75,0 % qu'ACE détient directement dans Air Canada sera diluée.
- Air Canada s'est entendue avec un fournisseur, qui procurera à Air Canada un montant non remboursable d'environ 220 M\$ en contrepartie de différents engagements contractuels.
- Air Canada a apporté des modifications aux ententes de traitement de cartes de crédit (amorçées au deuxième trimestre et achevées en juillet 2009) conclues avec l'un de ses principaux fournisseurs, qui prévoient la révision du niveau de trésorerie non affectée (selon la définition donnée par l'entente et fondée généralement sur les soldes de la trésorerie et de ses équivalents et des placements à court terme) que doit maintenir Air Canada; on se reportera à cet égard à la rubrique 9.2 du présent rapport de gestion.
- Air Canada a obtenu le report jusqu'en 2013 du remboursement d'un prêt à court terme de 82 M\$ (75 M\$ US) conclu en 2008 et qui venait initialement à échéance en 2009.
- Air Canada a conclu un protocole d'entente avec GE Capital Aviation Services (le « protocole d'entente avec GECAS ») qui porte sur la cession-bail de trois appareils 777 de Boeing, opérations devant être effectuées avant le 30 septembre 2009, sous réserve de la finalisation des documents et de l'obtention de consentements de tiers, et devant procurer des liquidités supplémentaires d'environ 122 M\$.
- Air Canada a conclu un protocole d'entente visant la modification des conditions du contrat d'achat de capacité conclu avec Jazz. Ces modifications entrent en vigueur le 1<sup>er</sup> août 2009 sous réserve de l'établissement des documents officiels et prévoient une réduction des tarifs payés en vertu du contrat.

### Deuxième trimestre de 2009

- Contrat de prêt garanti avec Aéroplan pour un produit net de 79 M\$. Comme cela a été dit précédemment, ce contrat a été résilié en juillet 2009 dans le cadre des opérations liées à la facilité de crédit.
- Rendement net de 72 M\$ sur des dépôts de garantie pour dérivés liés au carburant, atténué par le règlement de 17 M\$ de contrats de dérivés liés au carburant en faveur de contreparties.
- Au deuxième trimestre de 2009, Air Canada a comptabilisé une moins-value de 67 M\$ relativement à des coûts capitalisés antérieurement et engagés en vue de la conception de POLARIS, un nouveau système de réservation. Air Canada travaille actuellement à la mise en œuvre de certains éléments de la solution comme les fonctionnalités Internet et la technologie de tarification, mais elle a suspendu les activités liées à la mise en œuvre du système de réservation.

**Premier trimestre de 2009**

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

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

Pour une analyse des risques d'illiquidité d'Air Canada, on se reportera à la rubrique 9.2 du présent rapport de gestion.

## 6. Méthodes comptables

En 2008, ACE regroupait deux secteurs isolables : Air Canada et le secteur Éléments non sectoriels et éliminations (« ENSE »). En 2007, outre Air Canada et les ENSE, ACE comptait les secteurs isolables suivants : Aéroplan SEC (« Aéroplan ») jusqu'au 14 mars 2007, Jazz Air SEC (« Jazz ») jusqu'au 24 mai 2007, ACTS SEC (« ACTS ») jusqu'au 16 octobre 2007.

ACE dresse ses états financiers consolidés sur la base de la continuité de l'exploitation conformément aux principes comptables généralement reconnus (« PCGR ») du Canada.

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

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. Après ces dates, les participations d'ACE dans Aéroplan (jusqu'au 9 mai 2008), ACTS et 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<sup>er</sup> juin 2008, les participations qu'ACE détenait dans ces entités ont été classées dans les investissements « disponibles à la vente ». Depuis le 2 juin 2008, ACE ne détient plus de participation dans Aéroplan ni dans Jazz. En conséquence, le résultat d'exploitation d'ACE pour 2008 n'est pas directement comparable au résultat 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. 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. Voir la rubrique 13 du présent Rapport de gestion pour un complément d'information sur les estimations comptables critiques d'ACE.

### Changements de méthodes comptables

Les changements de méthodes comptables ci-après s'appliquent à ACE pour l'exercice terminé le 31 décembre 2008 sur la base de la continuité de l'exploitation.

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

Le 1<sup>er</sup> janvier 2008, la Société a adopté trois nouvelles normes comptables du *Manuel de l'ICCA*, 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 12 du présent Rapport de gestion pour un complément d'information.

#### Stocks

Le 1<sup>er</sup> janvier 2008, la Société a adopté les dispositions du chapitre 3031, *Stocks*, qui remplace le chapitre 3030, *Stocks*. Le chapitre 3031 fournit des indications plus complètes au sujet de l'évaluation et contient de nouvelles obligations à l'égard de l'information à fournir afin d'accroître la transparence. La méthode comptable relative aux stocks de carburant avions adoptée par la Société est conforme aux exigences en matière d'évaluation comprises dans la nouvelle norme et, par conséquent, aucun ajustement n'a été constaté au moment de la

transition. Cependant, des informations complémentaires ont été incluses dans les états financiers consolidés d'ACE à compter du premier trimestre de 2008.

### **Futures modifications de normes comptables**

#### Écarts d'acquisition et actifs incorporels

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<sup>er</sup> 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<sup>er</sup> janvier 2009 et n'entrevoit pas de répercussions importantes sur ses états financiers consolidés.

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

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

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

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

Le chapitre 1582 remplace le chapitre 1581 et il établit des normes pour la comptabilisation d'un regroupement d'entreprises. Il constitue l'équivalent canadien de la norme internationale d'information financière IFRS 3, « Regroupements d'entreprises ». Le chapitre s'applique prospectivement aux regroupements d'entreprises pour lesquels la date d'acquisition se situe dans un exercice ouvert le 1<sup>er</sup> janvier 2011 ou à une date ultérieure.

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

### **Normes internationales d'information financière**

Le Conseil des normes comptables du Canada a confirmé que, le 1<sup>er</sup> 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 s'est dotée d'un plan visant à convertir ses états financiers consolidés aux IFRS, en mettant sur pied une équipe multifonctionnelle où sont représentés des cadres des secteurs de la comptabilité, de la fiscalité, de l'informatique et des techniques de l'information, des contrôles et processus internes, de la planification, de la rémunération, du trésor, des relations avec les investisseurs et des services

juridiques. Le Comité de vérification de la Société est informé tous les trimestres de l'état d'avancement du plan de conversion.

Le plan vise à déterminer l'incidence que les IFRS auront sur les méthodes comptables et décisions de mise en œuvre, sur l'infrastructure, sur les activités commerciales et sur les activités de contrôle. Suit un résumé des principaux éléments du plan de transition :

#### Méthodes comptables et décisions de mise en œuvre

- Principales activités :
  - Comparaison des PCGR du Canada aux méthodes comptables selon les IFRS;
  - Choix des conventions comptables permanentes de la Société selon les IFRS;
  - Sélection parmi les choix au titre de l'IFRS 1, « Première adoption des Normes internationales d'information financière »;
  - Élaboration de la présentation matérielle des états financiers;
  - Quantification des effets des changements initiaux au titre de l'IFRS 1 pour ce qui est des informations à fournir et des états financiers de 2010.
- État d'avancement :
  - La Société a mis en évidence les différences entre les conventions comptables selon les PCGR du Canada et les choix de conventions comptables, soit dans une démarche de continuité, soit pour des choix ponctuels qui devront être faits à la conversion, dans le cadre de l'IFRS 1;
  - La Société continuera de quantifier les différences mises en évidence et les choix qui seront faits, tout au long de 2009 et de 2010.

#### Infrastructure

- Expertise en information financière
  - Principale activité :
    - Développement d'une expertise sur les IFRS.
  - État d'avancement :
    - La Société a donné de la formation aux personnels et intervenants clés. De la formation complémentaire sera assurée jusqu'au passage officiel aux IFRS en 2011.
- Informatique et technologies de l'information
  - Principale activité :
    - Élaboration de solutions informatiques pour la période de transition ainsi que la période post-convergence.
  - État d'avancement :
    - La Société est en train de déterminer les exigences et solutions sur le plan des systèmes.

#### Activités commerciales

- Clauses restrictives financières
  - Principales activités :
    - Détermination de l'incidence des IFRS sur les clauses restrictives financières et les pratiques commerciales;
    - Réalisation des renégociations ou modifications nécessaires.
  - État d'avancement :
    - La Société est en train d'examiner les conséquences contractuelles des IFRS sur ses relations et autres arrangements de financement.

- Conventions de rémunération
  - Principales activités :
    - Détermination des incidences sur les conventions de rémunération;
    - Recensement des modifications nécessaires.
  - État d'avancement :
    - La Société est en train d'examiner les politiques de rémunération reposant sur des indicateurs dérivés des états financiers.

#### Activités de contrôle

- Contrôle interne à l'égard de l'information financière
  - Principales activités :
    - Pour toute modification de méthode comptable identifiée, évaluation des contrôles internes à l'égard de l'information financière des points de vue de la conception et de l'efficacité;
    - Mise en œuvre des modifications qui s'imposent.
  - État d'avancement :
    - La Société est en train d'examiner tous les aspects des contrôles internes à l'égard de l'information financière.
- Contrôles et procédures de communication de l'information
  - Principales activités :
    - Pour toute modification de méthode comptable identifiée, évaluation des contrôles et procédures de communication de l'information des points de vue de la conception et de l'efficacité;
    - Mise en œuvre des modifications qui s'imposent.
  - État d'avancement :
    - La Société est en train d'examiner tous les aspects des contrôles et procédures de communication de l'information.

**7. Résultats d'exploitation – Quatrième trimestre de 2008**

Le tableau ci-après présente les résultats de la Société, les résultats de ses secteurs isolables et certaines mesures hors PCGR pour le quatrième trimestre de 2008. Les informations sectorielles ont été dressées conformément à la méthode de présentation interne de l'information financière aux fins de la prise de décisions commerciales. Pour un complément d'information, on se reportera à la note 16, *Informations sectorielles*, afférente aux états financiers consolidés vérifiés de 2008 d'ACE.

(en millions de dollars canadiens)	Quatrième trimestre de 2008		
	Air Canada	ENSE	Total ACE
<b>Produits d'exploitation</b>			
Produits passages	2 182 \$	- \$	2 182 \$
Produits fret	113	-	113
Autres produits	203	(2)	201
	2 498	(2)	2 496
<b>Charges d'exploitation</b>			
Carburant avions	792	-	792
Salaires et charges sociales	444	2	446
Redevances aéroportuaires et de navigation	230	-	230
CAC de Jazz	237	-	237
Amortissement et désuétude	174	(2)	172
Maintenance avions	157	-	157
Restauration et fournitures connexes	70	-	70
Communications et technologies de l'information	72	-	72
Locations avions	80	-	80
Commissions	40	-	40
Autres charges d'exploitation	348	2	350
	2 644	2	2 646
<b>Perte d'exploitation</b>	<b>(146)</b>	<b>(4)</b>	<b>(150)</b>
<b>Produits (charges) hors exploitation</b>			
Intérêts créditeurs	11	6	17
Intérêts débiteurs	(88)	(15)	(103)
Intérêts capitalisés	6	-	6
Perte sur actifs	(5)	(10)	(15)
Gain sur instruments financiers constatés à la juste valeur	32	-	32
Perte sur la participation dans ACTS Aéro	-	(62)	(62)
	(44)	(81)	(125)
<b>Perte avant les éléments suivants</b>	<b>(190)</b>	<b>(85)</b>	<b>(275)</b>
Participation sans contrôle	(4)	180	176
Perte de change	(527)	-	(527)
Charge d'impôts	(6)	(1)	(7)
<b>Bénéfice (perte) de la période</b>	<b>(727) \$</b>	<b>94 \$</b>	<b>(633) \$</b>
<b>BAIIALA/BAIIA <sup>1)</sup></b>	<b>108 \$</b>	<b>(6) \$</b>	<b>102 \$</b>

1) Voir la rubrique 19, Mesures financières hors PCGR, pour un rapprochement du BAIIALA au résultat d'exploitation.

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

(en millions de dollars canadiens)	Quatrième trimestre de 2007			
	Air Canada	ACTS <sup>1)</sup>	ENSE	Total ACE
<b>Produits d'exploitation</b>				
Produits passages	2 196 \$	- \$	- \$	2 196 \$
Produits fret	141	-	-	141
Autres produits	170	9	4	183
Produits externes	2 507	9	4	2 520
Produits intersectoriels	6	33	(39)	-
	<b>2 513</b>	<b>42</b>	<b>(35)</b>	<b>2 520</b>
<b>Charges d'exploitation</b>				
Carburant avions	615	-	-	615
Salaires et charges sociales	468	13	20	501
Redevances aéroportuaires et de navigation	238	-	-	238
CAC de Jazz	227	-	-	227
Amortissement et désuétude	140	1	(1)	140
Maintenance avions	173	11	(17)	167
Restauration et fournitures connexes	67	-	(1)	66
Communications et technologies de l'information	67	1	(3)	65
Locations avions	62	-	-	62
Commissions	37	-	-	37
Autres charges d'exploitation	347	13	(4)	356
	<b>2 441</b>	<b>39</b>	<b>(6)</b>	<b>2 474</b>
<b>Bénéfice (perte) d'exploitation</b>	<b>72</b>	<b>3</b>	<b>(29)</b>	<b>46</b>
<b>Produits (charges) hors exploitation</b>				
Intérêts créditeurs	22	-	18	40
Intérêts débiteurs	(89)	-	(16)	(105)
Intérêts capitalisés	20	-	-	20
Gain à la cession d'actifs	-	-	1 339	1 339
Perte sur instruments financiers comptabilisés à la juste valeur	(1)	-	-	(1)
Bénéfices tirés des participations et autres revenus de placement <sup>2)</sup>	-	-	17	17
Autres (produits) charges hors exploitation	(4)	-	1	(3)
	(52)	-	1 359	1 307
<b>Bénéfice avant les éléments suivants</b>	<b>20</b>	<b>3</b>	<b>1 330</b>	<b>1 353</b>
Participation sans contrôle	(3)	-	(6)	(9)
Gain (perte) de change	20	(3)	1	18
Charge d'impôts	(2)	-	(232)	(234)
<b>Bénéfice de la période</b>	<b>35 \$</b>	<b>- \$</b>	<b>1 093 \$</b>	<b>1 128 \$</b>
<b>BAIIALA/BAIIA <sup>3)</sup></b>	<b>274 \$</b>	<b>4 \$</b>	<b>(30) \$</b>	<b>248 \$</b>

1) Rend compte de la consolidation des résultats d'ACTS du 1<sup>er</sup> au 15 octobre 2007.

2) Rend compte de la participation d'ACE dans ACTS (du 16 octobre au 31 décembre 2007) comptabilisée à la valeur de consolidation.

3) Voir la rubrique 19, Mesures financières hors PCGR, pour un rapprochement du BAIIA/ou BAIIALA au résultat d'exploitation.

ACE a enregistré une perte d'exploitation de 150 M\$ au quatrième trimestre de 2008, contre un bénéfice d'exploitation de 46 M\$ au quatrième trimestre de 2007. Air Canada a déclaré une perte d'exploitation de 146 M\$ au quatrième trimestre de 2008, contre un bénéfice d'exploitation de 72 M\$ au quatrième trimestre de 2007, soit une détérioration de 218 M\$ par rapport au quatrième trimestre de 2007. Le résultat consolidé d'ACE pour le quatrième trimestre de 2007 comprenait le bénéfice d'exploitation de 3 M\$ d'ACTS. ACE a enregistré un BAIIALA de 102 M\$ au quatrième trimestre de 2008, contre un BAIIALA de 248 M\$ à la période correspondante de 2007. Au quatrième trimestre de 2008, Air Canada a déclaré un BAIIALA de 108 M\$, contre un BAIIALA de 274 M\$ à la période correspondante de 2007, soit une baisse de 166 M\$. Au quatrième trimestre de 2007, ACTS avait dégagé un BAIIA de 4 M\$. Voir la rubrique 19, *Mesures financières hors PCGR*.

ACE a inscrit des produits d'exploitation de 2 496 M\$ et des charges d'exploitation de 2 646 M\$ au quatrième trimestre de 2008, contre des produits d'exploitation de 2 520 M\$ et des charges d'exploitation de 2 474 M\$ à la période correspondante de 2007. À hauteur de 2 498 M\$, les produits d'exploitation d'Air Canada sont inférieurs de 15 M\$ à ceux de la même période de 2007. L'augmentation de 28 M\$ des autres produits a été plus qu'annulée par la diminution des produits passages et fret de 14 M\$ et 29 M\$, respectivement, attribuable principalement à la baisse du trafic. Les charges d'exploitation d'Air Canada totalisent 2 644 M\$, en hausse de 203 M\$ par rapport à la même période de 2007, par suite surtout de l'augmentation de la charge de carburant et des coûts de propriété et de l'effet défavorable de la forte dépréciation du dollar canadien vis-à-vis du dollar US comparativement au quatrième trimestre de 2007. Dans la foulée de la déconsolidation d'ACTS, les produits et charges d'exploitation d'ACE pour 2008 ne sont pas directement comparables à ceux du quatrième trimestre de 2007.

Les charges hors exploitation se chiffrent à 125 M\$ pour le quatrième trimestre de 2008, contre des produits hors exploitation de 1 307 M\$ au quatrième trimestre de 2007. Au quatrième trimestre de 2008, ACE a constitué une provision pour perte de 10 M\$ à la cession de sa participation dans ACTS Aéro. Les produits hors exploitation du quatrième trimestre de 2007 comprenaient un gain à la cession totalisant 1 339 M\$, formé d'un gain à la cession de 565 M\$ lié à la monétisation d'ACTS conclue le 16 octobre 2007, un gain à la cession de 539 M\$ lié au placement secondaire à l'égard d'Aéroplan conclu le 22 octobre 2007 et un gain à la cession de 233 M\$ lié au placement secondaire à l'égard de Jazz conclu le 22 octobre 2007.

Le montant net des intérêts débiteurs s'est accru de 35 M\$ par rapport au quatrième trimestre de 2007, reflétant en cela la baisse des intérêts capitalisés liés aux nouveaux appareils, ainsi qu'une diminution des intérêts créditeurs en raison du recul des soldes de trésorerie et des taux d'intérêt. La diminution des intérêts débiteurs, qui vient pour l'essentiel du recul des frais de financement liés aux appareils 777 de Boeing faisant l'objet d'engagements par suite de l'effet favorable des acomptes avant livraison conclus au quatrième trimestre de 2007, et de la baisse des taux d'intérêt sur la dette à taux variable comparativement au quatrième trimestre de 2007, a été contrebalancée par le financement obtenu à l'égard d'appareils supplémentaires par rapport à un an plus tôt ainsi que par l'incidence négative de l'affaiblissement du dollar canadien vis-à-vis du dollar US au quatrième trimestre de 2008. Le gain sur les instruments financiers comptabilisés à la juste valeur s'est chiffré à 32 M\$ au quatrième trimestre de 2008, contre une perte sur instruments financiers de 1 M\$ au quatrième trimestre de 2007. On se reportera à cet égard à la rubrique 12 du présent Rapport de gestion pour un complément d'information sur les instruments financiers. Une perte de 62 M\$ a été enregistrée au quatrième trimestre de 2008 sur les participations, contre un bénéfice de 17 M\$ au quatrième trimestre de 2007. En ce qui concerne le quatrième trimestre de 2008, la perte représente la quote-part des pertes enregistrées par ACTS Aéro revenant à ACE, alors que le bénéfice du quatrième trimestre de 2007 avait représenté les bénéfices tirés des participations d'ACE dans Aéroplan et Jazz et de sa participation dans ACTS Aéro à compter du 16 octobre 2007.

Au quatrième trimestre de 2008, un montant de 176 M\$ de la perte nette a été attribué à la participation sans contrôle, alors qu'un montant de 9 M\$ du bénéfice net avait été attribué à la participation sans contrôle au quatrième trimestre de 2007. Le quatrième trimestre de 2008 rend compte de la détérioration du résultat net d'Air Canada par rapport au quatrième trimestre de 2007.

La perte de change nette se chiffre à 527 M\$ au quatrième trimestre de 2008, contre un gain de 18 M\$ au quatrième trimestre de 2007. La perte du quatrième trimestre de 2008 est attribuable à la dépréciation du dollar canadien entre le 30 septembre 2008 et le 31 décembre 2008, qui a été atténuée par un gain de 174 M\$ lié aux dérivés sur devises. Pour 1 \$ US, le taux de change à midi, le 31 décembre 2008, était de 1,2246 \$ CA, tandis qu'il était de 1,0599 \$ CA le 30 septembre 2008, à midi.

ACE a inscrit une charge d'impôts de 7 M\$ au quatrième trimestre de 2008, contre une charge d'impôts de 234 M\$ à la période correspondante de 2007 sur un bénéfice avant impôts de 1 362 M\$ qui comprenait un gain de 214 M\$ à la cession des parts d'Aéroplan et de Jazz et à la monétisation d'ACTS et la charge fiscale s'y rapportant.

Le quatrième trimestre de 2008 se solde par une perte nette de 633 M\$, soit (18,12) \$ par action après dilution, contre un bénéfice net de 1 128 M\$, soit 8,88 \$ par action après dilution, au quatrième trimestre de 2007.

### 7.1. Air Canada

Pour le quatrième trimestre de 2008, Air Canada a déclaré une perte d'exploitation de 146 M\$, contre un bénéfice d'exploitation de 72 M\$ au quatrième trimestre de 2007, soit une détérioration de 218 M\$. Pour le quatrième trimestre de 2008, le BAIIALA se chiffre à 108 M\$, contre un BAIIALA de 274 M\$ pour la période correspondante de 2007, en baisse de 166 M\$. Voir la rubrique 19, *Mesures financières hors PCGR*.

En réponse aux prix records du carburant, le 17 juin 2008, Air Canada a annoncé la réduction de sa capacité pour l'horaire automne-hiver. Au quatrième trimestre de 2008, Air Canada a ainsi réduit sa capacité de 7,8 % par rapport au quatrième trimestre de 2007.

Comparativement au quatrième trimestre de 2007, les produits passages de 2 182 M\$ pour le quatrième trimestre de 2008 se sont repliés de 14 M\$, ou 0,6 %, par suite d'une baisse du trafic. Au quatrième trimestre de 2008, les produits passages ont reculé de 47 M\$ sur les lignes nord-américaines, tandis que, sur les lignes internationales, ils se sont accrus de 33 M\$ par rapport au quatrième trimestre de 2007. La baisse générale des produits passages entraînée par la réduction du trafic a été en partie annulée par les produits supplémentaires tirés des majorations de tarifs et suppléments carburant. La réduction de capacité sur un grand nombre de lignes a aussi donné lieu à une meilleure ventilation globale des tarifs économiques, laquelle a fait monter le rendement moyen pour le réseau. Pour l'ensemble du réseau, le rendement unitaire s'est amélioré de 4,9 % par rapport au quatrième trimestre de 2007, en raison surtout des majorations tarifaires et de l'augmentation des suppléments carburant ainsi que de l'effet favorable du change lié aux produits libellés en devises. Une ventilation des tarifs plus favorable en classe économique a aussi joué dans l'amélioration du rendement par rapport au quatrième trimestre de 2007. La dépréciation du dollar canadien au quatrième trimestre de 2008, qui a fait augmenter la valeur en dollars canadiens des ventes réalisées à l'étranger, a eu des retombées positives sur les produits libellés en devises et fait monter de 35 M\$ les produits passages du quatrième trimestre de 2008 par rapport à ceux du quatrième trimestre de 2007. Au quatrième trimestre de 2008, la baisse de 5,3 % du trafic a été inférieure à la baisse de 7,8 % de la capacité, d'où une hausse de 2,1 points de pourcentage du coefficient d'occupation par rapport au quatrième trimestre de 2007. Les produits passages par siège-mille offert (« PPSMO ») se sont accrus de 7,8 % par rapport au quatrième trimestre de 2007, en raison surtout de la croissance du rendement mais aussi de l'amélioration du coefficient d'occupation.

Pour le quatrième trimestre de 2008, les produits tirés du transport de fret aérien se sont chiffrés à 113 M\$, en baisse de 29 M\$, ou 20 %, par rapport au quatrième trimestre de 2007. Du fait de l'abandon des transports par avions-cargos en 2008, cette baisse est attribuable pour presque les deux tiers au repli des produits tirés des transports tout-cargo en 2008.

Pour le quatrième trimestre de 2008, les autres produits se montent à 203 M\$, en hausse de 28 M\$, ou 16 %, par rapport au quatrième trimestre de 2007, en raison surtout de l'augmentation de 21 M\$ des produits tirés de la sous-location d'avions, dont 5 M\$ sont attribuables à l'effet favorable du change sur les sous-locations libellées en dollars US.

Les charges d'exploitation totalisent 2 644 M\$ pour le quatrième trimestre de 2008, en hausse de 203 M\$, ou 8 %, par rapport au quatrième trimestre de 2007. Vu les dépenses considérables qu'Air Canada doit engager en dollars US pour des postes comme le carburant, la maintenance avions et les redevances aéroportuaires, la forte dépréciation du dollar canadien par rapport au dollar américain a joué pour beaucoup dans l'augmentation de ses charges d'exploitation au quatrième trimestre de 2008, soit environ 180 M\$.

Compte tenu de la charge de carburant, les charges d'exploitation par siège-mille offert (« CESMO ») ont augmenté de 17,4 % par rapport au quatrième trimestre de 2007. Si l'on en fait exclusion, les CESMO n'ont progressé que de 9,9 % par rapport au quatrième trimestre de 2007. La forte dépréciation du dollar canadien vis-à-vis du dollar US en regard du quatrième trimestre de 2007, la hausse des coûts de propriété liée aux investissements dans de nouveaux appareils et au programme de réaménagement des cabines des avions existants d'Air Canada et la réduction de capacité ont été les facteurs qui ont le plus joué dans la variation des CESMO au quatrième trimestre de 2008 par rapport à un an plus tôt. Une baisse de 5,4 % de l'utilisation des avions et une réduction de 2,8 % de la longueur moyenne des étapes ont aussi fait augmenter les CESMO par rapport au quatrième trimestre de 2007.

Les charges hors exploitation totalisent 44 M\$ pour le quatrième trimestre de 2008 contre des charges hors exploitation de 52 M\$ au quatrième trimestre de 2007. Le gain lié aux ajustements de juste valeur des instruments dérivés se chiffre à 32 M\$ pour le quatrième trimestre de 2008, contre une perte de 1 M\$ au trimestre correspondant de 2007. Voir plus loin, à la rubrique 12, le complément d'information sur les instruments dérivés d'Air Canada. Le montant net des intérêts débiteurs a augmenté de 24 M\$ par rapport au quatrième trimestre de 2007 par suite du plus faible montant d'intérêts capitalisés à l'égard des nouveaux appareils et de la diminution des intérêts créditeurs attribuable à la baisse à la fois des soldes de trésorerie et des taux de rendement. La baisse des intérêts débiteurs, venue essentiellement de la diminution des frais de financement liés aux engagements à l'égard des 777 de Boeing attribuable aux retombées favorables des acomptes avant livraison conclus au quatrième trimestre de 2007, et de la baisse des taux d'intérêt sur la dette à taux variable comparativement au quatrième trimestre de 2007, a été contrebalancée par le financement d'appareils supplémentaires par rapport à un an plus tôt et l'effet défavorable de la dépréciation du dollar canadien vis-à-vis du dollar US au quatrième trimestre de 2008.

Pour le quatrième trimestre de 2008, la perte de change nette se chiffre à 527 M\$, contre un gain de 20 M\$ au quatrième trimestre de 2007. La perte du quatrième trimestre de 2008 s'explique par la dépréciation du dollar canadien entre le 30 septembre et le 31 décembre 2008, partiellement annulée par le gain de 174 M\$ lié aux dérivés sur devises. Pour 1 \$ US, le taux de change à midi, le 31 décembre 2008, était de 1,2246 \$ CA, tandis qu'il était de 1,0599 \$ CA le 30 septembre 2008, à midi.

Air Canada a constaté une charge d'impôts de 6 M\$ au quatrième trimestre de 2008. 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 réalisés sur des dérivés liés au carburant. L'économie d'impôts futurs liée à la perte pour 2008 a été contrebalancée par une provision pour moins-value. La charge d'impôts de 2 M\$ au quatrième trimestre de 2007 avait bénéficié d'un crédit de 12 M\$ lié à la révision du taux fédéral d'imposition des sociétés au cours de la période, après prise en compte de la provision pour moins-value.

Une perte sectorielle de 727 M\$ a été enregistrée à l'égard du quatrième trimestre de 2008, contre un bénéfice sectoriel de 35 M\$ au quatrième trimestre de 2007.

## **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. Comme cela est dit précédemment, la comptabilisation de la participation d'ACE dans ACTS Aéro a été modifiée en octobre 2007 par suite de la déconsolidation d'ACTS, pour passer à la comptabilisation de la participation à la valeur de consolidation dans le secteur ENSE. Jusqu'à la déconsolidation d'ACTS Aéro, 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 celui 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 ont 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 dégagent une perte d'exploitation de 4 M\$ pour le quatrième trimestre de 2008, contre une perte d'exploitation de 29 M\$ au quatrième trimestre de 2007. Un BAIIALA négatif de 6 M\$ a été enregistré au quatrième trimestre de 2008, contre un BAIIALA négatif de 30 M\$ au quatrième trimestre de 2007. Voir la rubrique 19, *Mesures financières hors PCGR*.

Au quatrième trimestre de 2008, ACE a constitué une provision pour perte de 10 M\$ liée à la cession de sa participation dans ACTS Aéro. Au 31 décembre 2008, la participation d'ACE dans ACTS Aéro avait une valeur comptable de néant.

Au quatrième trimestre de 2007, ACE a inscrit un gain à la cession d'actifs de 1 339 M\$, au sein du secteur des ENSE, surtout attribuable aux opérations suivantes :

- un gain à la cession de 565 M\$ lié à la monétisation d'ACTS conclue le 16 octobre 2007;
- un gain à la cession de 539 M\$ lié au placement secondaire de 22 000 000 de parts du Fonds de revenu Aéroplan conclu le 22 octobre 2007;
- un gain à la cession de 233 M\$ lié au placement secondaire de 35 500 000 parts du Fonds de revenu Jazz Air conclu le 22 octobre 2007.

Une perte sur participation de 62 M\$ a été enregistrée au quatrième trimestre de 2008, contre un bénéfice tiré de participations de 17 M\$ au quatrième trimestre de 2007, soit une détérioration de 79 M\$. La perte du quatrième trimestre de 2008 représente la quote-part des pertes enregistrées par ACTS Aéro revenant à ACE, alors que le bénéfice du quatrième trimestre de 2007 avait représenté les bénéfices tirés des participations d'ACE dans Aéroplan et Jazz et de sa participation dans ACTS Aéro à compter du 16 octobre 2007.

Au quatrième trimestre de 2008, un montant de 180 M\$ de la perte nette a été attribué à la participation sans contrôle, alors qu'un montant de 6 M\$ du bénéfice net avait été attribué à la participation sans contrôle au quatrième trimestre de 2007. Le quatrième trimestre de 2008 rend compte de la détérioration du résultat net d'Air Canada comparativement au quatrième trimestre de 2007.

**8. Résultats d'exploitation – Exercice 2008**

Le tableau ci-après présente les résultats de la Société, les résultats de ses secteurs isolables et certaines mesures hors PCGR pour l'exercice terminé le 31 décembre 2008. Les informations sectorielles ont été dressées conformément à la méthode de présentation interne de l'information financière aux fins de la prise de décisions commerciales. Pour un complément d'information, on se reportera à la note 16, *Informations sectorielles*, afférente aux états financiers consolidés vérifiés 2008 d'ACE.

(en millions de dollars canadiens)	2008		
	Air Canada	ENSE	Total ACE
<b>Produits d'exploitation</b>			
Produits passages	9 713 \$	- \$	9 713 \$
Produits fret	515	-	515
Autres produits	854	(2)	852
	11 082	(2)	11 080
<b>Charges d'exploitation</b>			
Carburant avions	3 419	-	3 419
Salaires et charges sociales	1 877	31	1 908
Redevances aéroportuaires et de navigation	1 001	-	1 001
CAC de Jazz	948	-	948
Amortissement et désuétude	694	(8)	686
Maintenance avions	659	-	659
Restauration et fournitures connexes	314	-	314
Communications et technologies de l'information	286	-	286
Locations avions	279	-	279
Commissions	194	-	194
Autres charges d'exploitation	1 450	10	1 460
	11 121	33	11 154
<b>Perte d'exploitation avant l'élément suivant</b>	<b>(39)</b>	<b>(35)</b>	<b>(74)</b>
Provision pour enquêtes sur le fret	(125)	-	(125)
<b>Perte d'exploitation</b>	<b>(164)</b>	<b>(35)</b>	<b>(199)</b>
<b>Produits (charges) hors exploitation</b>			
Intérêts créditeurs	57	27	84
Intérêts débiteurs	(319)	(54)	(373)
Intérêts capitalisés	37	-	37
Gain (perte) à la cession d'actifs	(34)	980	946
Gain sur instruments financiers constatés à la juste valeur	92	-	92
Perte découlant de participations et d'autres placements	-	(64)	(64)
Autres produits (charges) hors exploitation	(3)	1	(2)
	(170)	890	720
<b>Bénéfice (perte) avant les éléments suivants</b>	<b>(334)</b>	<b>855</b>	<b>521</b>
Participation sans contrôle	(12)	250	238
Perte de change	(655)	-	(655)
Charge d'impôts	(24)	(200)	(224)
<b>Bénéfice (perte) de la période</b>	<b>(1 025) \$</b>	<b>905 \$</b>	<b>(120) \$</b>
<b>BIIIALA/BIIIA avant provision pour enquêtes sur le fret <sup>1)</sup></b>	<b>934 \$</b>	<b>(43) \$</b>	<b>891 \$</b>
<b>BIIIALA/BIIIA <sup>1)</sup></b>	<b>809 \$</b>	<b>(43) \$</b>	<b>766 \$</b>

1) Voir la rubrique 19, Mesures financières hors PCGR, pour un rapprochement du BIIIALA avant provision pour enquêtes sur le fret au résultat d'exploitation et du BIIIALA ou BIIIA au résultat d'exploitation.

Le tableau ci-après présente les résultats de la Société, les résultats de ses secteurs isolables et certaines mesures hors PCGR pour l'exercice 2007.

(en millions de dollars canadiens)	2007					Total ACE
	Air Canada	Aéroplan <sup>1)</sup>	Jazz <sup>2)</sup>	ACTS <sup>3)</sup>	ENSE	
<b>Produits d'exploitation</b>						
Produits passages	9 329 \$	- \$	- \$	- \$	15 \$	9 344 \$
Produits fret	548	-	-	-	-	548
Autres produits	649	198	3	193	(109)	934
Produits externes	10 526	198	3	193	(94)	10 826
Produits intersectoriels	120	3	610	604	(1 337)	-
	<b>10 646</b>	<b>201</b>	<b>613</b>	<b>797</b>	<b>(1 431)</b>	<b>10 826</b>
<b>Charges d'exploitation</b>						
Carburant avions	2 552	-	125	-	(124)	2 553
Salaires et charges sociales	1 920	17	139	272	35	2 383
Redevances aéroportuaires et de navigation	1 022	-	80	-	(81)	1 021
CAC de Jazz	923	-	-	-	(386)	537
Amortissement et désuétude	548	3	9	31	(9)	582
Maintenance avions	757	-	50	235	(527)	515
Restauration et fournitures connexes	313	-	6	-	(1)	318
Communications et technologies de l'information	275	7	2	13	(16)	281
Locations avions	282	-	57	-	(16)	323
Commissions	201	-	-	-	-	201
Charge exceptionnelle liée à la restructuration de la main-d'œuvre	-	-	-	15	-	15
Autres charges d'exploitation	1 420	134	83	211	(204)	1 644
	<b>10 213</b>	<b>161</b>	<b>551</b>	<b>777</b>	<b>(1 329)</b>	<b>10 373</b>
<b>Bénéfice (perte) d'exploitation</b>	<b>433</b>	<b>40</b>	<b>62</b>	<b>20</b>	<b>(102)</b>	<b>453</b>
<b>Produits (charges) hors exploitation</b>						
Intérêts créditeurs	92	3	2	-	29	126
Intérêts débiteurs	(348)	(3)	(3)	(14)	(52)	(420)
Intérêts capitalisés	108	-	-	-	-	108
Gain à la cession d'actifs	19	-	-	-	1 347	1 366
Gain sur instruments financiers constatés à la juste valeur	26	-	-	-	-	26
Bénéfices tirés des participations et autres revenus de placement <sup>4)</sup>	-	-	-	-	71	71
Autres produits (charges) hors exploitation	(19)	(1)	1	(2)	9	(12)
	(122)	(1)	-	(16)	1 404	1 265
<b>Bénéfice (perte) avant les éléments suivants</b>	<b>311</b>	<b>39</b>	<b>62</b>	<b>4</b>	<b>1 302</b>	<b>1 718</b>
Participation sans contrôle	(9)	-	-	-	(148)	(157)
Écart de change	317	-	-	(4)	-	313
Charge d'impôts	(190)	-	-	-	(286)	(476)
<b>Bénéfice de l'exercice</b>	<b>429 \$</b>	<b>39 \$</b>	<b>62 \$</b>	<b>- \$</b>	<b>868 \$</b>	<b>1 398 \$</b>
<b>BAIIALA/BAIIA <sup>5)</sup></b>	<b>1 263 \$</b>	<b>43 \$</b>	<b>128 \$</b>	<b>51 \$</b>	<b>(127) \$</b>	<b>1 358 \$</b>

1) Rend compte de la consolidation des résultats d'Aéroplan du 1<sup>er</sup> janvier au 13 mars 2007.

2) Rend compte de la consolidation des résultats de Jazz du 1<sup>er</sup> janvier au 23 mai 2007.

3) Rend compte de la consolidation des résultats d'ACTS du 1<sup>er</sup> janvier au 15 octobre 2007.

4) Rend compte de la consolidation des activités d'Aéroplan (du 14 mars au 31 décembre 2007), de Jazz (du 24 mai au 31 décembre 2007) et d'ACTS (du 16 octobre au 31 décembre 2007) selon la méthode de comptabilisation à la valeur de consolidation.

5) Voir la rubrique 19, Mesures financières hors PCGR, du présent Rapport de gestion pour un rapprochement du BAIIALA ou BAIIA au résultat d'exploitation et du BAIIALA ou BAIIA, exclusion faite des charges exceptionnelles, au résultat d'exploitation.

**En raison de la dilution de la participation d'ACE dans Aéroplan, Jazz et ACTS, les résultats d'exploitation d'ACE pour 2008 ne sont pas directement comparables aux résultats d'exploitation de 2007.**

Pour l'exercice 2008, ACE a enregistré une perte d'exploitation de 74 M\$, avant provision pour enquêtes sur le fret, comparativement à un bénéfice d'exploitation de 453 M\$ en 2007. En 2008, Air Canada a déclaré une perte d'exploitation de 39 M\$, avant provision pour enquêtes sur le fret, contre un bénéfice d'exploitation de 433 M\$ en 2007, soit une détérioration de 472 M\$. En 2008, Air Canada a constitué une provision pour enquêtes sur le fret de 125 M\$ liée aux allégations de pratiques tarifaires anticoncurrentielles des transports de fret. Le résultat consolidé d'ACE pour 2007 comprenait les bénéfices d'exploitation d'Aéroplan, de Jazz et d'ACTS de 40 M\$, 62 M\$ et 20 M\$, respectivement. En 2008, ACE a dégagé un BAIIALA de 891 M\$, avant provision pour enquêtes sur le fret, contre un BAIIALA de 1 358 M\$ pour 2007. En 2008, Air Canada a déclaré un BAIIALA de 934 M\$, avant provision pour enquêtes sur le fret, comparativement à un BAIIALA de 1 263 M\$ en 2007, en baisse de 329 M\$. En 2007, le BAIIALA d'ACE comprenait les BAIIALA d'Aéroplan, de Jazz et d'ACTS de 43 M\$, 128 M\$ et 51 M\$, respectivement. Voir la rubrique 19, *Mesures financières hors PCGR*.

ACE a enregistré des produits d'exploitation de 11 080 M\$ et des charges d'exploitation de 11 154 M\$ en 2008. En 2007, ACE avait enregistré des produits d'exploitation de 10 826 M\$ et des charges d'exploitation de 10 373 M\$. Par suite de la déconsolidation d'Aéroplan, de Jazz et d'ACTS, les produits et charges d'exploitation d'ACE pour 2008 ne sont pas directement comparables à ceux de 2007.

Les produits hors exploitation totalisent 720 M\$ pour 2008, contre des produits hors exploitation de 1 265 M\$ en 2007. En 2008, ACE a tiré un gain totalisant 830 M\$ de la vente de parts du Fonds de revenu Aéroplan et un gain de 167 M\$ de la vente de parts du Fonds de revenu Jazz Air et a constitué une provision pour perte de 10 M\$ à la cession de sa participation dans ACTS Aéro. Par ailleurs, Air Canada a inscrit une charge de dépréciation de 38 M\$ liée au retrait du service de sa flotte de 767-200 de Boeing. En 2007, ACE avait inscrit un gain à la cession d'actifs totalisant 1 366 M\$, principalement formé d'un gain de 565 M\$ lié à la monétisation d'ACTS, d'un gain de 539 M\$ lié à la vente de parts du Fonds de revenu Aéroplan, d'un gain de 233 M\$ lié à la vente de parts du Fonds de revenu Jazz Air et d'un gain de 8 M\$ associé à la vente d'actions de US Airways. De plus, Air Canada a constaté un gain de 14 M\$ lié à un appareil avarié et un gain de 5 M\$ tiré surtout de la vente d'un bâtiment. Le gain sur instruments financiers constatés à la juste valeur se chiffre à 92 M\$ en 2008, contre un gain de 26 M\$ en 2007. Pour un complément d'information sur les instruments financiers, on se reportera à la rubrique 12 du présent Rapport de gestion.

Une perte sur participation de 64 M\$ a été enregistrée en 2008, contre un bénéfice tiré de participations de 71 M\$ en 2007, soit une détérioration de 135 M\$. En ce qui concerne 2008, la perte représente la quote-part des pertes enregistrées par ACTS Aéro revenant à ACE, partiellement annulée par les bénéfices tirés des participations et autres revenus de placement d'Aéroplan et de Jazz jusqu'à juin 2008. En 2007, les bénéfices tirés de participations représentaient la quote-part revenant à ACE au titre de ses participations dans Aéroplan (du 14 mars au 31 décembre 2007) et dans Jazz (du 24 mai au 31 décembre 2007) ainsi que de sa participation dans ACTS Aéro (du 16 octobre 2007 au 31 décembre 2007).

La perte de change nette se chiffre à 655 M\$ pour 2008, contre un gain de 313 M\$ en 2007. La perte de 2008 est attribuable à la dépréciation du dollar canadien entre le 31 décembre 2007 et le 31 décembre 2008, laquelle a été atténuée par un gain de 327 M\$ lié à des dérivés sur devises. Pour 1 \$ US, le taux de change à midi, le 31 décembre 2008, était de 1,2246 \$ CA, tandis qu'il était de 0,9881 \$ CA le 31 décembre 2007, à midi.

En 2008, un montant de 238 M\$ de la perte nette a été attribué à la participation sans contrôle, contre un montant de 157 M\$ du bénéfice net attribué à la participation sans contrôle en 2007. La participation sans contrôle traduit la détérioration du résultat net d'Air Canada et, dans une moindre mesure, le changement de méthode de comptabilisation d'Aéroplan et de Jazz.

Une charge d'impôts de 224 M\$ a été enregistrée en 2008, dont 24 M\$ sont liés à Air Canada et 180 M\$ à la cession des parts d'Aéroplan et de Jazz. En 2007, une charge d'impôts de 476 M\$ avait été constatée, dont 190 M\$ étaient liés à Air Canada, 219 M\$ à la cession de participations dans des entités du secteur de l'aviation commerciale et 37 M\$ aux distributions spéciales de parts d'Aéroplan et de Jazz.

L'exercice 2008 d'ACE se solde par une perte nette de 120 M\$, soit (2,59) \$ par action après dilution. La perte nette de 2008 rend compte d'importants gains à la cession des parts restantes du Fonds de revenu Aéroplan et du Fonds de revenu Jazz Air, mais ceux-ci ont été plus qu'annulés par une détérioration des résultats sectoriels d'Air Canada, dont la provision pour enquêtes sur le fret de 125 M\$ constituée au premier trimestre de 2008 et la perte de change nette de 655 M\$. En 2007, ACE avait dégagé un bénéfice net de 1 398 M\$, soit 11,44 \$ par action après dilution. Le bénéfice net de 2007 comprenait d'importants gains liés à la monétisation d'ACTS et aux placements secondaires d'Aéroplan et de Jazz.

### 8.1. Air Canada

Pour l'exercice 2008, Air Canada déclare une perte d'exploitation, avant provision pour enquêtes sur le fret, de 39 M\$, contre un bénéfice d'exploitation de 433 M\$ en 2007, soit une détérioration de 472 M\$. L'augmentation de 436 M\$, ou 4 %, des produits d'exploitation a été plus qu'annulée par l'augmentation de 867 M\$, ou 34 %, de la charge de carburant.

Pour 2008, le BAIIALA, avant provision pour enquêtes sur le fret, se monte à 934 M\$, contre un BAIIALA de 1 263 M\$ pour 2007, en baisse de 329 M\$. Voir la rubrique 19, *Mesures financières hors PCGR*.

En réponse aux prix records du carburant, le 17 juin 2008, Air Canada a annoncé la réduction de sa capacité pour l'horaire automne-hiver. Au premier semestre de 2008, Air Canada avait accru sa capacité de 3,4 % par rapport au premier semestre de 2007. Au second semestre de 2008, Air Canada a réduit sa capacité de 5,4 % par rapport à la période correspondante de 2007. La capacité réseau (exprimée en SMO) pour la totalité de l'exercice 2008 a baissé de 1,2 % par rapport à l'exercice 2007.

Par rapport à 2007, les produits passages de 2008 sont en hausse de 384 M\$, ou 4,1 %, et s'établissent à 9 713 M\$, hausse surtout attribuable aux majorations des tarifs et des suppléments imposés pour atténuer la flambée des prix du carburant. La croissance des produits passages s'est observée sur tous les segments, hormis les lignes transfrontalières avec les États-Unis qui ont affiché une légère réduction. Pour l'ensemble du réseau, le rendement unitaire s'est amélioré de 4,3 % par rapport à 2007, en raison surtout des majorations tarifaires et des augmentations des suppléments visant à atténuer la flambée des prix du carburant. Une meilleure ventilation des tarifs, tant en cabine économique qu'en cabine à haut rapport, a également joué dans l'amélioration du rendement unitaire par rapport à 2007. La plus grande vigueur du dollar canadien en 2008, qui a eu pour effet de faire baisser la valeur en dollars canadiens des ventes réalisées à l'étranger, a eu un effet défavorable sur les produits libellés en devises, avec pour conséquence un repli de 111 M\$ des produits passages de 2008 par rapport à 2007. En 2008, la baisse de 0,2 % du trafic a été inférieure à la réduction de 1,2 % de la capacité, donnant lieu à une amélioration de 0,8 point du coefficient d'occupation par rapport à 2007. En 2008, les PPSMO se sont accrus de 5,3 % par rapport à 2007, par suite d'une hausse du rendement et, dans une moindre mesure, de l'amélioration du coefficient d'occupation.

Pour 2008, les produits fret ont totalisé 515 M\$, soit 33 M\$ ou 6 % de moins qu'en 2007. Les produits tirés du fret aérien normal ont augmenté de 23 M\$, ou 5 %, traduisant en cela la hausse du chiffre d'affaires sur les lignes internationales. Les produits des transports tout-cargo se sont repliés de 58 M\$, Air Canada n'ayant exploité un avion-cargo MD-11 sur l'Europe que pendant le premier semestre de 2008, comparativement à un avion-cargo MD-11 sur l'Europe pendant tout l'exercice 2007 et un autre avion-cargo sur l'Asie pendant le premier semestre de 2007.

Les autres produits se chiffrent à 854 M\$ pour 2008, en hausse de 87 M\$, ou 11 %, par rapport à 2007, en raison surtout d'une hausse de 61 M\$ des produits de la sous-location d'avions par rapport à 2007 et d'une augmentation de 18 M\$ des produits à Vacances Air Canada, essentiellement attribuable à la hausse du trafic passagers par rapport à 2007.

Les charges d'exploitation totalisent 11 121 M\$ pour 2008, en progression de 908 M\$, ou 9 %, par rapport à 2007, conséquence de l'importante hausse de 867 M\$ de la charge de carburant et de l'augmentation de 143 M\$ des coûts de propriété par rapport à 2007. Ces augmentations ont été en partie contrebalancées par une réduction de 98 M\$ de la charge de maintenance avions par rapport à 2007.

Si l'on tient compte de la charge de carburant, les CESMO ont progressé de 10,2 % par rapport à 2007. Si on l'exclut, les CESMO ont augmenté de 1,7 % par rapport à 2007. La hausse des coûts de propriété unitaires, qui rend compte des investissements qu'Air Canada a faits dans de nouveaux appareils et le réaménagement des cabines de ses appareils existants, ainsi que la réduction de capacité au deuxième semestre de 2008 ont aussi joué dans la croissance des CESMO, exclusion faite de la charge de carburant, par rapport à un an plus tôt. La baisse importante de la charge de maintenance avions, la plus grande valeur du dollar canadien par rapport au dollar US pendant la majeure partie de 2008 ainsi que des économies de coûts unitaires liées à la flotte de 777 de Boeing ont partiellement contrebalancé l'augmentation globale des coûts unitaires, compte non tenu de la charge de carburant.

Les charges hors exploitation totalisent 170 M\$ pour 2008, contre des charges hors exploitation de 122 M\$ en 2007. Le gain lié aux ajustements de juste valeur des instruments dérivés se chiffre à 92 M\$ en 2008, contre un gain de 26 M\$ en 2007. Le montant net des intérêts débiteurs a augmenté de 77 M\$ par rapport à 2007. Le plus faible montant d'intérêts capitalisés à l'égard des nouveaux appareils et le repli des intérêts créditeurs attribuable à la fois à la diminution des soldes de trésorerie et des taux de rendement ont plus qu'annulé la baisse de 29 M\$ des intérêts débiteurs. En 2008, Air Canada a inscrit une charge de dépréciation de 38 M\$ liée au retrait des 767-200 de Boeing de son parc. En 2007, Air Canada avait inscrit un gain à la cession 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.

Pour 2008, la perte de change nette se chiffre à 655 M\$, contre un gain de 317 M\$ en 2007. La perte de 2008 s'explique par la dépréciation du dollar canadien entre le 31 décembre 2007 et le 31 décembre 2008, partiellement annulée par le gain de 327 M\$ lié aux dérivés sur devises. Pour 1 \$ US, le taux de change à midi, le 31 décembre 2008, était de 1,2246 \$ CA, tandis qu'il était de 0,9881 \$ CA le 31 décembre 2007, à midi.

Air Canada a constaté une charge d'impôts de 24 M\$ pour 2008. 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 réalisés sur des dérivés liés au carburant. Une éventuelle économie d'impôts futurs de 148 M\$ au titre de la perte de l'exercice écoulé a été contrebalancée par une provision pour moins-value, comparativement à une charge d'impôts de 190 M\$, à un taux d'imposition effectif de 31 %, pour 2007. Le taux d'imposition effectif pour 2007 avait profité de la portion capital de certains gains de change constatés pendant l'année, lesquels étaient imposés à 50 % du taux d'imposition des bénéficiaires. En outre, l'incidence favorable de la révision à la baisse du taux fédéral d'imposition des sociétés a été constatée en 2007. En 2007, Air Canada avait aussi enregistré une charge de 10 M\$ au titre des impôts exigibles relativement à l'harmonisation des taux d'imposition ontarien et fédéral. Cette modification à la législation fiscale a donné lieu à un passif d'impôts de 10 M\$ devant être réglé sur cinq ans, à compter de 2010.

Une perte sectorielle de 1 025 M\$ a été enregistrée pour 2008, contre un bénéfice sectoriel de 429 M\$ en 2007. La perte sectorielle de 2008 tient compte de la provision pour enquêtes sur le fret de 125 M\$ et de la perte de change nette de 655 M\$.

## **8.2. 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 de la nouvelle façon de comptabiliser la participation d'ACE dans Aéroplan, depuis le 14 mars 2007, certains ajustements de consolidation liés à Aéroplan ne sont plus constatés dans le secteur ENSE. Comme cela est dit précédemment, le mode de comptabilisation de la participation d'ACE dans ACTS a été modifié en octobre 2007 pour passer de la consolidation à la comptabilisation à la valeur de consolidation au sein des ENSE. Jusqu'à la déconsolidation d'ACTS, le secteur des ENSE comprenait en outre certains ajustements de consolidation liés au moment où sont constatés les produits tirés des services de maintenance fournis par ACTS (à l'achèvement des contrats de services d'entretien moteurs ou de maintenance des composants) et celui 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 étaient apportés relativement au moment où étaient 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.

Le secteur des ENSE a enregistré une perte d'exploitation de 35 M\$ en 2008, comparativement à une perte d'exploitation de 102 M\$ en 2007. Un BAIIALA négatif de 43 M\$ a été dégagé pour 2008, contre un BAIIALA négatif de 127 M\$ en 2007. Voir la rubrique 19, *Mesures financières hors PCGR*.

Une perte sur participation de 64 M\$ a été enregistrée en 2008, contre un bénéfice tiré de participations de 71 M\$ en 2007, soit une détérioration de 135 M\$. La perte sur participation de 2008 représente la quote-part revenant à ACE des pertes enregistrées par ACTS Aéro, qui a été atténuée par les bénéfices tirés des participations et autres revenus de placement d'ACE dans Aéroplan et Jazz jusqu'à juin 2008. En 2007, les bénéfices tirés des participations représentaient la quote-part des bénéfices tirés des participations d'ACE dans Aéroplan (du 14 mars au 31 décembre 2007) et Jazz (du 24 mai au 31 décembre 2007) et de sa participation dans ACTS Aéro (du 16 octobre au 31 décembre 2007).

En 2008, un montant de 250 M\$ de la perte nette a été attribué à la participation sans contrôle, alors qu'un montant de 148 M\$ du bénéfice net avait été attribué à la participation sans contrôle en 2007. La participation sans contrôle traduit essentiellement la détérioration du résultat net d'Air Canada et, dans une moindre mesure, le changement de méthode de comptabilisation d'Aéroplan et de Jazz.

Ont été enregistrés dans les ENSE de 2008 les gains et la perte à la cession suivants :

- un gain à la cession de 830 M\$ lié à la vente de parts du Fonds de revenu Aéroplan;
- un gain à la cession de 167 M\$ lié à la vente de parts du Fonds de revenu Jazz Air;
- une provision pour perte de 10 M\$ à la cession de la participation d'ACE dans ACTS Aéro.

Avaient été enregistrés dans les ENSE de 2007 les gains à la cession suivants :

- un gain à la cession de 565 M\$ lié à la monétisation d'ACTS conclue le 16 octobre 2007;
- un gain à la cession de 539 M\$ lié au placement secondaire de 22 000 000 de parts du Fonds de revenu Aéroplan conclu le 22 octobre 2007;
- un gain à la cession de 233 M\$ lié au placement secondaire de 35 500 000 parts du Fonds de revenu Jazz Air conclu le 22 octobre 2007;
- un gain à la cession de 8 M\$ lié à la vente de 500 000 actions de US Airways.

## 9. Gestion financière et gestion du capital

Le tableau suivant présente le bilan consolidé d'ACE aux 31 décembre 2008 et 2007.

<b>Bilan consolidé condensé (en millions de dollars canadiens)</b>	<b>31 décembre 2008</b>	<b>31 décembre 2007</b>
<b>Actif</b>		
Trésorerie, équivalents de trésorerie et placements à court terme	1 813 \$	3 139 \$
Autre actif à court terme	1 396	1 465
Actif à court terme	3 209	4 604
Immobilisations corporelles	7 469	7 925
Actifs incorporels	698	647
Dépôts et autres actifs	495	578
	<b>11 871 \$</b>	<b>13 754 \$</b>
<b>Passif</b>		
Passif à court terme	3 882 \$	3 235 \$
Dette à long terme et obligations locatives	4 980	4 006
Passif au titre des prestations de retraite et avantages complémentaires	1 407	1 824
Autre passif à court terme	626	715
	<b>10 895</b>	<b>9 780</b>
<b>Participation sans contrôle</b>	<b>512</b>	<b>757</b>
<b>Capitaux propres</b>	<b>464</b>	<b>3 217</b>
	<b>11 871 \$</b>	<b>13 754 \$</b>

### 9.1. Analyse de la situation financière

#### ACE

##### *Trésorerie, équivalents de trésorerie et placements à court terme*

Il y a lieu de se reporter à la rubrique 9.2 du présent Rapport de gestion pour une analyse de la variation de la trésorerie, des équivalents de trésorerie et des placements à court terme, sur une base déconsolidée.

##### *Participation sans contrôle*

La participation sans contrôle d'ACE s'élevait à 512 M\$ au 31 décembre 2008, soit une baisse de 245 M\$ comparativement au 31 décembre 2007. La variation de la participation sans contrôle est surtout attribuable à la quote-part à titre d'actionnaire sans contrôle de la perte subie par Air Canada en 2008. Il y a lieu de se reporter à la rubrique 8.1 du présent Rapport de gestion pour l'analyse des résultats d'exploitation de 2008 d'Air Canada.

##### *Capitaux propres*

Les capitaux propres d'ACE se chiffraient à 464 M\$ au 31 décembre 2008, soit une baisse de 2 753 M\$ par rapport au 31 décembre 2007. La variation des capitaux propres est principalement attribuable aux offres de rachat substantielles, dans le cadre desquelles ACE a accepté, aux fins de rachat et d'annulation, un total de 52 560 511 actions à droit de vote variable de catégorie A et 20 084 353 actions à droit de vote de catégorie B, pour un prix de rachat total de 1 998 M\$, selon les modalités des offres de rachat substantielles. Ces opérations sont expliquées plus en détail à la rubrique 9.7 du présent Rapport de gestion. Il y a lieu de se reporter à l'état consolidé vérifié de la variation des capitaux propres d'ACE pour obtenir des renseignements détaillés sur la variation des capitaux propres.

**Air Canada**

L'actif net d'Air Canada a diminué de 1 681 M\$ au cours de l'exercice par suite de la perte de 1 025 M\$ pour l'exercice et de la perte sur la juste valeur des dérivés liés au carburant d'Air Canada inscrite dans les autres éléments du résultat étendu. La perte de l'exercice s'est largement ressentie des pertes sur les éléments de la dette d'Air Canada libellés en dollars US et de la provision de 125 M\$ pour enquêtes sur le fret.

Les immobilisations corporelles se chiffrent à 7 469 M\$ au 31 décembre 2008, en baisse de 450 M\$ par rapport au 31 décembre 2007, compte tenu principalement de l'incidence de la charge d'amortissement de 646 M\$ constatée pour l'exercice. En 2008, l'incidence des nouvelles immobilisations corporelles de 883 M\$ a été largement contrebalancée par la cession d'actifs liés à la cession-bail de cinq 777 de Boeing.

La dette à long terme et les obligations locatives, dont la part exigible à moins d'un an, totalisent 5 354 M\$ au 31 décembre 2008, en hausse de 935 M\$ par rapport au 31 décembre 2007. L'augmentation s'explique surtout par la forte dépréciation du dollar canadien et les conséquences de cette dépréciation sur la dette d'Air Canada libellée en dollars US, qui se chiffre à environ 985 M\$. En 2008, l'effet des emprunts supplémentaires de 871 M\$, qui comprennent les nouveaux financements de 434 M\$ obtenus au quatrième trimestre de 2008, a été plus qu'annulé par les remboursements de 992 M\$ au titre de la dette à long terme et des obligations locatives.

La baisse de 417 M\$ du passif au titre des prestations de retraite et des avantages complémentaires de retraite par rapport au 31 décembre 2007 vient d'une capitalisation de 316 M\$ en excédent de la charge de retraite et du reclassement, dans le passif à court terme, d'un passif de 132 M\$ au titre des prestations de retraite et d'avantages complémentaires. On se reportera à la rubrique 9.4 du présent Rapport de gestion pour une analyse des obligations au titre de la capitalisation des régimes de retraite d'Air Canada.

## 9.2. 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.

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)	Quatrièmes trimestres			Variation		
	2008	2007	Variation (\$)	2008	2007	Variation (\$)
Flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation	(291) \$	67 \$	(343) \$	(110) \$	637 \$	(747) \$
Flux de trésorerie liés aux activités de financement	269	657	(388)	(2 095)	1 403	(3 498)
Flux de trésorerie liés aux activités d'investissement	8	598	(605)	1 212	(1 594)	2 806
<b>Variation nette de la trésorerie et des équivalents de trésorerie au cours de la période</b>	<b>(14)</b>	<b>1 322</b>	<b>(1 336)</b>	<b>(993)</b>	<b>446</b>	<b>(1 439)</b>
<b>Trésorerie et équivalents de trésorerie au début de la période *</b>	<b>1 321</b>	<b>978</b>	<b>343</b>	<b>2 300</b>	<b>1 854</b>	<b>446</b>
<b>Trésorerie et équivalents de trésorerie à la fin de la période *</b>	<b>1 307 \$</b>	<b>2 300 \$</b>	<b>(993) \$</b>	<b>1 307 \$</b>	<b>2 300 \$</b>	<b>(993) \$</b>

\* La trésorerie et les équivalents de trésorerie ne tiennent pas compte de placements à court terme de 506 \$ au 31 décembre 2008 (839 \$ au 31 décembre 2007).

### ACE

Suit le résumé des principales opérations ou principaux facteurs à s'être répercutés sur la trésorerie et les équivalents de trésorerie d'ACE sur une base déconsolidée en 2008 :

- Le 10 janvier 2008, ACE a reçu et accepté, pour rachat et 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.
- ACE a touché un produit en trésorerie de 40 M\$ représentant le solde des fonds entiers jusqu'à la clôture de la monétisation d'ACTS le 16 octobre 2007.
- Le 21 janvier 2008, ACE a touché un produit net de 97 M\$ lié à la vente de parts du Fonds de revenu Jazz Air.
- Le 21 avril 2008, ACE a touché un produit net de 343 M\$ lié à la vente de parts du Fonds de revenu Aéroplan.
- Le 2 juin 2008, ACE a touché un produit net de 85 M\$ lié à la vente de ses parts restantes du Fonds de revenu Jazz Air.
- Le 2 juin 2008, ACE a touché un produit net de 349 M\$ lié à la vente de ses parts restantes du Fonds de revenu Aéroplan.
- Le 18 juin 2008, ACE a reçu et accepté, pour rachat et 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.
- En juin 2008, une entité liée à Grupo TACA a exercé son option de vente 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 en 2007 :

- Le 16 octobre 2007, ACE a touché un produit net de 723 M\$ lié la monétisation d'ACTS.
- Le 22 octobre 2007, ACE a touché un produit net de 463 M\$ lié au placement secondaire du Fonds de revenu Aéroplan.
- Le 22 octobre 2007, ACE a touché un produit net de 263 M\$ lié au placement secondaire du Fonds de revenu Jazz Air.
- ACE a touché un produit net de 16 M\$ lié à la vente de ses actions restantes de US Airways.

En 2007, les flux de trésorerie liés aux activités d'investissement comprenaient un montant de 138 M\$ correspondant à la trésorerie liée à Jazz sortie du bilan consolidé d'ACE par suite de la déconsolidation de Jazz en date du 24 mai 2007.

En 2007, les flux de trésorerie liés aux activités d'investissement comprenaient des sorties de fonds de 53 M\$ portant sur l'acquisition d'Aeroman, tandis que la trésorerie de 231 M\$ liée à Aéroplan a été retirée du bilan consolidé d'ACE à la suite de la déconsolidation d'Aéroplan en date du 14 mars 2008.

### **Liquidité d'Air Canada**

Le risque d'illiquidité correspond au risque qu'Air Canada éprouve des difficultés à honorer les engagements liés à ses passifs financiers et autres obligations contractuelles. Air Canada contrôle et gère le risque d'illiquidité en préparant des prévisions de trésorerie à cycle continu, en surveillant l'état et la valeur des actifs disponibles pour garantir les arrangements de financement, en préservant sa marge de manœuvre relativement à ces arrangements et en établissant des programmes pour surveiller et observer les conditions des ententes de financement. À cet égard, Air Canada a pour objectif principal de maintenir un solde minimum de trésorerie non affectée supérieur à un niveau de liquidité cible de 15 % des produits d'exploitation annuels. Au 31 juillet 2009, la trésorerie non affectée s'établissait à 1,32 G\$ ou 13 % des produits d'exploitation annuels de 2008.

La direction d'Air Canada croit que les événements importants décrits à la rubrique 5 du présent rapport de gestion amélioreront considérablement la situation de trésorerie d'Air Canada. Cette dernière demeure toutefois exposée à certains risques liés à la conjoncture actuelle, notamment des risques liés à la volatilité du prix du carburant sur le marché, aux taux de change et aux taux d'intérêt ainsi qu'aux pressions accrues de la concurrence et aux clauses restrictives des montages financiers et autres contrats auxquels la Société est partie. Au premier semestre de 2009, le repli de la demande pour les services de transport et de fret aériens de la Société s'est poursuivi sur les marchés nationaux et internationaux, et la Société s'attend à ce que la demande demeure fragile pour le reste de l'exercice. Le virus H1N1 pourrait aussi continuer d'influer sur la demande de voyages par avion. La Société surveille le risque lié au virus H1N1, mais elle n'est cependant pas en mesure de prévoir si son incidence sur ses activités sera importante. Même si Air Canada a obtenu du financement, comme il est indiqué à la rubrique 5 du présent rapport de gestion, et qu'elle ne prévoit pas réaliser d'autres montages financiers importants au cours du prochain exercice, les marchés du crédit restent comprimés. De plus, étant donné les conditions et les engagements des montages financiers en cours, la Société ne pourra affecter, le cas échéant, qu'un nombre limité d'actifs en garantie de montages financiers supplémentaires ou d'autres opérations similaires. Ces facteurs ont eu et pourront avoir une incidence sur la vulnérabilité d'Air Canada au risque d'illiquidité. On se reportera à la rubrique 9.3 du présent rapport de gestion pour une description des obligations contractuelles d'Air Canada.

À ce jour en 2009 (y compris les événements importants exposés à la rubrique 5 du présent rapport de gestion), la direction d'Air Canada a continué de mettre en œuvre diverses initiatives et d'élaborer des plans afin de gérer les risques d'exploitation et d'illiquidité auxquels elle est exposée du fait de la conjoncture, notamment les montages financiers décrits à la rubrique 5 du présent rapport de gestion, des initiatives de compression des coûts et des ajustements de la capacité dans le but d'adapter cette capacité à la demande passagers. Cependant, la structure de coûts d'Air Canada fait en sorte que les variations des coûts fixes ne sont pas nécessairement proportionnelles aux changements de la capacité à court terme.

### **Obligations au titre de la capitalisation des régimes de retraite**

On se reportera à la rubrique 9.4 du présent rapport de gestion pour une analyse des obligations d'Air Canada au titre de la capitalisation de ses régimes de retraite.

**Clauses restrictives des ententes concernant les cartes de crédit**

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

**Enquêtes sur le fret et poursuites**

Des poursuites pourraient être intentées à l'encontre d'Air Canada relativement à l'affaire du fret décrite à la rubrique 14 du présent rapport de gestion. L'estimation provisoire inscrite par Air Canada en 2008 se fonde sur l'avancement actuel des enquêtes et des procédures ainsi que de l'évaluation, par Air Canada, de l'issue possible de certaines d'entre elles. Cette provision ne vise pas les procédures intentées dans tous les territoires de compétence, mais seulement celles pour lesquelles Air Canada dispose de suffisamment d'information. La direction d'Air Canada a déterminé qu'il est actuellement impossible de prédire avec certitude l'issue de toutes les procédures. D'autres provisions substantielles pourraient devoir être constituées. Des montants pourraient devenir exigibles au cours de l'exercice et être très différents de l'estimation provisoire de la direction d'Air Canada.

**Dépôts de garantie pour dérivés liés au carburant**

Les instruments financiers dérivés qu'Air Canada utilise comme éléments de couverture, comme les swaps et les options de vente au sein de structures de tunnels, l'exposent à la possibilité d'avoir à fournir des dépôts de garantie en espèces. La chute des prix du pétrole observée au quatrième trimestre de 2008 a entraîné une juste valeur négative importante du portefeuille de couvertures liées au carburant d'Air Canada. Lorsque la juste valeur de certains dérivés liés au carburant avec position favorable aux contreparties dépasse les seuils de crédit établis avec les contreparties visées, Air Canada doit alors déposer une garantie auprès des contreparties. Au 31 juillet 2009, les dépôts de garantie en espèces détenus par les contreparties totalisaient 99 M\$ (109 M\$ au 30 juin 2009, 181 M\$ au 31 mars 2009 et 328 M\$ au 31 décembre 2008). On se reportera à la rubrique 12 du présent rapport de gestion pour une analyse du risque lié au prix du carburant.

### 9.3. Obligations contractuelles

#### ACE

L'obligation contractuelle d'ACE se compose de ses obligations de premier rang convertibles remboursables le 1<sup>er</sup> juin 2010, d'un montant de 323 M\$. Elle ne tient pas compte de l'incidence de l'offre de rachat substantielle de janvier 2009 décrite ci-après. Le 1<sup>er</sup> juin 2010 correspond à la première date à laquelle les porteurs peuvent demander à ACE de racheter la totalité ou une partie des obligations de premier rang convertibles à un prix de rachat correspondant à la totalité du capital des obligations à racheter. Au 31 décembre 2008, les obligations de paiement d'intérêts liées aux obligations de premier rang convertibles se chiffrent à 14 M\$ en 2009 et à 7 M\$ en 2010.

En janvier 2009, la Société a procédé à une offre de rachat substantielle visant le rachat aux fins d'annulation de 80 % de ses obligations de premier rang convertibles en cours au 31 décembre 2008 pour un prix de rachat de 900 \$ par tranche de 1 000 \$ du capital, versé en espèces. Le capital total des obligations de premier rang convertibles rachetées s'est élevé à 259 \$. Le 21 janvier 2009, la Société a versé un prix de rachat total de 233 \$ pour les obligations déposées en réponse à l'offre.

#### Air Canada

Le tableau ci-après présente les obligations contractuelles d'Air Canada telles qu'elles existent actuellement à l'égard de 2009, pour les quatre années subséquentes ainsi qu'après 2013.

(en millions de dollars canadiens)	2009	2010	2011	2012	2013	Par la suite	Total
Obligations liées à la dette à long terme	487 \$	239 \$	257 \$	275 \$	325 \$	1 699 \$	3 282 \$
Dette consolidée au titre de la NOC-15	70	136	378	90	37	323	1 034
Obligations locatives	106	110	113	173	124	456	1 082
Obligations de paiement d'intérêts <sup>1)</sup>	312	273	231	199	166	504	1 685
Obligations liées aux contrats de location-exploitation <sup>2)</sup>	416	398	354	331	293	860	2 652
Dépenses en immobilisations faisant l'objet d'engagements <sup>3)</sup>	141	79	119	438	1 081	3 556	5 414
<b>Total des obligations contractuelles <sup>4)</sup></b>	<b>1 532 \$</b>	<b>1 235 \$</b>	<b>1 452 \$</b>	<b>1 506 \$</b>	<b>2 026 \$</b>	<b>7 398 \$</b>	<b>15 149 \$</b>

1) Les obligations de paiement d'intérêts concernent la dette à long terme, la dette consolidée selon la NOC-15 et les obligations locatives.

2) Les obligations liées aux contrats de location-exploitation concernent principalement des contrats de location-exploitation d'avions libellés en dollars US.

3) Les dépenses en immobilisations faisant l'objet d'engagements ci-dessus concernent principalement des dépenses liées à du matériel volant libellés en dollars US. Ces dépenses comprennent également des achats liés aux coûts d'élaboration de systèmes, aux installations et aux améliorations locatives.

4) Le total des obligations contractuelles ne comprend pas les engagements à l'égard des biens et services dont la Société a besoin dans le cours normal de ses activités. Il ne comprend pas non plus les autres obligations à long terme en raison surtout de l'incertitude entourant le calendrier des flux de trésorerie et les éléments hors trésorerie.

Voir, ci-après, la rubrique 9.4 pour des renseignements sur les obligations d'Air Canada au titre de la capitalisation de ses régimes de retraite.

Certains contrats de location prévoient un test de la juste valeur à compter du troisième trimestre de 2009 et chaque année par la suite jusqu'à l'échéance. Ce test porte sur les 26 appareils en location, dont 23 font l'objet de contrats de location-acquisition. Selon les résultats de ce test, la Société pourrait être tenue de payer certains loyers par anticipation en fonction de la juste valeur des appareils à la date du test. Tout montant payé par anticipation sera appliqué en réduction des obligations locatives. La Société est partie à des contrats conclus avec des tiers en vue de financer la valeur résiduelle de certains appareils. Si la Société est tenue de payer d'avance des obligations locatives en raison des résultats du test de valeur, ces montants pourraient être recouverts auprès du tiers fournisseur du financement de la valeur résiduelle des appareils à l'échéance des contrats de location dans la mesure où l'obligation ajustée pour tenir compte des montants payés d'avance est inférieure au financement de la valeur résiduelle. Le montant maximal à payer le 1<sup>er</sup> juillet 2009, en partant de l'hypothèse que les appareils correspondants ont une valeur de néant, est de 896 M\$ (731 M\$ US). Le montant

maximal à payer s'élimine progressivement jusqu'à l'échéance des contrats correspondants. Étant donné que la Société ne prévoit pas devoir payer de loyers par anticipation compte tenu des prévisions concernant la juste valeur que pourront avoir les appareils dans l'avenir, le coût après amortissement de ces obligations locatives tient compte des paiements prévus sur la durée jusqu'à l'échéance finale. Cependant, rien ne garantit que la Société ne sera pas tenue de verser des montants importants par anticipation si la juste valeur des appareils diminue dans l'avenir.

**Obligations contractuelles pro forma, compte tenu de l'incidence des opérations de financement conclues après le 30 juin 2009 qui sont décrites à la rubrique 5**

**ACE**

En janvier 2009, la Société a mené à bien une offre publique de rachat substantielle aux fins du rachat pour annulation de 80 % de ses obligations de premier rang convertibles en circulation au 31 décembre 2008, au prix de rachat de 900 \$ au comptant par tranche de 1 000 \$ de capital d'obligations. Le capital total des obligations de premier rang convertibles rachetées s'est élevé à 259 M\$. Au 21 janvier 2009, la Société a payé un prix d'achat global de 233 M\$ pour les obligations déposées.

À la suite de cette offre publique de rachat substantielle, ACE a une obligation contractuelle à l'égard de ses obligations de premier rang convertibles remboursables le 1<sup>er</sup> juin 2010 à hauteur de 64 M\$. Le 1<sup>er</sup> juin 2010 est la date à compter de laquelle les porteurs d'obligations peuvent exiger qu'ACE rachète les obligations de premier rang convertibles, en tout ou partie, à un prix de rachat correspondant à 100 % du capital des obligations déposées pour rachat. Au 30 juin 2009, les obligations au titre du remboursement des intérêts associées aux obligations de premier rang convertibles s'élèvent à 1 M\$ pour le reste de 2009 et à 1 M\$ pour 2010.

**Air Canada**

Le tableau suivant présente les obligations contractuelles courantes d'Air Canada, compte tenu de l'incidence des opérations financières conclues après le 30 juin 2009, d'ici la fin de 2009, au cours des quatre prochains exercices et après 2013.

(en millions de dollars canadiens)	Reste de 2009	2010	2011	2012	2013	Par la suite	Total
Dette à long terme, obligations locatives et obligations au titre du remboursement des intérêts <sup>1)</sup>	290 \$	834 \$	1 079 \$	802 \$	846 \$	2 930 \$	6 781 \$
Obligations au titre de contrats de location-exploitation <sup>2)</sup>	159	365	324	304	269	804	2 225
Dépenses en immobilisations faisant l'objet d'engagements <sup>3)</sup>	26	53	49	115	733	3 864	4 840
<b>Total des obligations contractuelles <sup>4)</sup></b>	<b>475 \$</b>	<b>1 252 \$</b>	<b>1 452 \$</b>	<b>1 221 \$</b>	<b>1 848 \$</b>	<b>7 598 \$</b>	<b>13 846 \$</b>

- 1) Les obligations au titre du remboursement des intérêts se rattachent à la dette à long terme, à la dette consolidée par application de la NOC-15 et aux obligations locatives.
- 2) Les obligations au titre de contrats de location-exploitation ci-dessus ont principalement trait aux contrats de location-exploitation d'appareils libellés en dollars américains.
- 3) Les dépenses en immobilisations faisant l'objet d'engagements ci-dessus se rapportent surtout à des dépenses liées aux appareils libellés en dollars américains. Ces dépenses comprennent également les achats liés aux coûts de la conception des systèmes, aux installations et aux améliorations locatives.
- 4) Le total des obligations contractuelles ne tient pas compte des engagements au titre des biens et services requis dans le cours normal des activités. Il ne tient pas compte non plus des autres passifs à long terme, en raison surtout de l'incertitude du calendrier des flux de trésorerie et des éléments hors trésorerie.

#### 9.4. Obligations de capitalisation au titre des régimes de retraite d'Air Canada

Les obligations de capitalisation des régimes de retraite d'Air Canada s'établissent pour 2008 et 2007 comme suit :

(en millions de dollars canadiens)	2008	2007
Coût des services passés au titre des régimes canadiens agréés	189 \$	134 \$
Coût des services rendus au cours de l'exercice au titre des régimes agréés	165	160
Autres conventions de retraite <sup>1)</sup>	102	84
<b>Cotisations au titre de la capitalisation des régimes de retraite</b>	<b>456 \$</b>	<b>378 \$</b>

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

Air Canada a indiqué que le déficit de solvabilité des régimes de retraite agréés au 1<sup>er</sup> janvier 2009, qui sert à déterminer les besoins en capitalisation, s'élevait à 2 835 M\$.

En juillet 2009, le gouvernement fédéral a adopté un décret le règlement de 2009. Le règlement de 2009 dispense Air Canada de verser des cotisations spéciales (cotisations au titre des services passés) pour la période écoulée entre le 1<sup>er</sup> avril 2009 et le 31 décembre 2010. Par la suite, en ce qui a trait à la période écoulée entre le 1<sup>er</sup> janvier 2011 et le 31 décembre 2013, le total des cotisations annuelles au titre des services passés doit correspondre au moins élevé entre i) 150 M\$ pour 2011, 175 M\$ pour 2012 et 225 M\$ pour 2013 et ii) les cotisations maximales au titre des services rendus autorisées par la *Loi de l'impôt sur le revenu*.

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

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

Le tableau suivant présente les obligations d'Air Canada au titre de la capitalisation des régimes de retraite, selon la comptabilité de caisse, en fonction du règlement de 2009 décrit ci-haut, pour le reste de 2009 au 30 juin 2009, pour l'exercice complet 2009 et pour les quatre prochains exercices.

(en millions de dollars canadiens)	Reste de 2009	Exercice 2009	2010	2011	2012	2013
Coût des services passés au titre des régimes canadiens agréés	29 \$	140 \$	- \$	138 \$	173 \$	221 \$
Coût des services rendus au cours de l'exercice au titre des régimes canadiens agréés	108	188	161	165	170	175
Autres conventions de retraite <sup>1)</sup>	49	79	78	79	81	83
<b>Obligations projetées au titre de la capitalisation des régimes de retraite</b>	<b>186 \$</b>	<b>407 \$</b>	<b>239 \$</b>	<b>382 \$</b>	<b>424 \$</b>	<b>479 \$</b>

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

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

On se reportera à la rubrique 5 du présent rapport de gestion pour un complément d'information

### 9.5. Gestion du capital

Le Conseil d'administration d'ACE approuve les objectifs et politiques d'ACE en ce qui concerne la gestion du capital, lorsqu'il s'en présente. ACE considère le capital comme la somme du capital de la société mère, qui est composé des obligations de premier rang convertibles, 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 aux 31 décembre 2008 et 2007 :

<b>(en millions de dollars canadiens)</b>	<b>2008</b>	<b>2007</b>
Obligations de premier rang convertibles	289 \$	273 \$
Actions privilégiées convertibles	206	182
Participation sans contrôle	512	757
Capitaux propres	464	3 217
<b>Capital</b>	<b>1 471 \$</b>	<b>4 429 \$</b>

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

### Boeing

En novembre 2005, Air Canada a conclu des contrats avec Boeing portant sur l'acquisition de ses appareils de type 777 et 787.

Au 31 décembre 2008, 15 des 16 appareils 777 de Boeing en commande ferme aux termes du contrat d'achat avec Boeing avaient été livrés, alors que l'appareil restant devrait être livré au premier trimestre de 2009. Les sept appareils livrés en 2007 ont 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 en 2008. 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 12 février 2009, huit des neuf 777 de Boeing avaient été livrés, dont trois ont été financés à même la facilité d'EXIM et 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 le 777 de Boeing restant dont la commande est ferme et qui reste à livrer en 2009 sera financé à même la facilité de prêt garanti d'EXIM.

En juillet 2009, la Société compte prendre livraison d'un appareil de type 777-300ER aux termes d'un contrat de location-exploitation de dix ans.

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

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

**Projections des dépenses en immobilisations prévues et engagées**

Le tableau ci-dessous présente les projections de dépenses en immobilisations prévues et engagées pour 2009, les quatre exercices subséquents et après 2013.

(en millions de dollars canadiens)	2009	2010	2011	2012	2013	Par la suite
Dépenses projetées et faisant l'objet d'un engagement	141 \$	79 \$	119 \$	438 \$	1 081 \$	3 556 \$
Dépenses projetées, planifiées mais ne faisant pas l'objet d'un engagement	108	118	72	121	111	
Total des dépenses projetées <sup>1) 2)</sup>	249	197	191	559	1 192	
Financement projeté à l'égard des dépenses faisant l'objet d'un engagement	(130)	-	-	(315)	(862)	
<b>Total des dépenses projetées, déduction faite du financement</b>	<b>119 \$</b>	<b>197 \$</b>	<b>191 \$</b>	<b>244 \$</b>	<b>330 \$</b>	

1) Les montants en dollars US ont été convertis au cours du change en vigueur le 31 décembre 2008 à midi, soit 1 \$ US pour 1,2246 \$ 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 31 décembre 2008.

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

**Projections pro forma des dépenses en immobilisations prévues et engagées, compte tenu de l'incidence des opérations de financement conclues après le 30 juin 2009 qui sont décrites à la rubrique 5**

Le tableau ci-dessous présente les projections actuelles des dépenses en immobilisations prévues et engagées d'Air Canada, compte tenu de l'incidence des opérations de financement conclues après le 30 juin 2009, pour le reste de 2009, les quatre exercices subséquents et après 2013.

(en millions de dollars canadiens)	Reste de 2009	2010	2011	2012	2013	Par la suite
Dépenses projetées et faisant l'objet d'un engagement	26 \$	53 \$	49 \$	115 \$	733 \$	3 864 \$
Dépenses projetées, planifiées mais ne faisant pas l'objet d'un engagement	51	77	80	132	112	
Total des dépenses projetées <sup>1) 2)</sup>	77	130	129	247	845	
Financement projeté à l'égard des dépenses faisant l'objet d'un engagement	-	-	-	-	(584)	
<b>Total des dépenses projetées, déduction faite du financement</b>	<b>77 \$</b>	<b>130 \$</b>	<b>129 \$</b>	<b>247 \$</b>	<b>261 \$</b>	

1) Les montants en dollars US ont été convertis au cours du change en vigueur le 31 juillet 2009 à midi, soit 1 \$ US pour 1,0790 \$ CA. Les prix définitifs de livraison des appareils comprennent les augmentations estimatives ainsi que les intérêts pour report de livraison.

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

## 9.7. Capital social

Au 31 juillet 2009, 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 de premier rang convertibles et d'options sur actions, s'établissaient comme suit :

Nombre d'actions (en milliers)	31 juillet 2009	31 décembre 2008
<b>Actions ordinaires émises et en circulation</b>		
Actions à droit de vote variable de catégorie A	25 680	25 614
Actions à droit de vote de catégorie B	10 011	9 293
<b>Total des actions ordinaires émises et en circulation</b>	<b>35 691</b>	<b>34 907</b>
<b>Actions ordinaires pouvant être émises</b>		
Actions privilégiées convertibles	3 125	11 863
Obligations de premier rang convertibles	2 600	13 133
Options sur actions	58	61
<b>Total des actions ordinaires pouvant être émises</b>	<b>5 783</b>	<b>25 057</b>
<b>Total des actions ordinaires en circulation et pouvant être émises</b>	<b>41 474</b>	<b>59 964</b>

### 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 de premier rang convertibles 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 de premier rang convertibles. 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 de premier rang convertibles 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 de premier rang convertibles. L'ajustement est en vigueur à compter du 19 juin 2008 et il a été établi selon l'acte de fiducie régissant les obligations de premier rang convertibles.

### Offres de rachat substantielles – janvier 2009

Le 19 janvier 2009, ACE a procédé à une offre de rachat substantielle visant le rachat aux fins d'annulation de 80 % de ses obligations de premier rang convertibles en circulation, soit un capital total de 259 \$, pour un prix de rachat de 900 \$ par tranche de 1 000 \$ du capital, versé en espèces. ACE a versé un prix de rachat total de 233 \$ pour les obligations déposées en réponse à l'offre de rachat substantielle.

Le 19 janvier 2009, ACE a procédé à une offre publique de rachat substantielle visant le rachat pour annulation de 8,3 millions de ses actions privilégiées convertibles au prix de rachat de 20,00 \$ au comptant par action privilégiée. ACE a payé un prix de rachat global de 166 \$ pour les actions déposées en réponse à l'offre de rachat substantielle.

**Offre de rachat substantielle – mars 2009**

Le 19 mars 2009, ACE a réalisé une offre publique de rachat substantielle visant le rachat pour annulation de 1,0 million de ses actions privilégiées convertibles au prix de rachat de 20,00 \$ au comptant par action privilégiée. ACE a payé un prix de rachat global de 20 \$ pour les actions déposées en réponse à l'offre de rachat substantielle.

## 10. Opérations entre apparentés

Au 31 décembre 2008, ACE détenait une participation de 75 % (participation de 75 % au 7 août 2009) dans Air Canada. Le 16 octobre 2007, ACTS SEC a vendu la quasi-totalité de ses actifs, passifs et activités à ACTS Aéro, nouvelle entité créée pour faire l'acquisition de l'actif d'ACTS SEC. ACTS Aéro détient 100 % de la propriété de Soutien & Services Techniques ACTS Aéro Inc. qui, le 23 septembre 2008, a changé de dénomination sociale pour s'appeler Aveos Performance aéronautique inc. (« Aveos »). Au 31 décembre 2008, ACE détenait une participation de 27,8 % (participation de 28,4 % au 7 août 2009) dans ACTS Aéro. Air Canada est appelée à conclure diverses opérations commerciales avec d'autres apparentés d'ACE, dont Aveos. À la suite de la vente des parts de Jazz, le 24 janvier 2008, et la résiliation de la convention des porteurs de parts le 7 février 2008, ACE n'a plus exercé d'influence notable sur Jazz. On se reportera à la note 2 D) pour un sommaire des opérations réalisées au titre du CAC de Jazz. Après la vente du 24 avril 2008 et la résiliation de la convention des porteurs de parts le 9 mai 2008, ACE n'a plus exercé d'influence notable sur Aéroplan.

### Sommaire des principaux contrats avec des apparentés

#### *Liens entre Air Canada et Aveos*

Les Contrats de maintenance d'ACTS, le Contrat de services cadre d'ACTS, et les contrats de services généraux d'ACTS, contrats qui lient tous Air Canada à ACTS SEC, et l'entente de non-concurrence et de transfert des protocoles de réparations décrites ci-après, ont été cédés par ACTS SEC à ACTS Aéro à la clôture de la monétisation d'ACTS.

#### Entente sur les régimes de retraite et avantages complémentaires

Le 16 octobre 2007, la Société, ACTS et Aveos ont conclu une entente sur les régimes de retraite et avantages complémentaires (l'« Entente sur les régimes de retraite et avantages complémentaires ») dans sa version modifiée. Cette entente portait sur les régimes de retraite et d'avantages complémentaires relatifs i) aux employés non syndiqués d'Air Canada détachés auparavant auprès d'ACTS qui sont devenus des employés d'Aveos le 16 octobre 2007 et ii) aux employés syndiqués d'Air Canada détachés auprès d'ACTS Aéro, conformément aux contrats de services généraux conclus entre Air Canada et ACTS visant le détachement d'employés syndiqués d'Air Canada à ACTS (ces contrats ont été cédés à ACTS Aéro – donc Aveos – à la clôture de la vente d'ACTS). De nouveaux régimes de retraite à prestations déterminées et à cotisations déterminées ainsi que d'autres conventions d'avantages sociaux destinés au personnel actif et d'avantages complémentaires de retraite (dont des régimes d'assurance-maladie complémentaire, d'assurance invalidité et d'assurance vie) devront être établis par Aveos (les « Conventions d'avantages complémentaires d'ACTS »).

En date du 16 octobre 2007, sous réserve d'autorisation réglementaire, le cas échéant, et selon les estimations des conventions des régimes de retraite et d'avantages complémentaires d'Air Canada applicables (les « Conventions d'avantages complémentaires d'Air Canada »), les actifs et passifs dans le cadre des Conventions d'avantages complémentaires d'Air Canada qui sont touchés par le transfert des employés non syndiqués seront transférés à Aveos ou aux Conventions d'avantages complémentaires d'ACTS, selon le cas. L'équivalent, en valeur actualisée, des déficits de solvabilité au titre des régimes de retraite à prestations déterminées en date du 16 octobre 2007 liés au transfert des employés non syndiqués sera financé par Air Canada au moyen de paiements trimestriels versés à Aveos jusqu'en 2014. En date du 16 octobre 2007, l'équivalent, en valeur actualisée, du passif comptable lié aux prestations de retraite et indemnités d'invalidité résultant du transfert des employés non syndiqués devra être capitalisé par Air Canada au moyen de paiements trimestriels versés à Aveos jusqu'en 2012. La valeur actualisée de ces paiements trimestriels est aussi appelée « charge de rémunération ». D'ici à ce que les actifs et passifs au titre des Conventions d'avantages complémentaires d'Air Canada liés aux employés non syndiqués puissent être transférés à Aveos, le coût des prestations de retraite au titre des services rendus au cours de l'exercice ainsi que le coût des services rendus au cours de l'exercice et les coûts financiers liés aux prestations complémentaires sont passés en charges par Air Canada, avec pleine répercussion sur les entreprises affiliées (Aveos).

En outre, l'Entente sur les régimes de retraite et avantages complémentaires prévoit des modalités similaires en matière de transfert d'actifs et de passifs ainsi que d'indemnités à l'égard des employés syndiqués, lesquelles s'appliqueront ultérieurement lorsque ces employés syndiqués entreront au service d'Aveos selon l'un des choix décrits dans le protocole d'entente de transition décrit ci-après. Cependant, les déficits de solvabilité liés au transfert des employés syndiqués visés par les versements trimestriels devront être établis en date du 16 octobre 2007, sous réserve de certains ajustements. Parallèlement, le taux d'actualisation utilisé pour calculer le passif comptable lié aux prestations de retraite et indemnités d'invalidité des employés syndiqués devra être déterminé en date du 16 octobre 2007. Les paiements d'indemnités liés à ces déficits de solvabilité et passifs comptables devraient être versés trimestriellement sur une période de cinq ans débutant après le transfert des employés syndiqués à Aveos, seulement si un tel transfert a lieu. D'ici à ce que les actifs et passifs au titre des Conventions d'avantages complémentaires d'Air Canada liés aux employés syndiqués puissent être transférés à Aveos, le coût des prestations de retraite au titre des services rendus au cours de l'exercice ainsi que le coût des services rendus au cours de l'exercice et les coûts financiers liés aux prestations complémentaires des employés d'Air Canada assurant des services à Aveos seront répercutés à Aveos.

L'Entente sur les régimes de retraite et avantages complémentaires prévoit également qu'Air Canada remette des lettres de crédit à Aveos, le 16 octobre 2007, en vue de garantir les obligations de paiement liées aux déficits de solvabilité au titre des régimes de retraite à prestations déterminées et aux passifs comptables liés aux autres conventions de retraite et d'assurance invalidité. Les lettres de crédit s'élèvent à 101 M\$, montant qui pourrait être ajusté une fois que des évaluations actuarielles auront permis de déterminer les montants exacts des déficits de solvabilité et des passifs comptables applicables en date du 16 octobre 2007. La valeur nominale de la lettre de crédit portant sur le déficit de solvabilité du régime destiné aux employés syndiqués est aussi ajustée une fois par an pour tenir compte des coûts des services passés payés par Air Canada au régime relativement aux employés syndiqués affectés à Aveos. La valeur nominale des lettres de crédit diminuera à mesure que les paiements trimestriels mentionnés ci-dessus seront versés. En 2008, comme il est indiqué ci-après à la rubrique « Entente conclue avec Aveos concernant des conditions de paiement révisées », Air Canada et Aveos sont convenues d'annuler provisoirement certaines lettres de crédit totalisant 40 M\$. Conformément à l'Entente sur les régimes de retraite et avantages complémentaires, Aveos peut rappeler les lettres de crédit en partie ou en totalité en cas de non-respect des conditions. Le montant des lettres de crédit est garanti par la trésorerie financée par les actifs comptabilisés dans « Dépôts et autres actifs ».

En 2008, Air Canada, Aveos et le syndicat représentant les employés détachés à Aveos ont poursuivi les discussions à propos des options selon lesquelles certains employés syndiqués entreraient directement au service d'Aveos et de la création d'une unité de négociation distincte pour ces employés à Aveos. Le 8 janvier 2009, ces mêmes parties ont conclu un protocole d'entente de transition (le « protocole d'entente de transition ») afin de résoudre certaines questions en suspens et pour i) faciliter le transfert ordonné de certains employés d'Air Canada à Aveos et ii) établir les modalités et conditions d'emploi des employés d'Air Canada qui choisissent de se joindre à Aveos. En ce qui a trait au protocole d'entente de transition, Air Canada et Aveos ont aussi conclu certaines ententes secondaires de transition (les « ententes auxiliaires ») portant sur les questions commerciales posées par le transfert d'employés envisagé dans le protocole d'entente de transition. Avant l'entrée en vigueur, les parties doivent recourir à la médiation et, s'il y a lieu, à l'arbitrage relativement à certaines questions qu'elles n'ont pas encore réglées mais pour lesquelles elles ont accepté cette procédure. Il faut aussi que le Conseil canadien des relations industrielles rende sa décision quant à la constitution d'une unité de négociation distincte.

#### Entente de non-concurrence et de transfert des protocoles de réparation

Aveos et Air Canada sont parties à une entente de non-concurrence et de transfert des protocoles de réparation depuis le 16 octobre 2007. D'une manière générale, les protocoles de réparation désignent les processus et méthodes utilisés dans la maintenance et la réparation du matériel volant et des équipements connexes. L'Entente de non-concurrence et de transfert des protocoles de réparation a confirmé un arrangement et prévoit la vente, par Air Canada, à ACTS Aéro (qui succède à ACTS SEC) d'un intérêt conjoint indivis dans les protocoles de réparation qu'elle possède ou qui ont été approuvés par l'organisme agréé d'ingénierie de navigabilité d'Air Canada, tandis qu'Aveos vend à Air Canada un intérêt conjoint indivis dans les protocoles de réparation détenus ou conçus par Aveos et utilisés dans le cadre des services de révision générale des cellules d'appareils qu'ACTS fournit à Air Canada en vertu de l'entente relative aux services de révision générale des cellules d'appareils conclue par les parties. Cependant, en septembre 2004, dans le cadre de la mise en œuvre du Plan d'arrangement d'Air Canada au titre de la *Loi sur les arrangements avec les créanciers des compagnies*

(la « LACC »), Air Canada avait déjà octroyé à ACTS l'accès intégral et exclusif à ces protocoles sans obligation de versement de redevances.

En outre, en vertu de l'Entente de non-concurrence et de transfert des protocoles de réparation, des restrictions limitent la capacité d'Air Canada de détenir une participation dans une entité (exception faite de celles dans lesquelles elle détiendrait déjà des intérêts) ou d'exercer au sein du secteur du transport aérien une activité commerciale liée à des services de MRR, à savoir, les services de révision générale des cellules et de peinture, les services d'entretien moteur et de maintenance des groupes auxiliaires de bord, ainsi que ceux liés à la maintenance des composants. Les périodes de non-concurrence applicables sont les suivantes :

- en ce qui concerne les services de révision générale des appareils et de peinture, la période de non-concurrence se terminera un an après la résiliation ou l'expiration de l'entente relative aux services de révision générale des appareils actuellement en vigueur (dont l'expiration est actuellement prévue pour le 1<sup>er</sup> octobre 2011);
- en ce qui concerne les services d'entretien moteur et de maintenance des groupes auxiliaires de bord, la fin de la période de non-concurrence est fixée au 1<sup>er</sup> octobre 2015;
- en ce qui concerne la maintenance des composants, la période de non-concurrence se terminera le 1<sup>er</sup> octobre 2016.

L'entente de non-concurrence et de transfert des protocoles de réparation ne limite pas la participation d'Air Canada dans une entité dans laquelle elle détenait déjà des intérêts à la conclusion de cette entente, et ne restreint pas les services de maintenance en ligne d'Air Canada, lesquels continuent d'être exercés.

En contrepartie du transfert des protocoles de réparation, Air Canada a reçu 20 M\$.

L'Entente de non-concurrence et de transfert des protocoles de réparation a été cédée à Aveos à la clôture de la monétisation d'ACTS.

#### Entente conclue avec Aveos concernant des conditions de paiement révisées

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

Les conditions de paiement assouplies consenties à Aveos devaient au départ commencer à être resserrées en mai 2009 avec remise correspondante des lettres de crédit à Aveos.

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

#### Contrats de maintenance

Aveos et Air Canada sont parties à des contrats généraux de services de maintenance depuis le 1<sup>er</sup> octobre 2006, aux termes desquels Aveos fournit à Air Canada divers services techniques, dont des services d'entretien moteur et de maintenance des groupes auxiliaires de bord, des services de révision générale d'appareils (exception faite des services de maintenance en ligne et d'entretien cabine, assurés par Air Canada), des services de maintenance de composants, des services de peinture, des services de formation ainsi que d'autres services connexes. Aveos est l'entreprise de maintenance exclusive d'Air Canada pour la prestation des services de révision générale, de maintenance des moteurs, de maintenance des groupes auxiliaires et de maintenance de certains composants. Aveos assure également à Air Canada divers autres services de réparation non exclusifs. Le contrat de services de révision générale, qui expire en octobre 2011, sera prorogé jusqu'en juin 2013, sous réserve de la publication d'une ordonnance du Conseil canadien des relations

industrielles établissant qu'Aveos est un employeur distinct, lié par des conventions collectives distinctes et qui prend en charge le transfert des employés d'Air Canada à Aveos selon les conditions prévues dans le protocole d'entente et les ententes secondaires de transition mentionnés plus haut. Les contrats de services relatifs à la maintenance des réacteurs expirent en octobre 2013, sauf pour certains types de réacteurs pour lesquels les parties sont convenues de le proroger jusqu'au 31 décembre 2018. Les contrats de services de peinture expirent en octobre 2009 et chacun des autres contrats mentionnés ci-dessus expire en octobre 2013.

#### Contrat de services

Aveos et Air Canada sont parties à un contrat de services cadre en version révisée et reformulée du 1<sup>er</sup> janvier 2007 (le « CSC d'Aveos »), aux termes duquel Air Canada fournit à Aveos, contre rémunération, un soutien d'infrastructure, de nature surtout administrative, concernant les technologies de l'information, les ressources humaines, les services financiers et comptables et des services liés aux réclamations. Aveos peut résilier certains services visés par le CSC d'Aveos ou résilier le CSC d'Aveos dans son intégralité sur préavis écrit de six mois, à l'exception des services concernant les technologies de l'information qu'Aveos ne peut résilier avant l'expiration du CSC d'Aveos. Air Canada peut résilier certains services aux termes du CSC d'Aveos ou résilier le CSC d'Aveos dans son intégralité sur préavis écrit de 18 mois. Ces montants sont inclus dans le tableau ci-après, qui résume les produits et les charges entre les parties apparentées, au poste « Produits tirés des services généraux et autres ».

#### Contrats de services généraux

Aveos et Air Canada sont parties à un contrat de services généraux modifié et reformulé en date du 22 juin 2007 (le « CSG d'Aveos »), aux termes duquel Air Canada fournit à Aveos des services liés à un groupe d'employés syndiqués pour lequel Aveos rembourse à Air Canada, après répartition, tous les coûts, dont les salaires et charges sociales. Le CSG d'Aveos peut être résilié par l'une ou l'autre partie en tout temps sur préavis écrit de 30 jours.

#### Contrats immobiliers

Dans le cadre de la clôture de la monétisation d'ACTS SEC, en date du 16 octobre 2007, Air Canada a vendu un bâtiment à Aveos pour un produit de 28 M\$. Dans le cadre de cette vente, Air Canada et Aveos ont passé un contrat de sous-location de certains terrains jouxtant le bâtiment ainsi qu'un contrat de services en vertu duquel Air Canada fournira à Aveos certains services liés au fonctionnement général du bâtiment.

Depuis le 1<sup>er</sup> octobre 2006, Aveos et Air Canada sont parties à un bail cadre, aux termes duquel Aveos loue auprès d'Air Canada certains locaux aux aéroports de Vancouver, Winnipeg, Toronto et Montréal.

### **Liens entre ACE et Air Canada**

#### Contrat de services principal

Air Canada fournit certains services administratifs à ACE contre rémunération. Ces services ont trait aux finances et à la comptabilité, aux technologies de l'information, aux ressources humaines et à l'administration.

### **Opérations non récurrentes**

#### ACTS SEC

En 2008, ACTS SEC a liquidé certains contrats avec Air Canada pour la somme de 11 M\$ dans le cadre de la monétisation d'ACTS SEC en octobre 2007. Ces contrats étaient comptabilisés comme des opérations sur capitaux propres, ce qui a donné lieu à une perte de dilution de 3 M\$ inscrite au titre de la participation sans contrôle.

#### Droits d'achat d'actions transférés d'Air Canada à ACE

En 2007, Air Canada a réalisé une opération portant sur des appareils avec un tiers non apparenté pour laquelle Air Canada a reçu une contrepartie sous forme du droit d'acquisition d'actions du tiers non apparenté. L'opération a consisté en la vente par Air Canada de deux appareils A319 d'Airbus et en la sous-location, par Air Canada, de deux autres A319 d'Airbus. L'opération a été réalisée intégralement en 2007, à l'exception de la vente de l'un des A319 appartenant en propre à Air Canada, qui a été finalisée en 2008. Air Canada a vendu à ACE le droit d'acquies des actions reçues du tiers non apparenté pour un produit de 1 M\$.

Bons de souscription achetés à ACE

Le 26 novembre 2007, Air Canada a acheté des bons de souscription d'actions détenus par ACE pour une contrepartie de 4 M\$. Ces bons de souscription visent l'achat d'actions d'un tiers non apparenté qui fournit des services à Air Canada. Les actions du tiers non apparenté ne sont pas cotées sur un marché actif et il n'est par conséquent pas possible de mesurer leur juste valeur de façon fiable. L'instrument financier est donc comptabilisé au coût, ce qui se traduit par une valeur comptable de néant liée à ACE.

Vacances Air Canada

En 2007, ACE a vendu à Air Canada sa participation de 49 % dans Vacances Air Canada, pour un produit de 10 M\$. Vacances Air Canada est désormais la propriété exclusive d'Air Canada, et ACE a ramené sa participation indirecte dans Vacances Air Canada de 87,25 % à 75 %. À la suite de cette vente, ACE a enregistré un gain de dilution de 3 M\$ lié à la participation sans contrôle dans Air Canada au titre des autres produits (charges) hors exploitation.

Facilité de crédit d'Air Canada

ACE est partie prêteuse à la facilité de crédit décrite à la rubrique 5 du présent rapport de gestion. La participation d'ACE à la facilité de crédit représente 150 M\$ de l'encours de 600 M\$ au 31 juillet 2009. Les prêteurs participent au prorata à l'égard de tous les bons de souscription et de tout paiement de capital et d'intérêt.

Suit le sommaire des produits et charges avec des parties apparentées :

<b>(en millions de dollars canadiens)</b>	<b>Quatrième trimestre de 2008</b>	<b>2008</b>
<b>Produits</b>		
Produits de location d'immeubles (Aveos)	7 \$	29 \$
Produits tirés des services de technologies de l'information (Aveos)	4	15
Produits tirés des services généraux et autres (Aveos)	(8)	12
	<b>3 \$</b>	<b>56 \$</b>
<b>Charges</b>		
Charges de maintenance liées aux services d'Aveos	110 \$	478 \$
Recouvrement des salaires et charges sociales liés aux employés détachés auprès d'Aveos	(57)	(249)
Autres charges	1	1
	<b>54 \$</b>	<b>230 \$</b>

## 11. Arrangements hors bilan

Suit un résumé des principaux arrangements hors bilan d'Air Canada.

### Garanties

#### *Garanties d'achèvement liées à des contrats de location d'avions*

En ce qui concerne les contrats de location de 45 appareils d'Air Canada, la différence entre les loyers révisés par suite de l'instauration du Plan consolidé de réorganisation, de transaction et d'arrangement (le « Plan ») aux termes de la Loi sur les arrangements avec les créanciers des compagnies (la « LACC ») le 30 septembre 2004 et les montants qu'exigeaient les contrats de location à l'origine s'effacera à l'échéance de ces contrats si aucun manquement important à ces contrats ne s'est produit d'ici là. En cas de défaillance majeure, cette différence ainsi que les intérêts s'y rattachant deviendront exigibles, et tous les loyers futurs seront ramenés aux taux de location originels. Les charges locatives sont inscrites aux valeurs renégociées dans les contrats de location, et les éventuelles obligations ne sont constatées que lorsque la direction estime que le montant est susceptible d'être engagé.

#### *Garanties au titre d'ententes d'avitaillement*

De concert avec d'autres compagnies aériennes, Air Canada est partie à des ententes d'avitaillement exploitées par des sociétés d'avitaillement (les « sociétés d'avitaillement ») dans divers grands aéroports du Canada. Ces sociétés d'avitaillement fonctionnent selon le principe du recouvrement des coûts. Ces sociétés possèdent et financent le réseau qui approvisionne les compagnies contractantes, tout comme elles s'acquittent des droits liés aux baux fonciers sous-jacents. La dette globale des cinq sociétés d'avitaillement au Canada qui n'ont pas été consolidées au titre de la NOC-15 était d'environ 127 M\$ au 31 décembre 2008 (119 M\$ au 31 décembre 2007), ce qui correspond au risque de perte maximal auquel s'expose Air Canada, compte non tenu des autres coûts que pourraient avoir à se partager les autres compagnies contractantes. Air Canada considère le risque en découlant comme minime. Chaque compagnie aérienne contractante qui fait partie d'une société d'avitaillement participe à la garantie de sa dette d'une manière proportionnelle à l'utilisation qu'elle fait du réseau.

### Conventions d'indemnisation

Air Canada est appelée à conclure des contrats d'exploitation ou de location de biens immobiliers en vertu desquels elle se voit accorder une licence d'utilisation de certaines installations dans presque toutes les villes qu'elle dessert. Il est courant pour Air Canada, à titre de locataire d'installations commerciales, de garantir le locateur et d'autres tiers apparentés contre toute responsabilité civile délictuelle ou autre responsabilité extracontractuelle de même nature qui pourrait découler de son occupation ou de son utilisation des lieux en location ou sous licence. Dans des cas exceptionnels, cette garantie engage sa responsabilité lorsqu'il y a eu négligence de la part de tiers qu'elle aurait dégagés de toute responsabilité, sauf généralement les cas de faute lourde ou délibérée. En outre, Air Canada a pour ligne de conduite d'indemniser toute partie relativement à une faute liée à l'environnement dont elle serait responsable et qui découlerait de son emploi ou de son occupation des lieux en location ou sous licence, ou qui y serait liée.

Dans le cadre des contrats de financement ou de location d'avions qu'elle est appelée à conclure, Air Canada garantit généralement les bailleurs de fonds, leurs mandataires et d'autres tiers apparentés ou bailleurs contre les dommages découlant de la construction, de la conception, de la propriété, du financement, de l'utilisation, de l'exploitation et de la maintenance des avions ainsi que contre toute responsabilité civile délictuelle, que les dommages ou responsabilités découlent ou non de la négligence des tiers à qui sont données ces garanties, sauf en cas de faute lourde ou délibérée. En outre, dans les opérations de financement ou de location d'avions, notamment celles qui sont structurées comme des baux adossés, Air Canada prévoit généralement des indemnités relativement à diverses répercussions d'ordre fiscal, notamment en ce qui concerne les avions loués ou financés, l'utilisation, la possession, l'exploitation, la maintenance, la location, la sous-location, la réparation, les assurances, la livraison, l'importation et l'exportation de ces avions, les contrats de location ou de financement conclus à leur égard, les changements législatifs et certaines conséquences fiscales en matière d'impôt sur le revenu, de taxe à la consommation et de retenue d'impôt.

Lorsque Air Canada, en tant que cliente, conclut un contrat avec une entreprise de services techniques, le plus souvent une entreprise dont l'activité principale est le transport aérien, elle peut à l'occasion convenir de dégager cette entreprise de services des recours en responsabilité découlant de réclamations provenant de tiers, que les manquements aux responsabilités contractuelles soient ou non le fait de la négligence de l'entreprise de services, sauf en cas de faute lourde ou délibérée de la part de cette dernière.

Le règlement administratif d'Air Canada ainsi que les ententes contractuelles qu'elle a pu conclure avec chacun de ses administrateurs et dirigeants prévoient des obligations d'indemnisation à l'égard des administrateurs et dirigeants. Au titre de ces obligations, la Société est convenue d'indemniser ces personnes, dans les limites permises par la loi, pour les réclamations et pertes (y compris les montants versés en règlement de réclamations) qu'elles pourraient raisonnablement devoir engager du fait de l'exercice de leurs fonctions pour le compte d'Air Canada.

La Société n'est pas en mesure d'estimer d'une façon raisonnable le montant maximal qu'elle pourrait être tenue de payer au titre des indemnisations. Air Canada s'attend à être protégée par ses assurances dans la plupart des cas de responsabilité civile délictuelle et de responsabilité extracontractuelle de même nature et de certaines des obligations contractuelles connexes susmentionnées.

## 12. Instruments financiers et gestion du risque

La Société a adopté, à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2008, les dispositions des chapitres 3862 et 3863 du *Manuel de l'ITCCA*. Ces nouvelles normes prescrivent des obligations étendues à l'égard de l'information à présenter sur les instruments financiers.

La partie qui suit concerne la participation de 75 % que la Société détient dans Air Canada. On se reportera à la rubrique 14 plus loin pour une description des risques liés tout particulièrement à ACE et à Air Canada.

### Gestion des risques

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

### 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.

Air Canada a recours à des instruments dérivés pour réduire les risques de marché auxquels l'exposent les variations des taux de change, des taux d'intérêt et des prix du carburant. 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.

### Risque de crédit

Le risque de crédit est le risque qu'une partie manque à l'une des obligations et amène de ce fait l'autre partie à subir une perte financière. Au 31 décembre 2008, Air Canada était exposée au risque de crédit lié principalement aux valeurs comptables de la trésorerie, des équivalents de trésorerie, des placements à court terme et des débiteurs ainsi que des dépôts de garantie de couvertures liées au carburant fournis à des contreparties. La trésorerie et les placements à court terme sont placés auprès de grandes institutions financières, des gouvernements canadiens et de grandes sociétés. Les débiteurs résultent généralement de la vente de billets à des particuliers, souvent par l'intermédiaire de cartes de crédit connues, d'agents de voyages géographiquement éloignés, à des entreprises ou à d'autres compagnies aériennes, souvent par l'intermédiaire de cartes de crédit reconnues. Des directives concernant les cotes de crédit sont utilisées pour déterminer les contreparties aux relations de couverture du prix du carburant. Afin d'atténuer sa vulnérabilité au risque de crédit, Air Canada passe régulièrement en revue les cotes de solvabilité de ses contreparties et établit des limites de crédit lorsqu'elle le juge nécessaire.

Au 31 janvier 2009, les dépôts de garantie fournis par Air Canada à des contreparties relativement à des relations de couverture du prix du carburant totalisaient 158 M\$ (328 M\$ au 31 décembre 2008).

En 2008, une contrepartie a manqué à ses obligations de paiement pour un certain nombre de contrats de dérivés conclus avec Air Canada. Air Canada a en conséquence comptabilisé une perte 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 comptabilisée dans le poste « Produits (charges) hors exploitation ».

### Risque lié au prix du carburant

Air Canada conclut des contrats dérivés avec des intermédiaires financiers. Tout au long de 2008, Air Canada a appliqué une stratégie de couverture systématique en ajoutant régulièrement des positions de couverture. Cette stratégie est revue régulièrement pour l'adapter à l'évolution du marché. Au cours de 2008, les prix du pétrole ont été extrêmement volatils, passant d'un sommet de 145 \$ US le baril de brut WTI à la mi-année, à 34 \$ US le baril en décembre, ce qui a obligé Air Canada à remplir ses obligations à l'égard des dépôts de garantie. Air Canada n'achète ni ne détient d'instruments financiers dérivés à des fins de transaction.

Au 31 décembre 2008, Air Canada avait couvert environ 35 % de ses achats prévus de carburéacteur pour 2009 à un prix plafond moyen équivalent WTI de 100 \$ US le baril, dont 79 % sont visés par un prix plancher moyen équivalent WTI de 86 \$ US le baril. Les contrats d'Air Canada visant la couverture des besoins de carburant prévus pour la période de 2009 sont formés de contrats sur le pétrole brut, le mazout et le kérosène.

Le tableau ci-dessous présente les volumes notionnels par baril ainsi que les moyennes pondérées des prix plancher et plafond pour chaque exercice actuellement couvert, par type d'instruments dérivés. Ces prix contractuels moyens correspondent au prix équivalent du brut WTI, étant donné les cours à terme du brut WTI, du mazout et du kérosène au 31 décembre 2008.

<b>Au 31 décembre 2008</b>				
<b>Instruments dérivés</b>	<b>Échéance</b>	<b>Volume (en barils)</b>	<b>Prix plancher moyen Équivalent WTI (en \$ US/baril)</b>	<b>Prix plafond moyen Équivalent WTI (en \$ US/baril)</b>
Options d'achat <sup>1)</sup>	2009	1 620 000	s.o.	127
Swaps <sup>1)</sup>	2009	1 455 000	100	100
	2010	1 250 000	100	100
Tunnels <sup>1)</sup>	2009	4 760 000	82	92
	2010	1 960 000	106	116
Options de vente <sup>2)</sup>	2009	1 200 000	40	s.o.

- 1) Une augmentation du prix du carburant propulsant celui-ci au-dessus du prix plafond moyen se traduirait par un gain de couverture pour Air Canada, tandis qu'une baisse du prix du carburant sous le prix plancher moyen entraînerait une perte de couverture pour Air Canada.
- 2) Vu la chute récente des cours du pétrole, Air Canada a aussi acheté des options de vente de pétrole brut. Air Canada s'attend à des gains de couverture sur le carburant si les cours du pétrole tombent en dessous du prix plancher moyen. L'objectif est de prévenir les obligations de garantie supplémentaires que pourraient entraîner d'autres baisses des cours. La juste valeur de ces instruments dérivés augmente à mesure que baissent les cours du brut, atténuant ainsi une part du risque auquel est exposé le portefeuille total et limitant les exigences sur le plan des garanties. La prime payée relativement à ces contrats est de 4 M\$ (3 M\$ US).

Air Canada désigne certains de ses dérivés liés au carburant comme des couvertures de flux de trésorerie et applique la comptabilité de couverture conformément aux dispositions du chapitre 3865 du *Manuel de l'ICCA*, « Couvertures ». Les dérivés liés au carburant désignés au titre de la comptabilité de couverture donnent lieu à la constatation, à chaque période, au titre du « cumul des autres éléments du résultat étendu », de la variation de la juste valeur des éléments de couverture considérés comme efficaces jusqu'à ce que le carburéacteur sous-jacent ait été consommé. À l'échéance de l'élément de couverture, la partie efficace des gains et des pertes est incorporée à la charge de carburant, tandis que la partie inefficace de la variation de la juste valeur est constatée dans les « produits (charges) hors exploitation » au moment où elle survient. Air Canada détient également des dérivés liés au carburant qui ne remplissent pas les conditions d'application de la comptabilité de couverture, mais qui constituent néanmoins de bonnes couvertures économiques. Ces contrats, classés à titre de couvertures économiques, sont constatés à la juste valeur à chaque date de bilan, et la variation de la juste valeur est prise en compte dans les produits (charges) hors exploitation lorsqu'elle se produit.

Au 31 décembre 2008, la juste valeur des dérivés sur le carburant en cours s'établissait à 420 M\$, avec position favorable pour les contreparties (77 M\$ en faveur d'Air Canada en 2007). 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, et ils sont inscrits dans le passif à court terme au bilan consolidé d'Air Canada. Pour 2008, la baisse de la juste valeur des dérivés sur le carburant d'Air Canada totalise 531 M\$ (gain de 160 M\$ en 2007). De cette perte de juste valeur, 606 M\$ ont été inscrits dans les autres éléments du résultat étendu, tandis que les 74 M\$ restants ont été constatés à titre de gain dans les produits (charges) hors exploitation de 2008.

Comme cela est expliqué ci-dessus, la comptabilisation soit dans les autres éléments du résultat étendu, soit dans les charges hors exploitation n'a pas d'incidence économique sur le programme de couverture du carburant d'Air Canada. En 2008, des contrats de dérivés sur le carburant sont venus à échéance avec une juste valeur favorable à Air Canada de 129 M\$ (61 M\$ en 2007), procurant à celle-ci des rentrées de fonds qui l'ont aidée, de concert avec les suppléments carburant, à atténuer la flambée des prix du carburéacteur au premier semestre de 2008. L'avantage porté à la charge de carburant a été de 79 M\$ en 2008 (36 M\$ en 2007).

Au cours de 2008, des contrats de dérivés liés au carburant ont été liquidés avec des justes valeurs favorables aux contreparties de 160 M\$. La valeur du solde du cumul des autres éléments du résultat étendu qui a été constatée à l'égard de ces dérivés sera portée à la charge de carburant au cours de la période où ces dérivés devaient venir à échéance. Au 31 décembre 2008, le solde du cumul des autres éléments du résultat étendu était de 606 M\$. Le montant net estimatif des pertes au titre de ce cumul devant être reclassé dans le résultat net au cours des 12 mois suivants est de 418 M\$ avant impôts.

Après le 31 décembre 2008, Air Canada a modifié son portefeuille de couvertures sur le carburant en liquidant des contrats de swap et d'options de vente pour des règlements en trésorerie de 156 M\$ selon la comptabilité de couverture et de 16 M\$ hors comptabilité de couverture, avec position favorable à la contrepartie dans les deux cas. La valeur du solde du cumul des autres éléments du résultat étendu constatée à l'égard de ces dérivés sera portée à la charge de carburant au cours de la période où ces dérivés devaient venir à échéance.

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

Le tableau ci-dessous présente les volumes notionnels par baril au 30 juin 2009 ainsi que les prix plancher et plafond moyens pondérés pour chaque exercice actuellement couvert, classés par type d'instruments dérivés. Ces prix contractuels moyens correspondent au prix équivalent du pétrole brut WTI, étant donné les cours à terme du brut WTI, du mazout et du carburéacteur au 30 juin 2009.

<b>En cours au 30 juin 2009</b>				
<b>Instruments dérivés</b>	<b>Échéance</b>	<b>Volume (en barils)</b>	<b>Prix plancher moyen Équivalent WTI (en \$ US/baril)</b>	<b>Prix plafond moyen Équivalent WTI (en \$ US/baril)</b>
Options d'achat <sup>1)</sup>	2009	1 600 000	s.o.	121
	2010	400 000	s.o.	134
Swaps <sup>1)</sup>	2009	570 000	99	99
	2010	1 070 000	99	99
Tunnels <sup>1)</sup>	2009	1 140 000	75	87
	2010	1 560 000	102	112

1) Une augmentation du prix du carburant propulsant celui-ci au-dessus du prix plafond moyen se traduirait par un gain de couverture pour Air Canada, tandis qu'une baisse du prix du carburant sous le prix plancher moyen entraînerait une perte de couverture pour Air Canada.

**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 d'Air Canada. 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 31 décembre 2008 est de 58 % à taux fixe pour 42 % à taux variable, compte tenu de l'incidence des positions sur swaps de taux d'intérêt.

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

- En 2008, Air Canada a conclu trois contrats de swap croisé d'une valeur notionnelle de 300 M\$ (283 M\$ US) relativement au financement d'appareils 777 de Boeing, qu'elle a ensuite liquidés. Ces swaps venaient respectivement à échéance en mars 2019, en mai 2019 et en juin 2019. Ils visaient à convertir 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 1 \$ US) et à convertir en taux variable les taux fixes de 5,208 % et de 5,640 % assortis à cette dette. Ces instruments dérivés n'ont pas été désignés comme couvertures aux fins comptables et ont été évalués à la juste valeur tous les trimestres. En 2008, un gain de 4 M\$ a été inscrit dans le poste « Gain (perte) sur instruments financiers comptabilisés à la juste valeur » relativement à ces dérivés. Ces swaps ont été liquidés le 1<sup>er</sup> octobre 2008 pour une juste valeur de 4 M\$, avec position favorable à Air Canada
- Au 31 décembre 2008, Air Canada avait conclu deux contrats de swap de taux d'intérêt d'une valeur notionnelle totale de 118 M\$ (96 M\$ US) (103 M\$ (104 M\$ US) en 2007) 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 fixe prévus aux contrats de location des deux appareils en loyers à taux variable. Au 31 décembre 2008, ces contrats avaient une juste valeur de 21 M\$, avec position favorable à Air Canada (7 M\$, avec position favorable à Air Canada, en 2007). 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. En 2008, Air Canada a inscrit un gain de 14 M\$ dans le poste « Gain (perte) sur instruments financiers comptabilisés à la juste valeur » relativement à ces dérivés (gain de 3 M\$ en 2007).
- Air Canada a recours à des swaps de taux d'intérêt afin de gérer les risques associés à la variation des taux d'intérêt sur sa dette et ses placements à taux variable en dollars américains et en dollars canadiens. En 2006, Air Canada a conclu 19 contrats de swap de taux d'intérêt d'une valeur notionnelle de 414 M\$ US en vue de bénéficier de taux variables et d'effectuer des versements assortis d'un taux fixe moyen pondéré de 5,81 % pour le remboursement des emprunts souscrits relativement au financement des appareils 190 d'Embraer entre juin 2006 et février 2008. Les swaps avaient une durée de 15 ans à compter de la date de livraison prévue des appareils et leurs échéances s'échelonnaient de juin 2021 à décembre 2022. Air Canada a liquidé les swaps de taux d'intérêt à la livraison des appareils concernés. Elle n'a pas appliqué la comptabilité de couverture à ces instruments dérivés. En 2008, le seul contrat de swap d'intérêt portant sur un appareil 190 d'Embraer encore en cours d'Air Canada est arrivé à échéance avec une juste valeur de 2 M\$, avec position favorable pour la contrepartie (juste valeur de 2 M\$, avec position favorable pour la contrepartie en 2007). Aucun gain ou aucune perte n'a été comptabilisé en 2008 (perte nette de 10 M\$ sur 11 contrats en 2007).

Les intérêts créditeurs tiennent compte de 47 M\$ en 2008 (84 M\$ en 2007) au titre de la trésorerie, des équivalents de trésorerie et des placements à court terme qui sont classés comme étant détenus à des fins de transaction. Les intérêts débiteurs ont tous trait à des passifs financiers comptabilisés au coût après amortissement au bilan consolidé d'Air Canada.

### 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 stratégie de gestion du risque adoptée par Air Canada vise à réduire le risque de flux de trésorerie auquel elle est exposée du fait de ses flux de trésorerie libellés en devises.

Les rentrées de fonds d'Air Canada sont principalement libellées en dollars canadiens, tandis que ses sorties de fonds sont principalement libellées en dollars américains. Ce déséquilibre se traduit tous les ans par une insuffisance des flux de trésorerie en dollars américains provenant de l'exploitation. Pour rétablir l'équilibre, Air Canada a pour pratique de convertir en dollars américains ses produits excédentaires libellés en monnaies autres que le dollar canadien. En 2008, cette conversion a permis de combler environ 30 % du déséquilibre annuel, le reste, soit 70%, ayant été comblé au moyen de divers dérivés sur devises, notamment des opérations au comptant, dont les dates d'échéance correspondent aux dates auxquelles les fonds en dollars américains sont insuffisants. Le nombre de dérivés sur devises venant à échéance à une date donnée est fonction de plusieurs facteurs, dont le montant des produits en devises pouvant être convertis, les flux de trésorerie nets en dollars américains, ainsi que le montant affecté au matériel volant et au remboursement de la dette. En raison de la chute des prix du carburant, les besoins de dollars US d'Air Canada ont aussi baissé proportionnellement.

La majeure partie de l'encours de la dette d'Air Canada 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.

Air Canada est aussi exposée au risque de change sur ses créances clients libellées en devises et sur ses flux de trésorerie nets libellés en devises.

Comme il est indiqué ci-dessous, étant donné la dépréciation substantielle du dollar canadien au quatrième trimestre de 2008, Air Canada a choisi de liquider certains de ses contrats sur devises afin de réaliser la valeur de rachat positive, évaluée à la valeur de marché, de ces dérivés. Conformément à ses objectifs de gestion des risques, Air Canada conclut de nouveaux contrats de dérivés aux taux de change courants.

Suit une description des dérivés actuellement employés pour la gestion du risque de change et les ajustements comptabilisés au cours de 2008 ainsi qu'au 31 janvier 2009 :

Au 31 décembre 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 632 M\$ (516 M\$ US) et 5 M\$ (3 M€) et échéant en 2009 et en 2010 (2 132 M\$ (2 158 M\$ US) en 2007) et 26 M\$ (18 M€) d'achats futurs en 2008 et en 2009). La juste valeur de ces contrats sur devises au 31 décembre 2008 était de 64 M\$ avec position favorable à Air Canada (124 M\$, avec position favorable aux contreparties, en 2007). Ces instruments dérivés n'ont pas été désignés comme couvertures aux fins comptables et sont évalués à la juste valeur tous les trimestres. En 2008, un gain de 327 M\$ a été constaté dans le poste « Gain (perte) de change » relativement à ces dérivés (perte de 221 M\$ en 2007).

Au 31 janvier 2009, 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 367 M\$ (297 M\$ US) et 5 M\$ (3 M€) et échéant en 2009 et en 2010. La juste valeur de ces contrats sur devises au 31 janvier 2009 était de 51 M\$ avec position favorable à Air Canada. Ces instruments dérivés n'ont pas été désignés comme couvertures aux fins comptables et sont évalués à la juste valeur tous les trimestres.

Le swap croisé décrit à la rubrique sur la gestion du risque de taux d'intérêt, ci-dessus, agit 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).

Air Canada avait aussi conclu des swaps de devises à l'égard des contrats de location-exploitation de 16 CRJ et pour la durée des baux qui expirent entre 2007 et 2011. Les 11 swaps de devises restants sont venus à échéance en janvier 2008 et avaient une juste valeur négligeable (juste valeur de 10 M\$, avec position favorable à Air Canada pour cinq contrats, en 2007). Aucun gain ou aucune perte n'a été comptabilisé au cours de l'exercice (aucun gain ou perte comptabilisé en 2007). Ces swaps de devises conclus avec des tiers avaient une juste valeur négligeable, avec position favorable à Air Canada, au 31 décembre 2007 et totalisaient, en montant notionnel, 78 M\$ (79 M\$ US). Ces instruments dérivés n'ont pas été désignés comme couvertures aux fins comptables.

**Risque d'illiquidité**

Le risque d'illiquidité correspond au risque qu'Air Canada éprouve des difficultés à s'acquitter de ses engagements financiers et de ses autres obligations contractuelles.

Voir la rubrique 9.2 du présent Rapport de gestion pour une analyse du risque d'illiquidité d'Air Canada.

### 13. Estimations comptables critiques

Les estimations comptables critiques sont celles qui jouent le plus grand rôle dans la représentation réelle de la situation financière de la Société et du résultat de son exploitation. Elles font appel aux jugements les plus difficiles, les plus subjectifs ou les plus complexes de la part de la direction, souvent du fait qu'il faille estimer les effets que sont susceptibles de produire des événements qui, de façon inhérente, sont marqués par l'incertitude. Selon diverses hypothèses ou conditions, les résultats réels pourraient différer de ces estimations. La Société a recensé, aux fins des estimations comptables critiques utilisées dans l'établissement de ses états financiers consolidés, les secteurs suivants :

#### **Produits passages et fret**

Les produits passages et fret perçus d'avance d'Air Canada sont reportés et inclus dans le passif à court terme. Les produits perçus d'avance comprennent le produit de la vente de titres de transport à Aéroplan, qui assure à la Société les services de son programme de fidélisation et achète des places à Air Canada au titre du Contrat de participation et de services commerciaux d'Aéroplan (« CPSC d'Aéroplan »). Les produits passages et fret sont constatés au moment où les transports correspondants sont assurés, sauf les produits tirés des passes de vols illimités, qui sont constatés linéairement sur la période de validité de la passe considérée. Air Canada a formé des alliances avec d'autres transporteurs aériens qui recouvrent une participation au programme de fidélisation, une exploitation à code multiple ou la coordination de services portant entre autres sur les réservations, le traitement des bagages et les horaires des vols. Le cas échéant, les produits sont répartis selon des formules précisées dans les ententes commerciales et constatés quand les transports sont assurés

La Société évalue régulièrement l'obligation au titre des produits reportés, ce qui peut entraîner des ajustements dans les produits d'exploitation. En raison de la complexité des tarifs et des accords commerciaux et intersociétés qui sont courants dans tout le secteur aérien, des antécédents qui remontent à de nombreuses années, et d'autres facteurs comme les remboursements, échanges et billets non utilisés, certains montants relativement faibles sont comptabilisés à titre de produits reposant sur des estimations. Des événements et circonstances peuvent faire que ces estimations diffèrent des résultats réels, mais, généralement, ces écarts ont été minimes dans le passé.

#### **Avantages sociaux futurs**

Air Canada propose à ses employés et à certains employés détachés par contrat à Aveos et à Aéroplan, plusieurs régimes de retraite à prestations ou à cotisations déterminées ainsi que des régimes d'avantages complémentaires de retraite. Ces employés cotisent aux régimes de retraite à prestations déterminées, dont Air Canada est la promotrice, et participent en outre à certains régimes d'avantages sociaux futurs en matière de soins de santé, d'assurance vie et d'assurance invalidité dont Air Canada est la promotrice. Les états financiers consolidés vérifiés d'Air Canada de 2008 comprennent tous les actifs et passifs des régimes dont la Société est la promotrice. La charge au titre des prestations rend compte d'un recouvrement de coûts répercuté sur Aveos et Aéroplan, au titre des employés détachés par contrat, et à ACE, au titre des employés qui travaillent pour leur compte. Le recouvrement de coûts porte sur les coûts des services rendus au cours de l'exercice à l'égard des prestations de retraite, ainsi que la part qui leur revient au titre des avantages complémentaires de retraite, laquelle est établie à partir de calculs actuariels propres au groupe d'employés concernés. Pour l'exercice clos le 31 décembre 2008, ce recouvrement totalise 40 M\$ (40 M\$ pour l'exercice clos le 31 décembre 2007).

La direction émet un certain nombre d'hypothèses pour le calcul de l'obligation au titre à la fois des prestations et de la charge de retraite :

	<b>31 décembre 2008</b>	<b>31 décembre 2007</b>
<b>Hypothèses actuarielles moyennes pondérées entrant dans le calcul du passif au titre des prestations</b>		
Taux d'actualisation	7,35 %	5,75 %
Taux d'accroissement de la rémunération <sup>1)</sup>	2,50 %	2,50 %
<b>Hypothèses actuarielles moyennes pondérées entrant dans le calcul de l'obligation au titre des prestations constituées</b>		
Taux d'actualisation	5,75 %	5,00 %
Taux prévu de rendement à long terme	7,15 %	7,15 %
Taux d'accroissement de la rémunération <sup>2)</sup>	2,50 %	2,50 %

1) Par suite d'augmentations salariales, un taux d'accroissement de la rémunération de 1,75 % a été utilisé pour déterminer l'obligation nette au titre des prestations de retraite pour les exercices 2007 et 2008, et un taux de 2,50 % a été utilisé pour les exercices restants.

2) Un taux d'accroissement de la rémunération de 1,75 % a été utilisé en 2007 et en 2008 pour déterminer la charge de retraite nette et un taux de 2,50 % a été utilisé pour les exercices restants.

### **Taux d'actualisation**

Le taux d'actualisation utilisé pour déterminer l'obligation au titre des prestations a été calculé par rapport aux taux d'intérêt en vigueur sur le marché pour les obligations de sociétés cotées « AA » ou mieux et pour des flux de trésorerie correspondant approximativement à l'échéancier et au montant des paiements prévus des prestations. Une augmentation de 0,25 % se traduit par une diminution de 305 M\$ de l'obligation au titre des régimes de retraite et par une diminution de 10 M\$ de la charge de retraite. Une diminution de 0,25 % se traduit par une augmentation de 313 M\$ de l'obligation au titre des régimes de retraite et par une augmentation de 9 M\$ au titre de la charge de retraite.

### **Hypothèse concernant le rendement prévu des actifs**

Le taux de rendement à long terme prévu par la Société à partir des hypothèses sur l'actif est fonction des faits et circonstances qui existaient à la date d'évaluation et de la composition particulière du portefeuille du régime. La direction d'Air Canada analyse avec ses actuaires les prévisions de rendement à long terme des diverses catégories d'actifs et établit à partir de celles-ci la stratégie de répartition de l'actif qu'adoptera Air Canada, tout en prenant en compte la durée plus longue du portefeuille d'obligations par rapport à celle d'autres régimes de retraite. Ces facteurs servent à déterminer le taux moyen de rendement prévu des sommes capitalisées aux fins du versement des prestations de retraite. Même si l'analyse prend en compte les rendements récents, y compris la baisse importante de la valeur des actifs du régime en 2008, et historiques des caisses de retraite, le taux retenu pour hypothèse est avant tout un taux prospectif à long terme. Rien ne garantit que le régime produira le taux de rendement retenu comme hypothèse. Une analyse de sensibilité de la charge de retraite à une variation hypothétique du rendement attendu de l'actif des régimes est fournie ci-après.

### **Composition de l'actif**

La composition de l'actif des régimes agréés canadiens et la répartition visée sont représentées ci-dessous :

	<b>2008</b>	<b>2007</b>	<b>Répartition visée</b>
Actions	52,9 %	58,9 %	59,0 %
Obligations et prêts hypothécaires	43,5 %	36,1 %	41,0 %
Trésorerie et placements à terme	3,6 %	5,0 %	0,0 %
<b>Total</b>	<b>100,0 %</b>	<b>100,0 %</b>	<b>100,0 %</b>

### **Régimes agréés canadiens**

En ce qui concerne les régimes agréés canadiens, les placements sont effectués conformément à l'Énoncé de la politique et des objectifs en matière de placement de la Fiducie globale des caisses de retraite d'Air Canada (la « Fiducie globale »). En ce qui concerne le rendement de ses placements, la Fiducie globale vise à dégager un taux annualisé général qui, à long terme, soit supérieur d'au moins 3,75 % à l'inflation.

Outre l'affectation générale de l'actif, résumée dans le tableau présenté plus haut, la gestion de chaque catégorie d'actif est assurée selon les principes suivants :

- Les placements en actions peuvent comprendre des titres convertibles, et ils doivent être répartis de façon diversifiée entre plusieurs secteurs d'activité industrielle ou économique. Les titres étrangers peuvent constituer de 37 % à 43 % de la valeur de marché totale de la Fiducie globale. Des limites sont fixées quant à la pondération globale de chaque titre, en fonction tant du coût que du cours. Les dérivés sont autorisés dans la mesure où ils ne servent ni à des fins spéculatives ni à créer un effet de levier.
- Les placements dans des obligations ou des prêts hypothécaires sont des placements prudents à long terme dans des titres ayant au moins la note « A ». Hormis les titres du gouvernement ou des provinces du Canada, où la Fiducie globale est autorisée à investir la totalité de ses placements à taux fixe, les placements doivent être diversifiés individuellement et par secteur. L'indice de référence est composé à 40 % du rendement global de l'indice obligataire universel Scotia Capitaux et à 60 % du rendement global de l'indice obligataire à long terme Scotia Capitaux.

Des politiques de placement analogues sont établies pour d'autres régimes de retraite dont Air Canada est la promotrice.

Le taux de rendement à long terme prévu par la Société à partir des hypothèses sur l'actif est fonction des faits et circonstances qui existent à la date d'évaluation et de la composition particulière du portefeuille d'actifs du régime. La direction analyse les prévisions de rendement à long terme des diverses catégories d'actifs et établit à partir de celles-ci la stratégie d'affectation de l'actif qu'adoptera la Société, tout en prenant en compte la durée plus longue du portefeuille d'obligations par rapport à celle d'autres régimes de retraite. Ces facteurs servent à déterminer le taux moyen de rendement prévu des sommes capitalisées aux fins du versement des prestations de retraite. Même si l'analyse prend en compte les rendements récents et historiques des caisses de retraite, le taux retenu pour hypothèse est avant tout un taux prospectif à long terme.

**Analyse de sensibilité**

La sensibilité de la charge de retraite pour 2008, compte tenu de différentes hypothèses actuarielles relativement au taux d'actualisation et au rendement prévu de l'actif du régime, s'établit comme suit :

<b>Incidence sur la charge de retraite de 2008 (en millions de dollars)</b>	<b>Diminution de 0,25 point</b>	<b>Augmentation de 0,25 point</b>
Hypothèse sur le taux d'actualisation de l'obligation	9 \$	(9) \$
Hypothèse sur le taux de rendement à long terme de l'actif du régime	28 \$	(28) \$

Les taux hypothétiques relatifs aux coûts de santé ont une importante incidence sur les sommes déclarées relativement aux régimes d'assurance-maladie complémentaire. En 2008, un taux d'augmentation annuel de 8,25 % du coût par personne des prestations de santé couvertes a été retenu pour hypothèse (9,25 % retenu pour hypothèse en 2007). On prévoit que le taux devrait diminuer progressivement pour s'établir à 5 % d'ici 2015. Une augmentation de un point des taux aurait fait monter de 1 M\$ le total des coûts des services rendus et des coûts financiers, et de 16 M\$ l'obligation. Une diminution de un point de ces taux aurait fait baisser de 1 M\$ le total des coûts des services rendus et des coûts financiers et de 21 M\$ l'obligation correspondante.

**Impôts sur les bénéfices**

La Société comptabilise les impôts sur les bénéfices selon la méthode du report variable, qui prévoit que les actifs et passifs d'impôts futurs sont constatés au titre des effets fiscaux futurs estimatifs attribuables aux écarts entre la valeur comptable et la valeur fiscale des actifs et passifs. La direction fait appel à son jugement et à des estimations pour déterminer les taux et montants appropriés relativement à la constatation des impôts futurs en prenant en considération le temps et la probabilité. Les impôts réels pourraient varier considérablement par rapport aux estimations en raison d'événements futurs, notamment des modifications à la loi de l'impôt sur le revenu ou le résultat d'examen effectués par des autorités fiscales et de décisions s'y rattachant. La résolution de ces incertitudes et les impôts finaux qui y sont associés pourraient entraîner un ajustement des actifs et passifs d'impôts de la Société.

Il y a constatation d'actifs d'impôts futurs dans la mesure où leur matérialisation est considérée plus probable qu'improbable. La Société tient compte des résultats passés, des tendances actuelles et des perspectives des exercices à venir au moment d'évaluer la matérialisation des actifs d'impôts.

### **Projections fiscales**

Au 31 décembre 2008, la Société conserve d'importants attributs fiscaux sous forme de reports de perte en avant et d'autres attributs fiscaux en vue d'abriter ses futurs bénéfices imposables. Ces attributs fiscaux devraient continuer de s'accroître au cours des prochaines années en raison des dépenses en immobilisations qui seront engagées dans l'acquisition d'avions. La Société ne prévoit pas devoir payer d'importants impôts dans un avenir prévisible.

### **Dépréciation d'actifs à long terme**

Les actifs à long terme font l'objet d'un test de recouvrabilité lorsque les circonstances donnent à penser que leur valeur comptable pourrait ne pas être recouvrable. Lorsqu'un événement ou une évolution des circonstances donne à penser que la valeur comptable d'actifs à long terme – autres que des actifs incorporels à durée de vie indéterminée – pourrait ne pas être recouvrée, on en teste la moins-value éventuelle en comparant l'estimation des flux de trésorerie qu'on s'attend à en tirer dans l'avenir à la valeur comptable des actifs ou groupes d'actifs. Si la valeur comptable de l'actif à long terme ne semble pas pouvoir être recouvrée à même les flux de trésorerie futurs prévus, il faut calculer la perte de valeur comme l'excédent de la valeur comptable d'un actif à long terme sur sa juste valeur et le constater dans la période. La recouvrabilité est déterminée en fonction des flux de trésorerie non actualisés découlant directement de l'utilisation de l'actif ou du groupe d'actifs ou de sa sortie.

Selon les PCGR du Canada, la juste valeur est définie comme étant « le montant de la contrepartie dont conviendraient des parties compétentes agissant en toute liberté dans des conditions de pleine concurrence ». L'évaluation de la juste valeur des actifs incorporels exige de la direction qu'elle formule d'importantes estimations sur les taux d'actualisation à appliquer à l'analyse et sur les flux de trésorerie futurs qui seront générés par les actifs, y compris la durée de vie estimative des actifs. Les taux d'actualisation sont déterminés à partir d'une estimation du taux de rendement ajusté au risque applicable à des flux de trésorerie analogues et ils ont été majorés en 2008 en vue de rendre compte d'une prime de risque plus élevée. La Société évalue la sensibilité des taux d'actualisation qu'elle applique. Les taux d'actualisation utilisés font l'objet d'une incertitude relative à la mesure.

### **Immobilisations corporelles**

Les immobilisations corporelles sont initialement constatées au coût. Les immobilisations faisant l'objet de contrats de location-acquisition et l'obligation quant aux versements futurs au titre de la location sont initialement constatées selon la moindre des valeurs entre la juste valeur des immobilisations et la valeur actualisée de ces versements au titre de la location.

Les immobilisations corporelles sont amorties linéairement sur leur durée d'utilisation estimative, à concurrence de leur valeur résiduelle estimative. Les immobilisations corporelles liées à des contrats de location-acquisition avec des EDDV sont amorties sur la durée du contrat, à concurrence de leur valeur résiduelle estimative. La période d'amortissement du matériel volant de la Société et, notamment, des moteurs et pièces s'y rapportant (« les pièces durables »), est de 20 à 25 ans et sa valeur résiduelle estimative, de 10 % à 20 %. Les frais de réaménagement intérieur des avions sont amortis sur trois à cinq ans. Les améliorations apportées aux avions détenus sont capitalisées et amorties sur la durée d'utilisation restante des appareils. Les améliorations apportées aux avions en location-exploitation sont amorties sur la durée du contrat de location.

Les bâtiments sont amortis linéairement sur leur durée de vie jusqu'à concurrence de 40 à 50 ans. Il est fait exception à cette règle lorsque la vie du bâtiment dépasse la durée du bail foncier. Le cas échéant, le bâtiment est amorti sur la durée du bail. Les améliorations locatives sont amorties sur la durée du bail ou cinq ans, selon la moindre durée. Le matériel au sol et les autres équipements sont amortis sur une période allant de 3 à 25 ans.

On détermine la durée amortissable des avions par une analyse économique, un examen des plans existants concernant le parc aérien et des comparaisons avec le matériel volant de compagnies aériennes ayant recours aux mêmes types d'appareils. Les valeurs résiduelles estimatives sont établies à partir des antécédents de la Société concernant les ventes d'appareils et de rechanges ainsi qu'à partir d'évaluations prospectives préparées par des tiers indépendants.

**Actifs incorporels**

Les actifs incorporels identifiables de la Société ont été constatés à leur juste valeur estimative au 30 septembre 2004, au sortir de la protection de la LACC. Depuis, les actifs incorporels ont été réduits par un report d'impôts de 914 M\$. Au titre des PCGR canadiens, les actifs incorporels à durée de vie indéfinie doivent faire l'objet d'un test de dépréciation tous les ans ou lorsqu'un événement ou une évolution des circonstances donne à penser qu'ils auraient pu avoir perdu de la valeur. Si la valeur comptable des actifs dépasse leur juste valeur, on ramène la valeur de ces actifs à leur juste valeur.

## 14. Facteurs de risque

La présente rubrique ne prétend pas englober tous les facteurs de risque possibles pour la Société. D'autres risques, que la Société ignore ou juge minimes pour le moment, pourraient se manifester ultérieurement et avoir un effet négatif important sur ses affaires, ses résultats d'exploitation et sa situation financière.

### Risques liés à ACE

#### Dépendance à l'égard du principal investissement

ACE est une société de portefeuille chapeautant des sociétés du secteur de l'aviation commerciale, dont Air Canada qui constitue son principal investissement. La valeur de la participation qu'ACE détient dans Air Canada est fonction des conditions du marché, lesquelles reposent sur le rendement financier d'Air Canada, sur le mouvement des cours des actions des compagnies aériennes cotées en bourse et de l'état général du marché. Toute baisse du cours des actions d'Air Canada sur le marché réduira la valeur des actions pouvant être réalisée.

#### Décision anticipée de l'Agence du revenu du Canada relativement à l'imposition du rachat d'actions privilégiées au titre de la Partie VI.1

ACE a obtenu une décision anticipée en matière d'impôt de l'Agence du revenu du Canada (« ARC ») datée du 8 décembre 2008 qui indique que la structure de rachat utilisée n'entraîne pas le rachat d'« actions privilégiées imposables » ou d'« actions privilégiées à court terme », ce qui aurait obligé ACE à payer l'impôt prévu par la Partie VI.1 de la *Loi de l'impôt sur le revenu* sur le rachat de ses actions privilégiées, au taux de 50 % du prix de rachat.

Si ACE ne rachète pas les actions privilégiées restantes dans le cadre d'une structure de rachat appropriée, ACE pourrait être assujettie à l'imposition du rachat de certaines actions privilégiées en vertu de la Partie VI.1, ce qui réduirait le montant disponible à distribuer aux parties prenantes au titre du plan d'arrangement.

#### Trésorerie d'ACE formée en grande partie d'équivalents de trésorerie

Une part substantielle de la trésorerie d'ACE est formée d'équivalents de trésorerie, lesquels sont exposés au risque de crédit et aux fluctuations des taux d'intérêt, ce qui pourrait se répercuter sur la valeur de ces placements. Ces placements sont réalisés en conformité avec la politique de placement approuvée par le Conseil d'administration. Même si la politique d'ACE en matière de placement vise à procurer de la liquidité à court terme à des niveaux de risque peu élevés, ces placements restent exposés au risque de crédit et aux fluctuations des taux d'intérêt. La valeur de ces placements pourrait donc augmenter ou diminuer en conséquence. Toute diminution de la juste valeur de ces placements réduirait le montant disponible à distribuer aux parties prenantes au titre du plan d'arrangement.

#### Continuité de l'exploitation

Du fait de son intention de demander au tribunal et aux actionnaires l'approbation du plan d'arrangement au titre duquel la Société sera liquidée, intention qu'elle a annoncée le 10 décembre 2008, ACE a modifié sa base comptable de la continuité de l'exploitation à la liquidation et a déposé ses états financiers sur cette base le 13 février 2009.

Le 29 juillet 2009, ACE a annoncé que sa participation à la facilité de crédit d'au plus 700 M\$ accordée à Air Canada et annoncée le jour même par Air Canada se chiffre à 150 M\$. Compte tenu de la participation d'ACE dans cette facilité, la direction n'a pas l'intention de procéder à une liquidation à ce point-ci.

Si jamais la liquidation de son actif net va de l'avant, ACE adoptera de nouveau la base de liquidation, ce qui entraînera la présentation de l'actif net en liquidation sur une base déconsolidée.

## Risques liés à Air Canada

### Résultats d'exploitation

Avant d'être restructurée au titre de la LACC, le 30 septembre 2004, Air Canada avait subi d'importantes pertes d'exploitation, et il est possible qu'elle en subisse d'autres dans l'avenir. En 2008, Air Canada a enregistré une perte d'exploitation avant provision pour enquêtes sur le fret de 39 M\$. La conjoncture actuelle pourrait faire perdre des sommes considérables à Air Canada. En dépit des mesures et efforts qu'elle a déployés en vue de comprimer ses coûts et de trouver de nouvelles sources de financement, Air Canada pourrait ne pas arriver à dégager la rentabilité ou à atteindre ses objectifs dans le cadre de ces mesures et, notamment, pour ce qui est de compenser ou d'atténuer les risques auxquels elle est exposée et qui sont liés entre autres à la conjoncture économique, à la situation de trésorerie, à la capitalisation des régimes de retraites, au caractère imprévisible de la volatilité des coûts du carburant et aux autres dépenses.

### Endettement

Air Canada a – et devrait continuer d'avoir – un niveau d'endettement élevé, associé notamment aux coûts fixes substantiels liés aux locations et au financement d'avions et, du fait des difficultés économiques et autres conditions auxquelles elle doit faire face, elle pourrait devoir encore s'endetter davantage. Le niveau d'endettement actuel ou futur d'Air Canada pourrait avoir des conséquences négatives importantes. Par exemple, il pourrait i) restreindre Air Canada dans sa capacité de réunir de nouveaux financements, ii) forcer Air Canada à consacrer une part substantielle des flux de trésorerie liés à son exploitation au remboursement de sa dette et de ses coûts fixes, ce qui réduirait d'autant les fonds disponibles à d'autres fins, iii) rendre Air Canada plus vulnérable à un ralentissement économique et iv) atténuer la réactivité d'Air Canada à l'évolution de la conjoncture et du marché et, du même coup, sa compétitivité.

La capacité d'Air Canada de s'acquitter de ses obligations de remboursement de sa dette dépendra, entre autres, du rendement de son exploitation et de sa capacité de refinancer sa dette au besoin. Chacun de ces facteurs est, dans une large mesure, lui-même dépendant de facteurs d'ordres économique, financier, concurrentiel, réglementaire, opérationnel et autres qui, pour une bonne part, échappent à la volonté d'Air Canada. De plus, comme Air Canada est appelée à souscrire des emprunts portant intérêt à des taux variables, toute hausse des taux d'intérêt risque de se répercuter dans une même proportion sur ses intérêts débiteurs. Rien ne garantit qu'Air Canada soit à même de tirer de son exploitation suffisamment de liquidités pour assurer le service de sa dette et de ses obligations locatives.

### Apport de capitaux neufs et de liquidités

Dans le cadre normal de ses activités, Air Canada doit affronter plusieurs défis reliés, entre autres, à la conjoncture économique, à la capitalisation de ses régimes de retraite, à la volatilité des prix du carburant, aux clauses restrictives de contrats qui pourraient obliger Air Canada à verser des dépôts de garantie à des tiers, aux taux de change et à la concurrence accrue de la part de transporteurs internationaux et transfrontaliers et de transporteurs canadiens à bas prix. La situation de trésorerie d'Air Canada pourrait aussi subir les contrecoups d'autres facteurs et risques dont il est fait mention ailleurs dans la présent Rapport de gestion. Pour faire face à ces défis et mener à bien la stratégie commerciale d'Air Canada, d'importantes dépenses d'exploitation et en immobilisations doivent être engagées ou pourront devoir l'être dans l'avenir. Rien ne garantit que, si les liquidités qu'elle tire de son exploitation et de sa trésorerie sont insuffisantes, Air Canada continuera d'obtenir, en temps voulu et à des conditions qui lui conviennent, les fonds dont elle a besoin pour satisfaire à ses besoins de liquidités et financer les dépenses d'exploitation et en immobilisations par lesquelles passe la mise en œuvre de sa stratégie commerciale.

L'incapacité de réunir des capitaux supplémentaires, à même les fonds tirés de son exploitation ou de financements par emprunts ou capitaux, pourrait forcer Air Canada à retarder ou à abandonner ses dépenses prévues en totalité ou en partie, ou à modifier sa stratégie commerciale, ce qui pourrait nuire considérablement à ses affaires, à ses résultats d'exploitation et à sa situation financière. Par ailleurs, la capacité de ses concurrents de réunir des fonds plus facilement ou à des conditions plus avantageuses pourrait placer Air Canada dans une situation concurrentielle défavorable.

En outre, les cotes de solvabilité attribuées à Air Canada influent sur sa capacité d'accéder aux marchés financiers et à des liquidités. Rien ne garantit que ces cotes ne seront pas revues à la baisse, ce qui pourrait ajouter aux coûts d'emprunt et d'assurance d'Air Canada, entraver sa capacité d'attirer du capital, nuire à sa

situation de trésorerie, limiter sa capacité d'exercer ses activités, et porter un grave préjudice à ses affaires, ses résultats d'exploitation et sa situation financière.

#### Régimes de retraite

Les lois du Canada qui régissent les régimes de retraite prévoient l'évaluation périodique de l'état de capitalisation de chaque régime agréé selon les principes de la continuité de l'exploitation (en présumant que le régime existerait indéfiniment) et de la solvabilité (en présumant qu'on pourrait résilier immédiatement le régime).

En mai 2004, Air Canada et le Bureau du surintendant des institutions financières (« BSIF ») ont convenu d'un protocole d'assouplissement des exigences fédérales d'alors sur le plan de la capitalisation du déficit des régimes agréés d'Air Canada, avec effet rétroactif au 1<sup>er</sup> janvier 2004. Air Canada est tenue de cotiser des montants en espèces substantiels chaque année et des sommes encore plus importantes en cas d'un mauvais rendement des placements au titre des caisses de retraite ou de baisses supplémentaires des taux d'intérêt des obligations à long terme du gouvernement du Canada. Un déficit de capitalisation des régimes de retraite ou le fait pour Air Canada de ne pas verser les cotisations en espèces requises au titre de ses régimes agréés, ou de ne pas être en mesure de le faire, pourrait porter un grave préjudice à ses affaires, à ses résultats d'exploitation et à sa situation financière.

La solvabilité du passif est particulièrement sensible à l'influence des taux d'intérêt à long terme et au rendement tiré des placements de l'actif des régimes, lequel rendement est à son tour tributaire de divers facteurs dont la conjoncture économique. Le taux d'intérêt servant au calcul de l'obligation au titre des prestations est un taux prescrit dérivé des taux d'intérêt des obligations à long terme du gouvernement du Canada. La détérioration des conditions économiques pourrait faire augmenter substantiellement les obligations de capitalisation d'Air Canada, ce qui pourrait nuire considérablement à ses affaires, aux résultats de son exploitation et à sa situation financière.

On se reportera à la rubrique 9.4 du présent Rapport de gestion relativement aux obligations de capitalisation d'Air Canada à l'égard des régimes de retraite.

#### Conjoncture et contexte géopolitique

Les résultats d'exploitation des compagnies aériennes sont très sensibles à la conjoncture et au contexte géopolitique, dont l'incidence sur Air Canada peut par ailleurs être considérable. Ainsi, la conjoncture et le contexte géopolitique peuvent influencer sur la demande de transport aérien ainsi que sur les coûts d'exploitation d'Air Canada, sur ses cotisations et charges de retraite, et sur la disponibilité des capitaux et fournitures dont elle a besoin. Comme ses coûts fixes sont substantiels, un repli économique prolongé ou marqué au Canada, aux États-Unis ou ailleurs dans le monde serait susceptible de nuire gravement aux activités, aux résultats d'exploitation et à la situation financière d'Air Canada.

Les tarifs aériens, tout comme la demande de transport aérien, ont beaucoup fluctué dans les années passées et peuvent fluctuer encore beaucoup dans l'avenir. Air Canada n'est pas à même de prévoir avec certitude ni les conditions qui prévaudront sur le marché ni les prix qu'elle pourra demander à ses clients. Les attentes de la clientèle peuvent évoluer rapidement, et la demande de billets à bas prix peut limiter les possibilités de revenus. Les voyages, particulièrement les voyages d'agrément, constituent pour les consommateurs une dépense discrétionnaire. Un repli de la croissance économique en Amérique du Nord ou dans d'autres régions que dessert Air Canada, conjugué à un climat d'instabilité géopolitique dans divers coins du monde, à des préoccupations croissantes à l'égard des répercussions des transports aériens sur l'environnement ainsi qu'aux tendances en faveur de transports plus « verts » où les consommateurs cherchent à réduire leurs déplacements, pourraient aussi avoir pour conséquence de faire baisser la demande de transport aérien au Canada et à l'étranger et nuire considérablement à la rentabilité d'Air Canada.

#### Coûts du carburant

Le carburant a représenté la première charge en importance pour Air Canada en 2008, en pourcentage des charges d'exploitation. Le cours du carburant fluctue grandement sous l'influence de nombreux facteurs, dont les marchés internationaux, des événements géopolitiques et le taux de change entre les dollars américain et canadien. Air Canada ne peut prédire avec précision le prix du carburant. En 2008, comme en 2006 et 2007, les prix du carburant ont augmenté et fluctué à des sommets historiques. Leur maintien à ces niveaux très élevés,

voire le dépassement de ces niveaux, pourrait nuire gravement aux activités de la Société, à ses résultats d'exploitation et à sa situation financière. Vu la grande concurrence à laquelle elle doit faire face au sein du secteur du transport aérien, Air Canada pourrait ne pas être en mesure de répercuter sur ses clients les hausses des prix du carburant par voie de majorations tarifaires. Compte tenu des volumes de 2008, Air Canada estime qu'une variation de 1 \$ US du prix moyen du baril de brut WTI aurait provoqué une variation d'environ 25 M\$ CA de la charge de carburant pour Air Canada en 2008 (compte non tenu de l'incidence des suppléments carburant, des taux de change et des opérations de couverture du carburant), dans l'hypothèse où la capacité des vols serait demeurée inchangée, où les marges de raffinage entre le brut WTI et le carburacteur seraient demeurées constantes et où les taux de change seraient demeurés constants.

#### Écart de change

Les résultats financiers d'Air Canada sont particulièrement sensibles aux fluctuations du dollar canadien. Plus précisément, Air Canada doit effectuer chaque année d'importantes sorties de fonds nettes en dollars américains et, dès lors, s'exposer aux fluctuations des cours du change entre le dollar canadien et le dollar américain. La direction estime que, en 2008, une augmentation de 0,01 \$ du taux de change entre le dollar canadien et le dollar américain (par exemple, de 1,23 \$ à 1,24 \$ par dollar US) aurait pu avoir des répercussions défavorables de l'ordre de 30 M\$ sur le résultat d'exploitation. À l'inverse, une baisse du taux de change aurait produit l'effet contraire. Air Canada engage des dépenses considérables en dollars américains au titre du carburant, des locations d'avions, des paiements d'intérêts, du service de la dette et des droits d'utilisation des systèmes informatisés de réservations, alors qu'elle perçoit une partie substantielle de son chiffre d'affaires en dollars canadiens. Une dépréciation importante du dollar canadien par rapport au dollar américain ferait augmenter les coûts d'Air Canada par rapport à ceux de ses rivaux américains et porterait un grand préjudice à ses activités, à ses résultats d'exploitation et à sa situation financière. De plus, Air Canada pourrait ne pas être en mesure de couvrir adéquatement les risques associés à la fluctuation des taux de change.

#### Coûts de main-d'œuvre et relations du travail

Les coûts de main-d'œuvre constituent l'un des postes les plus importants parmi les charges d'exploitation d'Air Canada. Rien ne garantit qu'Air Canada parviendra à maintenir ces coûts à des niveaux qui ne nuiront pas à ses activités, à ses résultats d'exploitation ni à sa situation financière. Rien ne garantit non plus que les conventions collectives qu'elle passera avec les syndicats représentant ses employés ou l'issue des arbitrages se feront à des conditions qui cadrent avec les attentes d'Air Canada ou qui seront comparables à celles des conventions conclues par ses concurrents. Les nouvelles conventions collectives ou l'issue des négociations, médiations ou arbitrages portant, notamment, sur les salaires et autres coûts de main-d'œuvre ou sur les règles d'exécution du travail pourraient faire monter les coûts de main-d'œuvre et d'autres charges, ce qui serait susceptible de porter un grand préjudice aux activités d'Air Canada, à ses résultats d'exploitation ou à sa situation financière.

La majorité des salariés d'Air Canada sont syndiqués. Hormis la convention avec l'IBT représentant certains employés d'aéroports et de centres d'appels aux États-Unis qui a été renouvelée en 2008 pour une durée de trois ans, les plus récentes conventions collectives avec les syndicats représentant le plus grand nombre de salariés remontent à 2003 et 2004 et expirent en 2009 (sauf les conventions portant sur deux groupes de répartiteurs d'équipages, conclues plus récemment). Les grèves et lockouts sont légalement interdits pendant la durée d'effet de ces conventions ou pendant les négociations devant mener à leur renouvellement tant que certaines conditions préalables prescrites par le *Code canadien du travail* et s'appliquant aux syndicats représentant des salariés basés au Canada n'ont pas été satisfaites. Rien ne garantit que ces conventions pourront être renouvelées sans qu'il y ait de conflit de travail ou action syndicale, ni qu'il n'y aura pas de conflit de travail conduisant à une interruption ou à une perturbation du service d'Air Canada ou qui serait susceptible de nuire à la capacité de cette dernière d'exercer ses activités, ce qui pourrait porter un grand préjudice à ses activités, à ses résultats d'exploitation et à sa situation financière.

De plus, un conflit ou arrêt de travail faisant intervenir un groupe d'employés syndiqués de Jazz porterait vraisemblablement un grand préjudice aux activités, aux résultats d'exploitation et à la situation financière d'Air Canada. De même, des conflits de travail chez les membres Star Alliance<sup>MD</sup>, partenaires de la Société, risqueraient de faire baisser la demande à l'égard du trafic d'apport à Air Canada et pourraient, à terme, porter un grand préjudice aux activités, aux résultats d'exploitation et à la situation financière d'Air Canada.

Caractéristiques inhérentes à l'aviation commerciale : faibles marges brutes et coûts fixes élevés

Le secteur de l'aviation commerciale est caractérisé par la faiblesse des marges bénéficiaires brutes et par le niveau élevé des coûts fixes. Les coûts associés à l'exploitation d'un vol ne varient pas considérablement selon le nombre de passagers transportés et, par conséquent, un changement même relativement faible du nombre de passagers, des tarifs ou de la composition du trafic pourrait avoir des répercussions importantes sur les résultats d'exploitation d'Air Canada et sur sa situation financière. Ces caractéristiques représentent une contrainte que la politique de tarification audacieuse pratiquée par les transporteurs à bas prix ne fait qu'exacerber en tirant les tarifs de transport aérien vers le bas. En conséquence, si le chiffre d'affaires accuse un manque à gagner par rapport au niveau prévu, les activités, les résultats d'exploitation et la situation financière d'Air Canada pourraient réellement s'en ressentir. Comme Air Canada doit engager des coûts fixes substantiels, qui ne varient pas sensiblement avec sa capacité, si elle était dans l'obligation d'abaisser sa capacité globale ou de réduire le nombre de vols exploités, il se pourrait qu'elle n'arrive quand même pas à réduire certains de ses coûts fixes à court terme et qu'elle doive engager d'importants coûts de résiliation ou de restructuration, ce qui pourrait porter un grave préjudice à ses activités, à ses résultats d'exploitation et à sa situation financière.

Concurrence

Air Canada évolue dans un secteur où la concurrence est intense. Ces dernières années, plusieurs transporteurs ont fait leur entrée sur des marchés intérieurs, transfrontaliers et internationaux desservis par Air Canada ou annoncé leur intention de le faire.

Des transporteurs à bas prix canadiens et d'autres compagnies ont ainsi percé sur plusieurs marchés clés d'Air Canada au pays, ou y ont soit étendu leur présence soit annoncé leur intention d'y concurrencer Air Canada, et à l'instar de certains transporteurs américains, ils ont aussi percé sur le marché transfrontalier ou y ont étendu leur présence. Certains transporteurs avec lesquels Air Canada peut devoir rivaliser, dont des transporteurs américains, pourraient (certains d'entre eux l'ont déjà fait) remanier sensiblement leur organisation (notamment par voie de fusion ou d'acquisition) de manière à réduire leur endettement et à abaisser leurs coûts d'exploitation pour mieux soutenir la concurrence d'Air Canada. Cette dernière fait aussi face à une concurrence accrue à l'international à mesure que les transporteurs y augmentent leur capacité, soit en prenant de l'expansion, soit en reconvertissant leur capacité intérieure vers l'international pour se soustraire à la concurrence des transporteurs à bas prix au pays.

Si des transporteurs canadiens à bas prix ou d'autres compagnies réussissent ainsi à percer ou à étendre leurs ramifications sur les segments intérieur et transfrontalier d'Air Canada, si d'autres compagnies américaines arrivent à s'implanter sur le marché transfrontalier d'Air Canada ou si des transporteurs arrivent à étendre leurs ramifications sur les marchés internationaux où Air Canada est présente, cela pourrait porter un grand préjudice aux activités, à la situation financière et aux résultats d'exploitation d'Air Canada.

Air Canada doit par ailleurs affronter une vive rivalité tarifaire. L'expansion des transporteurs à bas prix des dernières années, conjuguée à l'avènement de sites de voyages en ligne et d'autres filières de distribution de produits du voyage, a donné lieu à une augmentation substantielle des tarifs réduits et promotionnels proposés par des concurrents d'Air Canada. La décision de celle-ci d'égaliser ces prix coupés pour maintenir son trafic passagers ferait baisser les rendements, ce qui serait susceptible à son tour de nuire gravement à ses activités, à ses résultats d'exploitation et à sa situation financière. Qui plus est, la capacité d'Air Canada de couper ses prix pour soutenir la concurrence d'autres transporteurs dépend de sa capacité à dégager des marges d'exploitation acceptables et pourrait se trouver entravée par des politiques d'intérêt public visant à encourager la concurrence.

En outre, la concentration de compagnies aériennes pourrait aviver encore davantage la concurrence, du fait que les compagnies issues de ces regroupements pourraient dès lors rivaliser plus efficacement avec Air Canada, ce qui ne manquerait pas de nuire considérablement à ses activités, à ses résultats d'exploitation et à sa situation financière.

Contraintes liées à des clauses restrictives

Certains des grands arrangements financiers et autres que conclut Air Canada sont assortis de clauses restrictives (portant notamment sur la trésorerie et les ratios de couverture de la dette) qui la limitent ou, dans certains cas, la bloquent carrément dans sa capacité de structurer ou d'exercer ses activités à sa guise,

notamment pour ce qui est de réduire sa trésorerie, de contracter des emprunts, de créer des privilèges, de vendre des actifs, d'engager des dépenses en immobilisations et de se livrer à des acquisitions, fusions et regroupements d'entreprises. Il peut également être envisagé qu'elle souscrive un autre financement ou une entente majeure assortis de clauses de la sorte qui la limiteront dans sa marge de manœuvre opérationnelle et financière, ce qui pourrait nuire considérablement à sa rentabilité.

Tout manquement d'Air Canada à ses obligations contractuelles (et, notamment, à ses clauses restrictives d'ordre financier ou autre) ou toute défaillance de sa part dans le remboursement de ses emprunts et coûts fixes pourrait entraîner toutes sortes de difficultés, dont le devancement de certaines échéances, la retenue des produits perçus d'avance par des fournisseurs de services de carte de crédit, ou l'exercice d'autres recours par ses créanciers et bailleurs qui pourraient entraîner, par ricochet, la défaillance au titre d'autres emprunts ou accords. Le cas échéant, il est peu probable qu'Air Canada soit en mesure de rembourser cette dette par anticipation ou de s'acquitter de ses obligations aux termes de certains contrats, de verser les loyers sur ses avions ou de couvrir ses autres coûts fixes. De plus, les prêteurs pourraient saisir la totalité ou la quasi-totalité des actifs d'Air Canada à titre de garanties sur ses obligations.

#### Redevances aéroportuaires et redevances de navigation

Dans la foulée des privatisations des aéroports et des autorités de la navigation aérienne de la dernière décennie au Canada, les nouvelles régies aéroportuaires et autorités de la navigation aérienne ont considérablement augmenté leurs redevances. Si ces autorités, au Canada ou ailleurs, continuent d'augmenter leurs redevances à ce rythme, cela pourrait gravement nuire aux activités, aux résultats d'exploitation et à la situation financière d'Air Canada.

#### Moyens stratégiques, commerciaux, technologiques et autres

De manière à pouvoir conduire ses affaires, atteindre ses objectifs et rester compétitive, Air Canada doit continuellement rechercher, concevoir et déployer d'importants moyens stratégiques, commerciaux, technologiques et autres, comme cela a été le cas pour le programme de renouvellement de son parc aérien, le programme de réaménagement des cabines de ses appareils, le nouveau modèle tarifaire, l'actualisation du système de réservations et de traitement des clients dans les aéroports (qui vient aussi en appui à son modèle tarifaire), l'amélioration de ses processus administratifs et d'autres projets. Ces moyens, qui s'étendent aussi aux activités liées à leur élaboration et à leur implantation, sont exposés à une foule de facteurs, dont bon nombre échappent à la maîtrise d'Air Canada. Ces facteurs sont liés entre autres à la bonne exécution des obligations de tiers, comme les fournisseurs, à la bonne intégration de ces nouveaux moyens aux activités et processus déjà en place à Air Canada et à leur mise en œuvre, ainsi qu'à l'adhésion à ces mesures par les clients, fournisseurs et employés d'Air Canada. Tout retard, manquement ou insuffisance dans l'identification du besoin et dans la conception, le financement ou la mise en œuvre des moyens visant à le combler serait de nature à nuire à la capacité d'Air Canada d'exercer ses activités, d'atteindre ses objectifs et de rester compétitive, et porterait un grave préjudice à ses activités, à ses résultats d'exploitation et à sa situation financière.

Par exemple, l'un des piliers du plan d'affaires d'Air Canada est la restructuration de son parc aérien, notamment par l'élimination et le remplacement des avions les plus anciens et les moins efficaces et par la modernisation de la flotte de gros-porteurs par l'acquisition d'appareils neufs et plus performants. Un retard ou manquement dans l'exécution du plan de restructuration du parc d'Air Canada, notamment dans la livraison des gros-porteurs par les avionneurs, ou encore l'incapacité de retirer du service comme prévu certains appareils à la faveur de la mise en service d'appareils neufs, serait susceptible de nuire à la bonne exécution du plan d'affaires d'Air Canada et, à terme, de porter préjudice à ses activités, à ses résultats et à sa situation financière.

#### Dépendance à l'égard des technologies

Les technologies qu'utilise Air Canada, notamment les logiciels et matériels informatiques et de télécommunications ainsi que les systèmes et technologies tournant sur le Web, l'aident à assurer ses services ainsi qu'à accroître son chiffre d'affaires tout en réduisant ses coûts. Ces moyens technologiques comprennent entre autres les systèmes de télécommunications d'Air Canada, ses sites Web, ses systèmes informatisés de réservations et de service à la clientèle dans les aéroports, et les systèmes d'opérations aériennes.

Ces moyens technologiques peuvent être vulnérables à divers types d'arrêt accidentel, d'interruption ou d'abus attribuables, entre autres causes, aux actions ou omissions de fournisseurs tiers, à des catastrophes naturelles, des attentats terroristes, des défaillances des systèmes de télécommunications, des pannes d'électricité, des virus informatiques, des actes de piratage informatique, des intrusions ou usurpations et autres menaces pour la sûreté. Même si Air Canada investit continuellement dans des moyens et dispositifs de sûreté et des plans de rétablissement du service après sinistre, ces moyens et dispositifs pourraient ne pas être suffisants ou mis en œuvre adéquatement. Toute défaillance technique de la sorte serait susceptible de nuire considérablement à l'exploitation d'Air Canada et de porter un grand préjudice à ses activités, à ses résultats d'exploitation et à sa situation financière.

#### Approvisionnement et fournisseurs essentiels

La bonne marche d'Air Canada dépend notamment de sa capacité de se procurer des biens et services en quantités suffisantes, en temps opportun et à des conditions et coûts favorables, notamment dans les aéroports et auprès des autorités aéroportuaires et, entre autres, les fournitures essentielles à son exploitation, comme du carburant, des avions et pièces de rechange, et des services de maintenance avions et d'entretien moteurs (y compris les services de maintenance que lui procure Aveos). Dans certains cas, ces biens ou services ne peuvent être obtenus qu'auprès d'un nombre limité de fournisseurs, et le passage à de nouveaux fournisseurs peut prendre beaucoup de temps et nécessiter l'engagement de ressources considérables. L'omission, le refus ou l'incapacité de fournir les biens ou services requis peut être attribuable à des causes multiples et diverses, dont bon nombre échappent à la volonté d'Air Canada. Toute rupture de la chaîne d'approvisionnement d'Air Canada en biens ou services, notamment pour cause de manquement, de refus ou d'incapacité d'un fournisseur, ou liée à l'incapacité de se procurer ces biens ou services à des conditions ou prix ou dans des délais acceptables pour Air Canada, pourrait porter un grave préjudice à ses activités, à ses résultats d'exploitation et à sa situation financière.

#### Aéropplan

Grâce à sa relation avec Aéropplan, Air Canada peut offrir à ses clients membres d'Aéropplan la possibilité de gagner des milles Aéropplan. Se fondant sur des sondages réalisés auprès de la clientèle, Air Canada est d'avis que le fait de récompenser les clients avec des milles Aéropplan constitue un facteur important dans leur décision de voyager par les lignes d'Air Canada et de Jazz, et contribue à les fidéliser. L'inexécution par Aéropplan de ses obligations envers Air Canada aux termes du CPSC d'Aéropplan et dans le cadre du programme Aéropplan ou une interruption imprévue des services Aéropplan indépendante de la volonté d'Air Canada pourraient porter un grand préjudice aux activités, aux résultats d'exploitation et à la situation financière d'Air Canada.

#### Jazz

Aux termes du CAC de Jazz, Jazz transporte les clients d'Air Canada sur les marchés à faible trafic et les marchés à fort trafic hors saison partout au Canada et sur certaines destinations aux États-Unis. Elle procure également un précieux apport de trafic sur les routes du réseau principal d'Air Canada. Aux termes du CAC de Jazz, Air Canada rembourse à celle-ci un certain nombre de frais déterminés à partir de certains coûts engagés par Jazz. Air Canada rembourse aussi à Jazz, sans majoration, certains coûts refacturés pris en charge directement, comme les coûts de carburant, les redevances de navigation, les droits d'atterrissage et les redevances aéroportuaires, ainsi que certains autres coûts. Des augmentations importantes de ces coûts refacturés, l'inexécution des obligations de Jazz envers Air Canada aux termes du CAC de Jazz ou d'autres interruptions imprévues des services de Jazz indépendantes de la volonté d'Air Canada pourraient porter un grave préjudice aux activités, aux résultats d'exploitation et à la situation financière d'Air Canada. En outre, le CAC de Jazz prévoit la taille minimale du parc aérien de Jazz et une garantie d'utilisation quotidienne minimale qui oblige Air Canada à verser certains paiements minimaux à Jazz, peu importe les revenus de Jazz.

#### Star Alliance<sup>MD</sup>

Les ententes stratégiques et commerciales qu'Air Canada a conclues avec les membres du réseau Star Alliance<sup>MD</sup> lui rapportent d'importantes retombées, notamment sur les plans de l'exploitation de vols à code multiple, de l'harmonisation des correspondances, de la réciprocité des programmes de fidélisation respectifs et de l'accès aux salons aéroportuaires des autres compagnies membres. Si l'un des piliers du réseau Star Alliance<sup>MD</sup> devait partir ou être dans l'incapacité de s'acquitter de ses obligations au titre de ces ententes, cela pourrait nuire gravement aux activités, aux résultats d'exploitation et à la situation financière d'Air Canada.

### Interruptions ou perturbations du service

La bonne marche d'Air Canada repose essentiellement sur sa capacité d'exercer ses activités de façon ininterrompue dans plusieurs plaques tournantes, dont l'aéroport Toronto-Pearson. Les retards ou les interruptions de service causés par des incidents liés à la sûreté ou à d'autres motifs, par les conditions météorologiques et par les arrêts de travail ou grèves d'employés d'aéroports, bagagistes, contrôleurs aériens et autres travailleurs qui ne sont pas au service d'Air Canada, ou encore pour d'autres raisons indépendantes de la volonté d'Air Canada, seraient susceptibles de porter un grand préjudice à ses activités, à ses résultats d'exploitation et à sa situation financière.

### Litiges en cours

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 plusieurs compagnies aériennes et autres exploitants de services de fret, Air Canada comprise. Les autorités de réglementation de la concurrence ont demandé des renseignements à Air Canada dans le cadre de leurs enquêtes. Air Canada collabore entièrement à ces enquêtes, qui devraient vraisemblablement déboucher, si ce n'est déjà fait, sur l'engagement d'actions en justice à l'encontre d'Air Canada et d'un certain nombre de compagnies aériennes et de transporteurs de fret de divers territoires de compétence, dont l'Union européenne, où toutes les étapes de la procédure menant à une décision ont été franchies. Air Canada a aussi été citée comme 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.

En 2008, Air Canada a constaté une provision d'un montant estimatif provisoire de 125 M\$. Cette estimation se fonde sur l'avancement actuel des enquêtes et des procédures ainsi que sur l'évaluation, par Air Canada, de l'issue possible de certaines d'entre elles. La provision n'est pas liée aux actions intentées dans tous les territoires de compétence, mais seulement à celles pour lesquelles elle dispose de suffisamment d'information pour en établir une. Air Canada a déterminé qu'il est actuellement impossible de prédire avec certitude l'issue de toutes les procédures et enquêtes. D'autres provisions substantielles pourraient devoir être constituées.

En février 2006, Jazz a engagé une action en justice devant la Cour supérieure de justice de l'Ontario contre Porter Airlines Inc. (« Porter ») et d'autres parties défenderesses (collectivement les « défenderesses Porter ») après avoir appris que Jazz se verrait interdire l'accès à l'aéroport du centre-ville de Toronto (le Toronto City Centre Airport ou « TCCA »). Le 26 octobre 2007, les défenderesses Porter ont déposé une demande reconventionnelle à l'encontre de Jazz et d'Air Canada invoquant diverses violations de la loi sur la concurrence, à savoir notamment que la relation commerciale entre Jazz et Air Canada contrevient à la législation canadienne en matière de concurrence, et réclamant 850 M\$ en dommages-intérêts. Parallèlement à l'action engagée devant la Cour supérieure de justice de l'Ontario, Jazz a engagé devant la Cour fédérale du Canada une procédure d'examen judiciaire à l'encontre de la Toronto Port Authority (« TPA »), portant sur l'accès de Jazz au TCCA. Les défenderesses Porter ont obtenu le statut d'intervenant et de partie à cette procédure. En janvier 2008, Porter a déposé une défense et une demande reconventionnelle à l'encontre de Jazz et d'Air Canada, alléguant des torts et recherchant des conclusions du même ordre que ceux de la demande reconventionnelle déposée devant la Cour supérieure de justice de l'Ontario. Air Canada considère les demandes reconventionnelles de Porter devant ces deux tribunaux comme étant sans fondement.

Le Syndicat canadien de la fonction publique (« SCFP »), qui représente les agents de bord d'Air Canada, a déposé devant la Commission canadienne des droits de la personne une plainte de disparité salariale fondée sur le sexe. Le SCFP allègue que le groupe des agents de bord, à prédominance féminine, devrait toucher le même salaire que les groupes des mécaniciens et des pilotes, à prédominance masculine, car ils exécutent du travail de même valeur. La plainte remonte à 1991, mais elle n'a pas été instruite en raison d'un litige quant à savoir si les trois groupes de salariés relevaient du même « établissement » au sens où l'entend la *Loi canadienne sur les droits de la personne*. Le 26 janvier 2006, la Cour suprême du Canada a statué que les trois groupes relevaient effectivement du même établissement et renvoyé l'affaire devant la Commission canadienne des droits de la personne, qui peut maintenant procéder à l'évaluation des plaintes du SCFP. Le 16 mars 2007, la Commission a renvoyé la plainte à l'encontre d'Air Canada pour enquête. Air Canada estime que l'enquête révélera qu'elle se conforme aux dispositions de la *Loi canadienne sur les droits de la personne*

en matière de parité salariale. Cependant, selon Air Canada, il n'est pas possible pour le moment de prédire avec quelque niveau de certitude que ce soit l'issue de l'enquête de la Commission.

#### Litiges éventuels

Dans le cadre de l'exercice de leurs activités, les compagnies aériennes s'exposent à des réclamations et poursuites. Les litiges à venir, notamment une hausse des actions collectives, pourraient également avoir un effet néfaste sur les activités d'Air Canada et les résultats de son exploitation.

#### Personnel essentiel

La capacité d'Air Canada de mener à bien son plan d'affaires est tributaire de l'expérience de ses dirigeants et autres employés clés, ainsi que de la connaissance qu'ils ont du milieu. Toute rotation de personnel importante à la tête ou dans des secteurs clés d'Air Canada serait de nature à nuire gravement aux activités d'Air Canada, à ses résultats d'exploitation et à sa situation financière. De plus, Air Canada pourrait ne pas être en mesure d'attirer et de fidéliser les bons éléments dont elle pourrait avoir besoin à l'avenir.

## **Risques liés au secteur de l'aviation commerciale**

#### Attentats terroristes et mesures de sûreté

Les attentats terroristes du 11 septembre 2001 et ceux qui les ont suivis, tout particulièrement au Moyen-Orient, en Asie du Sud-Est et en Europe, ont créé un climat d'incertitude chez les voyageurs. Un attentat d'envergure (que ce soit au pays ou à l'étranger, ou que cela concerne Air Canada, un autre transporteur ou même pas de transporteur du tout) et le resserrement des mesures de sûreté, comme les restrictions qui frappent actuellement le contenu des bagages de cabine, ou les exigences actuelles ou proposées à l'égard des documents d'identité des passagers, pourraient avoir de profondes répercussions sur la demande en général et sur le nombre de passagers voyageant par Air Canada en particulier. Il pourrait en outre donner lieu à une hausse substantielle des primes d'assurance et d'autres coûts, et au resserrement de la sûreté aéroportuaire. La réduction des produits passages, la hausse des primes d'assurance et d'autres coûts, ou le resserrement des conditions de sûreté pourraient porter un grand préjudice aux activités, aux résultats d'exploitation et à la situation financière d'Air Canada.

#### Épidémies (SRAS, grippe et autres)

Après que plusieurs foyers du syndrome respiratoire aigu sévère (« SRAS ») eurent éclos dans le monde en 2003, l'Organisation mondiale de la santé (« OMS ») a publié, le 23 avril 2003, un avertissement aux voyageurs les invitant à ne pas effectuer de voyages non essentiels à Toronto, avertissement qui a été levé le 30 avril suivant. L'avertissement de sept jours émis aux voyageurs par l'OMS et portant sur Toronto, le fait que cette ville soit la principale plaque tournante d'Air Canada et l'éclosion de plusieurs foyers de SRAS dans le monde ont été durement ressentis par la demande passagers sur les destinations d'Air Canada et se sont durement répercutés sur le trafic à l'échelle du réseau. L'OMS est d'avis qu'il existe un risque important d'une pandémie de grippe au cours des prochaines années. La résurgence du SRAS ou l'éclosion de quelque autre forme d'épidémie comme la grippe (au pays comme à l'étranger) ou encore la publication d'un nouvel avertissement aux voyageurs de la part de l'OMS (à l'encontre de villes ou régions du Canada ou d'autres pays) ne feraient qu'exacerber les répercussions sur la demande passagers. La réduction du trafic qui en résulterait sur les destinations desservies par Air Canada serait susceptible de porter un grand préjudice à ses activités, à ses résultats d'exploitation et à sa situation financière.

#### Sinistres et accidents

De par la nature de ses activités principales, Air Canada s'expose à des poursuites en responsabilité, y compris des réclamations portant sur des blessures graves ou des décès, qui pourraient être intentées à son encontre à la suite d'accidents ou de sinistres mettant en cause des appareils ayant transporté des clients d'Air Canada ou des appareils d'autres transporteurs dont elle a assuré la maintenance ou la réparation. Rien ne garantit que la couverture d'assurance d'Air Canada suffirait à la prémunir contre une ou plusieurs réclamations d'envergure et toute insuffisance pourrait être importante. Sans compter qu'un accident ou sinistre mettant en cause un appareil d'Air Canada ou un appareil d'un autre transporteur dont elle a assuré la maintenance ou la réparation pourrait nuire à la réputation d'Air Canada sur le plan de la sécurité et, par ricochet, porter un grand préjudice à ses activités, à ses résultats d'exploitation et à sa situation financière.

### Caractère saisonnier des activités, autres facteurs et résultats précédents

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

Comme cela est décrit ailleurs, la demande passagers est également fonction de facteurs tels la conjoncture économique et le contexte géopolitique, les conflits armés ou risques de conflits armés ou d'attentats terroristes, les niveaux tarifaires et le climat. En raison notamment de ces facteurs, les résultats d'exploitation pour une période intermédiaire ne sont pas nécessairement révélateurs des résultats d'exploitation d'un exercice complet, pas plus que les résultats d'exploitation pour une période donnée ne sauraient nécessairement être révélateurs des résultats d'une période à venir.

### Réglementation

Le secteur de l'aviation commerciale est assujéti à de multiples lois et règlements tant canadiens qu'étrangers qui en régissent, entre autres, les questions de sûreté, de sécurité, de licence, de concurrence, d'environnement (dont les niveaux sonores et les émissions de carbone) et, dans une certaine mesure, de tarification. De temps à autre, d'autres lois et règlements peuvent être proposés et des décisions rendues pour venir s'ajouter aux exigences ou restrictions frappant déjà les activités aériennes. Par exemple, de nouvelles lois ou des projets de loi ont été envisagés ou adoptés concernant les émissions de carbone dans le secteur aéronautique; ces mesures législatives comprennent, notamment, des mécanismes basés sur le marché où il est envisagé de mettre en œuvre des systèmes d'échange de droits d'émissions dans une démarche de réduction de la pollution atmosphérique. La mise en place de règlements ou décisions supplémentaires, dont ceux portant sur les émissions de carbone, par Transports Canada, le Bureau ou le Tribunal de la concurrence, l'Office des transports du Canada ou d'autres organes publics nationaux ou étrangers serait susceptible de porter un grand préjudice aux activités, aux résultats d'exploitation et à la situation financière d'Air Canada. Celle-ci ne peut garantir que de nouveaux règlements ne seront pas adoptés ou que des règlements existants ne seront pas modifiés, ou que des décisions ne seront pas adoptées ou rendues. L'adoption de ces nouveaux règlements ou la révision des règlements existants, ou des décisions rendues, pourrait porter un grand préjudice aux activités d'Air Canada, à ses résultats d'exploitation et à sa situation financière.

L'accès des transporteurs intérieurs aux lignes internationales est régi par des ententes conclues entre le gouvernement canadien et des gouvernements étrangers. Un changement de politique de transport par les autorités canadiennes ou étrangères pourrait entraîner la modification ou la résiliation de ces ententes et se répercuter négativement sur les activités internationales d'Air Canada.

Air Canada est régie par les lois du Canada et d'autres pays en matière de confidentialité des renseignements sur les passagers et les employés, et notamment en matière de systèmes d'information préalable sur les passagers et d'accès aux systèmes de réservations des compagnies aériennes, lois qui ne sont pas toujours compatibles d'un pays à l'autre. L'obligation de se conformer à ces cadres de réglementation pourrait entraîner des coûts supplémentaires et, à ce titre, avoir un effet défavorable important sur les activités, la situation financière et les résultats d'exploitation d'Air Canada.

### Augmentation des frais d'assurance

Depuis le 11 septembre 2001, le secteur des assurances de l'aviation réévalue en permanence les risques posés par les actes terroristes qu'il est prêt à couvrir, et cela pourrait se répercuter tant sur certains assureurs actuels d'Air Canada que sur sa propre assurabilité dans l'avenir. Dans la mesure où les assureurs actuels d'Air Canada ne pourraient pas ou ne voudraient pas lui fournir une couverture d'assurance et en l'absence de mesures du gouvernement du Canada visant à fournir la couverture nécessaire, les frais d'assurance d'Air Canada pourraient augmenter davantage et la placer en contravention de certaines prescriptions réglementaires ou dispositions contractuelles l'obligeant à maintenir en vigueur une assurance donnée, ce qui pourrait avoir un effet défavorable important sur ses activités, ses résultats d'exploitation et sa situation financière.

Assurance responsabilité civile contre le risque de guerre

Il se pourrait que le gouvernement du Canada cesse de fournir une assurance responsabilité civile contre le risque de guerre comme il le fait actuellement à Air Canada et à d'autres transporteurs au Canada. S'il devait cesser de fournir une pareille garantie ou qu'il la modifie, Air Canada et les autres intervenants du secteur n'auraient d'autre choix que de se tourner vers des assureurs commerciaux pour obtenir cette protection. Air Canada estime qu'il lui en coûterait environ 10 M\$ par année pour obtenir cette couverture. Les solutions de rechange, comme celles que préconisent l'Organisation de l'aviation civile internationale (« OACI ») et l'Association du transport aérien international (« IATA »), ne se sont pas mises en place comme prévu, en raison des actions entreprises par d'autres pays et de l'introduction récente sur le marché de nouveaux produits d'assurance. L'OACI et l'IATA poursuivent leurs efforts dans ce domaine, mais il ne semble pas permis d'envisager une solution mondiale dans un avenir rapproché. Comme le gouvernement fédéral américain a institué son propre système d'assurances en vue de couvrir le risque que courent ses transporteurs, le régime d'assurance mondial se trouve privé d'un de ses grands piliers.

De plus, les responsables du marché de l'assurance aviation à Londres ont institué, dans leurs polices d'assurance corps d'aéronef et rechanges, tout comme elles entendent le faire aussi pour les assurances passagers et responsabilité civile, une nouvelle clause standard d'exclusion en cas d'actes de guerre ou de terrorisme. Cette clause exclut toute réclamation résultant d'un usage hostile de bombes sales, d'armes à impulsion électromagnétique ou d'agents biochimiques. Le programme d'indemnisation du gouvernement du Canada vise à régler ce type de situations à mesure qu'elles se produisent, mais il n'a pas encore été décidé d'étendre l'indemnisation afin de couvrir cette exclusion. En l'absence d'une décision du gouvernement du Canada et aussi longtemps qu'une décision n'aura pas été prise dans ce sens, la perte de cette couverture expose Air Canada à ce nouveau risque non assuré et pourrait la mettre en contravention de certaines prescriptions réglementaires ou dispositions contractuelles, ce qui pourrait avoir un effet défavorable important sur ses activités, sa situation financière et ses résultats d'exploitation.

## 15. Sensibilité des résultats

Les résultats financiers d'Air Canada sont exposés à de multiples facteurs tant internes qu'externes qui peuvent se répercuter de façon notable sur son résultat d'exploitation. Le tableau ci-dessous illustre, à titre indicatif, l'incidence financière qu'une variation donnée de l'une ou l'autre des hypothèses d'exploitation aurait été susceptible d'avoir de manière générale sur les résultats d'exploitation d'Air Canada. Ces indicateurs ont été établis en fonction des niveaux d'activité de 2008 et des estimations retenues en l'occurrence par la direction. Les effets ne sont pas cumulatifs, ils ne reflètent pas l'interdépendance des éléments et ils peuvent varier considérablement dans les faits par suite de facteurs indépendants de la volonté d'Air Canada. En revanche, une variation inverse du facteur de sensibilité aurait eu l'effet opposé sur le résultat d'exploitation.

(en millions de dollars) Variable clé		2008 Mesure	Facteur de sensibilité	Incidence estimative favorable (défavorable) sur le résultat d'exploitation
<b>Mesures des produits</b>				
Rendement unitaire (en cents)	Réseau Canada	19,2 25,2	augmentation de 1 % du rendement	93 \$ 39 \$
Trafic (en millions de PMP)	Réseau Canada	50 519 16 214	augmentation de 1 % du trafic	84 \$ 36 \$
Coefficient d'occupation	Réseau	81,4	augmentation de 1 point	103 \$
PPSMO (en cents)	Réseau	15,6	augmentation de 1 % des PPSMO	89 \$
<b>Mesures des charges</b>				
Charges salariales et sociales (en millions de dollars)		1 877	augmentation de 1 %	(19) \$
Carburant – prix du WTI (en \$ US le baril) <sup>1)</sup>		103,9	augmentation de 1 \$ US le baril de WTI	(25) \$
Carburant – prix du kérosène (en cents CA le litre) <sup>1)</sup>		92,5	augmentation de 1 %	(35) \$
Charges par SMO (en cents)		17,9	augmentation de 1 % des CESMO	(111) \$
<b>Taux de change</b>				
de \$ CA à \$ US	1 \$ US = 1,23 \$ CA		augmentation de 1 cent (ex. : de 1,23 \$ à 1,24 \$)	(30) \$

1) Ne tient pas compte de l'effet des suppléments carburant et des opérations de couverture du carburant. Voir la rubrique 12 du présent Rapport de gestion pour un complément d'information sur les instruments dérivés liés au carburant d'Air Canada.

**16. Résultats financiers trimestriels**

Les données trimestrielles du tableau ci-après peuvent ne pas être directement comparables par suite des changements de méthodes comptables à l'égard d'Aéroplan, de Jazz et d'ACTS.

(en millions de dollars, sauf les montants par action)	T1 2007 <sup>1)</sup>	T2 2007 <sup>2)</sup>	T3 2007	T4 2007 <sup>3)</sup>	T1 2008	T2 2008	T3 2008	T4 2008
Produits d'exploitation	2 625 \$	2 659 \$	3 022 \$	2 520 \$	2 726 \$	2 783 \$	3 075 \$	2 496 \$
Charges d'exploitation	(2 654)	(2 563)	(2 682)	(2 474)	(2 753)	(2 785)	(2 970)	(2 646)
<b>Bénéfice (perte) d'exploitation avant l'élément suivant <sup>4)</sup></b>	<b>(29)</b>	<b>96</b>	<b>340</b>	<b>46</b>	<b>(27)</b>	<b>(2)</b>	<b>105</b>	<b>(150)</b>
Provision pour enquêtes sur le fret <sup>5)</sup>	-	-	-	-	(125)	-	-	-
<b>Bénéfice (perte) d'exploitation</b>	<b>(29)</b>	<b>96</b>	<b>340</b>	<b>46</b>	<b>(152)</b>	<b>(2)</b>	<b>105</b>	<b>(150)</b>
Total des produits (charges) hors exploitation, participation sans contrôle, écart de change et impôts <sup>6)</sup>	(43)	22	(116)	1 082	(30)	832	(240)	(483)
<b>Bénéfice net (perte)</b>	<b>(72) \$</b>	<b>118 \$</b>	<b>224 \$</b>	<b>1 128 \$</b>	<b>(182) \$</b>	<b>830 \$</b>	<b>(135) \$</b>	<b>(633) \$</b>
<b>Résultat par action <sup>7)</sup></b>								
– de base	<b>(0,70) \$</b>	<b>1,14 \$</b>	<b>2,17 \$</b>	<b>10,81 \$</b>	<b>(2,96) \$</b>	<b>15,46 \$</b>	<b>(3,86) \$</b>	<b>(18,12) \$</b>
– dilué	<b>(0,70) \$</b>	<b>0,98 \$</b>	<b>1,84 \$</b>	<b>8,88 \$</b>	<b>(2,96) \$</b>	<b>10,76 \$</b>	<b>(3,86) \$</b>	<b>(18,12) \$</b>

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<sup>er</sup> et 2<sup>e</sup> 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<sup>er</sup> trimestre de 2008 comprend une provision pour les enquêtes sur le fret de 125 M\$ constituée par Air Canada.

6) Le 2<sup>e</sup> 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<sup>e</sup> 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<sup>e</sup> 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<sup>er</sup> 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<sup>e</sup> 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.

**17. Principales informations annuelles**

Le tableau ci-après présente les principales informations annuelles concernant ACE pour les exercices 2008, 2007 et 2006. Ces données peuvent ne pas être directement comparables par suite des changements de méthodes comptables à l'égard d'Aéroplan, de Jazz et d'ACTS.

<b>(en millions de dollars, sauf les montants par action)</b>	<b>2008</b>	<b>2007 <sup>1)</sup></b>	<b>2006 <sup>2)</sup></b>
Produits d'exploitation	11 080 \$	10 826 \$	10 657 \$
Charge exceptionnelle liée aux milles Aéroplan <sup>2)</sup>	-	-	(102)
Produits d'exploitation	11 080	10 826	10 555
Charges d'exploitation <sup>1) 2)</sup>	(11 154)	(10 373)	(10 160)
<b>Bénéfice (perte) d'exploitation avant provision pour enquêtes sur le fret <sup>3)</sup></b>	<b>(74)</b>	<b>453</b>	<b>395</b>
Provision pour enquêtes sur le fret	(125)	-	-
<b>Bénéfice (perte) d'exploitation</b>	<b>(199)</b>	<b>453</b>	<b>395</b>
Total des produits (charges) hors exploitation, participation sans contrôle, écart de change et impôts <sup>4)</sup>	79	945	13
<b>Bénéfice net (perte)</b>	<b>(120) \$</b>	<b>1 398 \$</b>	<b>408 \$</b>
<b>BAIIALA <sup>5)</sup></b>	<b>766 \$</b>	<b>1 358 \$</b>	<b>1 412 \$</b>
<b>BAIIALA exclusion faite des charges exceptionnelles <sup>5)</sup></b>	<b>891 \$</b>	<b>1 373 \$</b>	<b>1 539 \$</b>
<b>Résultat par action</b>			
– de base	(2,59) \$	13,51 \$	4,01 \$
– dilué	(2,59) \$	11,44 \$	3,80 \$
<b>Trésorerie, équivalents de trésorerie et placements à court terme</b>	<b>1 813 \$</b>	<b>3 139 \$</b>	<b>3 178 \$</b>
<b>Actif</b>	<b>11 871 \$</b>	<b>13 754 \$</b>	<b>13 441 \$</b>
<b>Passif à long terme <sup>6)</sup></b>	<b>7 626 \$</b>	<b>7 181 \$</b>	<b>7 452 \$</b>

- 1) Les résultats et la situation financière d'Aéroplan, de Jazz et d'ACTS ne sont plus consolidés dans les résultats d'ACE à compter des 14 mars, 24 mai et 16 octobre 2007 respectivement. Les charges d'exploitation de 2007, comprennent une charge exceptionnelle de restructuration de la main-d'œuvre de 15 M\$.
- 2) 2006 comprenait une charge exceptionnelle de 102 M\$ relative à l'obligation d'Air Canada à l'égard de l'échange de milles Aéroplan d'avant 2002. Les charges d'exploitation de 2006 comprennent une charge exceptionnelle de restructuration de la main-d'œuvre de 125 M\$.
- 3) Air Canada a constaté une provision pour enquêtes sur le fret de 125 M\$ en 2008.
- 4) Les produits (charges) hors exploitation comprennent des gains à la cession d'actifs de 946 M\$ en 2008, de 1 366 M\$ en 2007 et de 393 M\$ en 2006. Sont aussi compris une perte de change nette de 655 M\$ en 2008, un gain de change net de 313 M\$ en 2007 et un gain de change net de 12 M\$ en 2006.
- 5) Voir la rubrique 19, Mesures financières hors PCGR, du présent Rapport de gestion pour un rapprochement du BAIIALA au résultat d'exploitation et du BAIIALA, exclusion faite des charges exceptionnelles, au résultat d'exploitation.
- 6) Le passif à long terme comprend la dette à long terme (dont la tranche échéant à moins d'un an) et les obligations locatives, les actions privilégiées convertibles, les prestations de retraite et d'avantages complémentaires et les autres passifs à long terme.

## 18. Contrôles et procédures

### **Contrôles et procédures de communication de l'information et contrôles internes à l'égard de l'information financière**

La Société s'est dotée des contrôles et procédures de présentation de l'information financière visant 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 et rapides puissent être prises relativement à l'information à rendre publique.

Les contrôles internes à l'égard de l'information financière ont été établis par la direction, avec le concours du président-directeur général (le « chef de la direction ») et le vice-président général et chef des Affaires financières (le « chef des Affaires financières ») de la Société en vue de fournir une assurance raisonnable quant à la fiabilité de l'information financière et à la préparation des états financiers de la Société à des fins de publication conformément aux principes comptables généralement reconnus (« PCGR ») du Canada.

La Société a déposé des attestations, signées par le chef de la direction et le chef des Affaires financières, auprès des Autorités canadiennes en valeurs mobilières (« ACVM »), au moment du dépôt des documents annuels de la Société pour 2008. Dans ces documents, le chef de la direction et le chef des Affaires financières de la Société attestent, en application du *Règlement 52-109*, de l'adéquation de l'information financière communiquée, de la conception et de l'efficacité des contrôles et procédures de communication de l'information financière de la Société, et de la conception et de l'efficacité des contrôles internes à l'égard de l'information financière. Le chef de la direction et le chef des Affaires financières de la Société attestent également de l'adéquation de l'information financière publiée dans les documents intermédiaires déposés auprès des autorités de réglementation. Dans ces documents intermédiaires, le chef de la direction et le chef des Affaires financières de la Société attestent en outre de la conception des contrôles et procédures de communication de l'information financière de la Société et de la conception des contrôles internes à l'égard de l'information financière.

### **Rapport de la direction à l'égard des contrôles et procédures de communication de l'information**

La direction, de concert avec le chef de la direction et le chef des Affaires financières de la Société, ont mesuré l'efficacité des procédures et contrôles de communication de la Société et conclu, au 31 décembre 2008, qu'ils permettaient effectivement de fournir une assurance raisonnable que :

- i) tout élément d'information important concernant la Société a été communiqué au Comité sur la politique d'information financière par d'autres;
- ii) l'information que la Société est tenue de communiquer dans le cadre de ses dépôts annuels, intermédiaires et autres documents déposés ou soumis par la Société en application des lois sur les valeurs mobilières ont été enregistrés, traités, résumés et déclarés dans les délais prévus par lesdites lois sur les valeurs mobilières.

En outre, l'évaluation a porté sur les processus, systèmes et capacités de la Société en matière de dépôts de documents auprès des organes de réglementation, de communication de l'information dans le public, et de mise en évidence et de communication des informations considérées comme importantes.

### **Rapport de la direction sur les contrôles internes à l'égard de l'information financière**

La direction, avec le concours du chef de la direction et du chef des Affaires financières de la Société, a évalué l'efficacité des contrôles internes à l'égard de l'information financière. Pour ce faire, elle est partie des critères définis dans le cadre intégré de contrôle interne du Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission (« COSO »). Se fondant sur cette évaluation, la direction, ainsi que le chef de la direction et le chef des Affaires financières ont conclu, au 31 décembre 2008, que les contrôles internes à l'égard de l'information financière de la Société étaient efficaces en ce qu'ils fournissaient une assurance raisonnable quant à la fiabilité de l'information financière et à la préparation des états financiers de la Société à des fins de publication conformément aux PCGR. Cette évaluation a pris en compte la politique de la Société en matière de communication d'information financière et le fonctionnement du Comité sur la politique d'information financière.

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

Il n'y a eu aucun changement de contrôles internes à l'égard de l'information financière de la Société au cours de l'exercice terminé le 31 décembre 2008 qui aurait eu une incidence importante ou dont on aurait pu raisonnablement croire qu'il aurait eu une incidence importante sur les contrôles internes à l'égard de l'information financière.

**19. 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.

**Le BAIIALA d'ACE pour 2008 n'est pas directement comparable à son BAIIALA de 2007, en raison de la dilution de la participation d'ACE dans Aéroplan, Jazz et ACTS.**

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

(en millions de dollars canadiens)	Quatrièmes trimestres			2008	2007	Variation (\$)
	2008	2007	Variation (\$)			
<b>Air Canada</b>						
Résultat d'exploitation selon les PCGR avant provision pour enquêtes sur le fret	(146) \$	72 \$	(218) \$	(39) \$	433 \$	(472) \$
Rajouter :						
Locations avions	80	62	18	279	282	(3)
Amortissement	174	140	34	694	548	146
<b>BAIIALA avant provision pour enquêtes sur le fret</b>	<b>108</b>	<b>274</b>	<b>(166)</b>	<b>934</b>	<b>1 263</b>	<b>(329)</b>
Provision pour enquêtes sur le fret	-	-	-	(125)	-	(125)
<b>BAIIALA</b>	<b>108 \$</b>	<b>274 \$</b>	<b>(166) \$</b>	<b>809 \$</b>	<b>1 263 \$</b>	<b>(454) \$</b>
<b>Aéroplan</b>						
Résultat d'exploitation selon les PCGR	- \$	- \$	- \$	- \$	40 \$	(40) \$
Rajouter :						
Amortissement	-	-	-	-	3	(3)
<b>BAIIA</b>	<b>- \$</b>	<b>- \$</b>	<b>- \$</b>	<b>- \$</b>	<b>43 \$</b>	<b>(43) \$</b>
<b>Jazz</b>						
Résultat d'exploitation selon les PCGR	- \$	- \$	- \$	- \$	62 \$	(62) \$
Rajouter :						
Locations avions	-	-	-	-	57	(57)
Amortissement	-	-	-	-	9	(9)
<b>BAIIALA</b>	<b>- \$</b>	<b>- \$</b>	<b>- \$</b>	<b>- \$</b>	<b>128 \$</b>	<b>(128) \$</b>
<b>ACTS</b>						
Résultat d'exploitation selon les PCGR	- \$	3 \$	(3) \$	- \$	20 \$	(20) \$
Rajouter :						
Amortissement	-	1	(1)	-	31	(31)
<b>BAIIA</b>	<b>- \$</b>	<b>4 \$</b>	<b>(4) \$</b>	<b>- \$</b>	<b>51 \$</b>	<b>(51) \$</b>
<b>ACE Consolidé <sup>1)</sup></b>						
Résultat d'exploitation selon les PCGR avant provision pour enquêtes sur le fret	(150) \$	46 \$	(196) \$	(74) \$	453 \$	(527) \$
Rajouter :						
Locations avions	80	62	18	279	323	(44)
Amortissement	172	140	32	686	582	104
<b>BAIIALA avant provision pour enquêtes sur le fret</b>	<b>102</b>	<b>248</b>	<b>(146)</b>	<b>891</b>	<b>1 358</b>	<b>(467)</b>
Provision pour enquêtes sur le fret	-	-	-	(125)	-	(125)
<b>BAIIA/BAIIALA</b>	<b>102 \$</b>	<b>248 \$</b>	<b>(146) \$</b>	<b>766 \$</b>	<b>1 358 \$</b>	<b>(592) \$</b>

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.

## 20. Glossaire

**BAIIA** – Mesure correspondant au bénéfice avant intérêts, impôts, amortissement et désuétude, ne relevant pas des PCGR.

**BAIIALA** – Mesure correspondant au bénéfice avant intérêts, impôts, amortissement, désuétude et locations d'avions, ne relevant pas des PCGR.

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

**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.

**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.