



TROISIÈME TRIMESTRE DE 2009

Rapport de gestion

Le 6 novembre 2009

Table des matières

1. Avant-propos	1
2. Mise en garde concernant les énoncés prospectifs	2
3. Actifs, obligations et actif net à la juste valeur d'ACE	3
4. Faits marquants	5
5. Méthodes comptables	9
5.1 Changements de méthodes comptables	9
5.2 Futures modifications de normes comptables	10
5.3 État d'avancement de la conversion aux Normes internationales d'information financière	10
6. Résultats d'exploitation du troisième trimestre de 2009	11
6.1 Air Canada	14
6.2 Éléments non sectoriels et éliminations (« ENSE »)	14
7. Résultats d'exploitation des neuf premiers mois de 2009	16
7.1 Air Canada	19
7.2 Éléments non sectoriels et éliminations (« ENSE »)	20
8. Gestion financière et gestion du capital	21
8.1 Analyse de la situation financière	21
8.2 Situation de trésorerie d'Air Canada	22
8.3 Flux de trésorerie consolidés	24
8.4 Obligations contractuelles	26
8.5 Obligations de capitalisation des régimes de retraite d'Air Canada	27
8.6 Dépenses en immobilisations d'Air Canada et contrats de financement connexes	28
8.7 Capital social	30
9. Résultats financiers trimestriels	31
10. Instruments financiers et gestion du risque	32
11. Arrangements hors bilan	35
12. Opérations entre apparentés	35
13. Estimations comptables critiques	36
14. Facteurs de risque	36
15. Contrôles et procédures	46
16. Mesures financières hors PCGR	48
17. Glossaire	49

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, « Normes générales de présentation des états financiers », du *Manuel de l'ICCA* (Institut Canadien des Comptables Agréés), 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 de 600 M\$ accordée à Air Canada se chiffrait 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, selon laquelle 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 l'hypothèse de la continuité de l'exploitation, 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.

Le présent rapport de gestion doit être lu en parallèle avec les états financiers consolidés intermédiaires non vérifiés d'ACE pour le troisième trimestre de 2009 et les notes y afférentes ainsi qu'avec les états financiers consolidés annuels vérifiés, les notes complémentaires et le rapport de gestion de la Société pour l'exercice 2008. « 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 17. Sauf indication du contexte, le présent rapport de gestion est actuel au 6 novembre 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 cet égard 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*, du présent rapport de gestion fait état des risques que court en général ACE.

Le Comité de vérification, des finances et du risque d'ACE a examiné le rapport de gestion et les états financiers consolidés intermédiaires non vérifiés du troisième trimestre de 2009 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 ou d'ACE au www.aceaviation.com.

2. Mise en garde concernant les énoncés prospectifs

Dans ses communications orales ou écrites, ACE fait souvent des déclarations qui sont considérées comme des énoncés prospectifs au sens des lois sur les valeurs mobilières applicables et 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. Ces énoncés prospectifs rendent compte d'analyses et d'autres informations basées sur des prévisions de résultats à venir et des estimations de montants qui ne peuvent pas être déterminés pour l'heure. Ces énoncés peuvent porter notamment sur des stratégies, des attentes, des opérations prévues ou des actions à venir. Ils se reconnaissent à l'emploi de termes comme *prévoir*, *projeter*, *pouvoir*, *planifier* et *estimer*, employés au futur et au conditionnel, et d'autres termes semblables, ainsi qu'à l'évocation de certaines hypothèses.

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 extérieurs 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 d'assurance et leurs coûts, 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 présent rapport de gestion et, en particulier, 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. Actifs, obligations et actif net à la juste valeur d'ACE

Le tableau qui suit présente les actifs et les passifs non consolidés évalués à la juste valeur d'ACE au 31 octobre 2009 et au 30 septembre 2009. Il a pour objet de présenter des informations sur les actifs et les passifs d'ACE dont se servent certains actionnaires d'ACE pour évaluer la situation financière de la Société. Ces informations hors PCGR, y compris l'actif net à la juste valeur, ne sont pas établies selon les normes prescrites par les principes comptables généralement reconnus (« PCGR ») du Canada et elles ne sauraient être comparées à des informations similaires présentées par d'autres sociétés. Les informations données ci-dessous ne sauraient non plus remplacer le bilan d'ACE, qui a été dressé selon les PCGR du Canada selon le principe de la continuité de l'exploitation. Elles n'ont en outre pas pour objet de rendre compte de la valeur de l'actif net d'ACE advenant une liquidation et elles ne sauraient représenter la juste valeur d'ACE dans sa totalité ou par action. Comme il est mentionné à la rubrique 1 du présent rapport de gestion, la direction n'a pour le moment pas l'intention de procéder à une liquidation.

(en millions de dollars canadiens)	31 octobre 2009	30 septembre 2008
Trésorerie et équivalents de trésorerie	137	134 \$
Actions d'Air Canada ¹⁾	77	140
Prêt garanti à Air Canada ¹⁾	150	150
Intérêts à recevoir sur le prêt à Air Canada	-	3
ACTS Aéro ²⁾	-	-
	364	427
Obligations convertibles ^{3) 6)}	(64)	(64)
Actions privilégiées convertibles ⁴⁾	-	-
Obligations à court terme	(1)	(1)
Éventualités ⁵⁾	-	-
	(65)	(65)
Actif net à la juste valeur ⁶⁾	299 \$	362 \$
Actif net à la juste valeur par action – de base ⁶⁾	8,38 \$	10,14 \$

- 1) *Au 31 octobre 2009, ACE détient une participation de 27 % dans Air Canada, composée de 75 millions d'actions à droit de vote de catégorie B et la Société a consenti un prêt garanti de 150 M\$ à Air Canada dans le cadre de la facilité de crédit d'Air Canada. Aux termes de cette facilité de crédit, ACE a reçu 1 250 000 bons de souscription le 30 juillet 2009 aux fins de l'achat d'actions à droit de vote de catégorie B d'Air Canada. Les bons de souscription ont un prix d'exercice de 1,51 \$ l'action, ils peuvent être exercés en tout temps et ils viennent à échéance quatre ans après la date d'émission. Air Canada a émis 1 250 000 bons de souscription supplémentaires à ACE le 19 octobre 2009 à un prix d'exercice de 1,44 \$ l'action. La valeur des actions d'Air Canada, qui totalise 77 M\$ au 31 octobre 2009 et 140 M\$ au 30 septembre 2009, est établie en fonction du cours de l'action de catégorie B d'Air Canada le 31 octobre 2009, à la Bourse de Toronto, soit 1,03 \$, et du cours de cette action au 30 septembre 2009, soit 1,86 \$. Le prêt garanti consenti à Air Canada est inclus dans le tableau ci-dessus, pour un capital de 150 M\$. Voir les rubriques 7.1 et 8.2 pour une analyse des résultats d'Air Canada et du risque d'illiquidité auquel le transporteur est exposé.*
- 2) *Au 31 octobre 2009, ACE détient une participation directe de 28,4 % dans Aero Technical Support & Services Holdings sarl (« ACTS Aéro »), propriétaire exclusif d'Aveos Performance aéronautique inc. Depuis le 31 décembre 2008, la valeur comptable de la participation de la Société dans ACTS Aéro est de néant.*
- 3) *Le capital des obligations convertibles en circulation au 31 octobre 2009 s'élève à 64 M\$. Pour de plus amples renseignements sur les obligations contractuelles de la Société, voir la rubrique 9.3 du rapport de gestion d'ACE daté du 7 août 2009.*
- 4) *Comme il est plus amplement décrit à la rubrique 8.7 du présent rapport de gestion, ACE a acheté les actions privilégiées convertibles qui lui restaient en septembre 2009.*

- 5) *La Société fait l'objet d'un contrôle fiscal systématique par les autorités fiscales du Canada pour les exercices 2005 à 2009 et aucun passif susceptible de découler de ce contrôle fiscal n'a été pris en compte dans le tableau ci-dessus. La liquidation éventuelle d'ACE pourrait de plus donner lieu à des coûts additionnels et à d'autres passifs.*
- 6) *Le 5 novembre 2009, le conseil d'administration a autorisé le rachat contre espèces de ses obligations de premier rang convertibles. Ces obligations seront rachetées avant le 14 décembre 2009. De plus, conformément à l'objectif global qui consiste à retourner les liquidités excédentaires aux actionnaires, ACE entend, sous réserve de la réglementation applicable, lancer une offre de rachat substantielle de 20 M\$ visant ses actions à droit de vote variable de catégorie A et ses actions à droit de vote de catégorie B. Des informations additionnelles seront fournies avant le lancement de l'offre.*

4. Faits marquants

ACE

Les faits marquants ci-dessous se sont produits dans la période allant du 1^{er} janvier au 6 novembre 2009.

Le 19 janvier 2009, ACE a annoncé que des obligations de premier rang convertibles à 4,25 % échéant en 2035 d'un capital global de 259 M\$ avaient été déposées et rachetées dans le cadre d'une offre de rachat substantielle au prix de 900 \$ pour chaque tranche de 1 000 \$ de capital des obligations, pour un prix de rachat global de 233 M\$. ACE a aussi annoncé, le 19 janvier 2009, qu'au total 8,3 millions d'actions privilégiées convertibles avaient été déposées et rachetées au titre d'une offre de rachat substantielle, au prix de 20,00 \$ au comptant l'action privilégiée, pour un prix de rachat global de 166 M\$.

Le 19 mars 2009, ACE a annoncé avoir accepté le rachat pour annulation de 1,0 million d'actions privilégiées convertibles, au prix de 20,00 \$ l'action privilégiée, pour un prix de rachat total de 20 M\$.

Le 29 juillet 2009, ACE a annoncé que sa participation à la facilité de crédit 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^{er} août 2010, avec un versement final de 30 M\$ exigible d'ici au cinquième anniversaire du prélèvement initial. Aux termes de cette facilité de crédit, ACE a reçu 1 250 000 bons de souscription le 30 juillet 2009, visant l'achat d'actions à droit de vote de catégorie B d'Air Canada. Les bons de souscription ont un prix d'exercice de 1,51 \$ l'action, ils peuvent être exercés en tout temps et ils viennent à échéance quatre ans après la date d'émission. En application de la facilité de crédit, Air Canada a émis 1 250 000 bons de souscription supplémentaires à ACE le 19 octobre 2009. Les bons de souscription supplémentaires ont un prix d'exercice de 1,44 \$ l'action, ils peuvent être exercés en tout temps et ils viennent à échéance quatre ans après la date d'émission.

Le 21 septembre 2009, ACE a annoncé qu'elle avait conclu une entente avec Morgan Stanley Canada Limitée aux termes de laquelle ACE a racheté indirectement, aux fins d'annulation, la totalité de ses 3 200 000 actions privilégiées restantes au prix de 23,00 \$ l'action privilégiée, pour un prix de rachat total de 74 M\$.

En octobre 2009, Air Canada a réalisé un appel public à l'épargne visant 160 500 000 unités. Chaque unité est composée d'une action et d'un demi-bon de souscription d'action. En octobre 2009, Air Canada a également émis 17,6 millions d'actions aux termes des accords de capitalisation des régimes de retraite annoncés en juillet 2009. Du fait de ces émissions d'actions par Air Canada, la participation d'ACE dans Air Canada a été ramenée de 75 % à 27 %. Au 31 octobre 2009, 90,25 millions de bons de souscription étaient en circulation en vue de l'achat d'actions d'Air Canada à des prix d'exercice se situant entre 1,44 \$ et 2,20 \$.

À compter du 27 octobre 2009, ACE ne consolidera plus la situation financière, les résultats d'exploitation et les flux de trésorerie d'Air Canada. La participation d'ACE dans Air Canada sera comptabilisée au moyen de la méthode de la mise en équivalence selon laquelle la valeur comptable de la participation dans Air Canada sera ajustée pour tenir compte de la quote-part proportionnelle du résultat après dilution revenant à la Société.

Ces derniers mois, le conseil d'administration d'ACE a envisagé plusieurs moyens d'accroître le rendement pour les actionnaires. Le 5 novembre 2009, le conseil a autorisé le rachat contre espèces des obligations de premier rang convertibles, pour lequel le préavis requis a été envoyé au fiduciaire. Ces obligations seront rachetées avant le 14 décembre 2009. De plus, conformément à l'objectif global qui consiste à retourner les liquidités excédentaires aux actionnaires, ACE entend, sous réserve de la réglementation applicable, lancer une offre de rachat substantielle de 20 M\$ visant ses actions à droit de vote variable de catégorie A et ses actions à droit de vote de catégorie B. Des informations additionnelles seront fournies avant le lancement de l'offre. Le conseil continue d'examiner des alternatives en ce qui concerne ses titres de créance et de participation dans Air Canada.

Air Canada

En vue d'atténuer les risques d'illiquidité décrits à la rubrique 9.2 du rapport de gestion de 2008 d'ACE daté du 7 août 2009 et à la rubrique 8.2 du présent rapport de gestion, Air Canada a réalisé jusqu'à présent en 2009 les opérations suivantes :

Octobre 2009

Le 27 octobre 2009, Air Canada a réalisé un appel public à l'épargne visant 160 500 000 unités au prix de 1,62 \$ l'unité. Chaque unité se compose d'une action à droit de vote variable de catégorie A ou d'une action à droit de vote de catégorie B d'Air Canada et d'un demi-bon de souscription d'action. Le produit brut du placement s'élève à 260 M\$ (produit net de 248 M\$, après déduction des frais d'émission et des honoraires des preneurs fermes de 12 M\$).

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

Troisième trimestre de 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 de 20 M\$. D'ici le premier anniversaire de l'accord de prêt et sous réserve du respect de certaines conditions, Air Canada peut demander une bonification d'au plus 100 M\$ de la facilité de crédit en obtenant de nouveaux engagements de la part de prêteurs existants ou de nouveaux prêteurs. 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 aux termes de la facilité de crédit sont garanties par une sûreté réelle et par une hypothèque constituée sur la quasi-totalité des biens actuels et futurs d'Air Canada et de ses filiales. Aux termes de la facilité de crédit, les bons de souscription permettent aux porteurs d'acquérir jusqu'à 10 % des actions d'Air Canada, soit 10 millions d'actions d'Air Canada au moment de l'émission des bons de souscription. 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 entier. Les droits du prêteur prévus par la facilité de crédit renouvelable ont été attribués aux prêteurs prévus par la facilité de crédit.
 - L'encours du 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 76 M\$ au 30 septembre 2009.
 - Le prêt de 79 M\$, soit le montant maximal disponible à ce moment, d'Aéroplan Canada Inc. (« Aéroplan ») a été remboursé. Aéroplan est partie prêteuse à la facilité de crédit.
- Les conventions collectives prorogées ou renouvelées pour une durée de 21 mois avec tous les employés syndiqués d'Air Canada au Canada sont entrées en vigueur. Selon les conventions, aucune augmentation du barème salarial et aucun changement de la couverture des régimes d'assurance et avantages sociaux collectifs ainsi que du niveau des prestations de retraite ne sera apporté pendant les périodes de prorogation ou de renouvellement.
- 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^{er} avril 2009 au 31 décembre 2010. Par la suite, en ce qui a trait à la période allant du 1^{er} janvier 2011 au 31 décembre 2013, le total des cotisations annuelles au titre des services passés doit correspondre au moins élevé entre i) 150 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*. En application des protocoles sur les retraites, le 26 octobre 2009, Air Canada a émis en faveur d'une fiducie 17 647 059 actions à droit de vote de catégorie B. Le nombre d'actions émises représentait 15 % des actions d'Air Canada émises et en circulation à la date des protocoles sur les retraites et à la date de l'émission (après prise en compte de l'émission). Le produit net de la vente éventuelle de ces actions par la fiducie sera reversé en totalité dans les caisses de retraite.

- Air Canada s'est entendue avec un fournisseur, qui lui procurera un montant non remboursable de 230 M\$ en contrepartie de différents engagements contractuels. Aux fins comptables, la comptabilisation de ce montant a été reportée et il sera appliqué en réduction du coût de ces engagements contractuels.
- Air Canada a apporté des modifications (amorçées au deuxième trimestre et conclues en juillet 2009) aux ententes de traitement de cartes de crédit conclues avec l'un de ses principaux fournisseurs qui révisent le 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 8.2 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 777 de Boeing. Les opérations de cession-bail étaient quasi-achevées au début de novembre 2009 et ont procuré un produit net initial de 95 \$ (déduction faite des dépôts), un produit net additionnel de 20 \$ devant être reçu à la conclusion de la partie restante de l'opération, prévue pour la fin du quatrième trimestre de 2009.
- Air Canada a conclu une entente modifiant les conditions du contrat d'achat de capacité conclu entre Air Canada et Jazz. Ces modifications sont entrées en vigueur le 1^{er} août 2009 et prévoient une réduction des tarifs payés en vertu du contrat.

Deuxième trimestre de 2009

- Contrat de prêt garanti avec Aéroplan pour un produit net de 79 M\$. Comme cela a été dit précédemment, ce prêt a été remboursé en juillet 2009 dans le cadre de la clôture de 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.

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\$, après déduction 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 Air Canada a acquis certains stocks de pièces de rechange qu'elle prévoyait utiliser au cours des 12 mois subséquents, en échange de l'émission de lettres de change venant à échéance en février 2010. Après l'opération initiale, Air Canada a réglé ou détient en garantie certaines des lettres de change et, en conséquence, le paiement final prévu en 2010 s'établit à 18 M\$ (17 M\$ US) au 31 octobre 2009.
- Remboursement d'un financement avant livraison de 83 M\$ sur le 777 de Boeing pris en livraison au premier trimestre de 2009.

- Rendement net des dépôts de garantie pour dérivés liés au carburant de 147 M\$, plus que contrebalancé par le règlement de contrats de dérivés liés au carburant en faveur de contreparties de 217 M\$.

Au 31 octobre 2009, Air Canada disposait de 1 460 M\$ en trésorerie, équivalents de trésorerie et placements à court terme (1 005 M\$ au 31 décembre 2008 et 1 209 M\$ au 30 septembre 2009).

Pour une analyse des risques d'illiquidité d'Air Canada, on se reportera à la rubrique 9.2 du rapport de gestion d'ACE de 2008 daté du 7 août 2009 ainsi qu'à la rubrique 8.2 du présent rapport de gestion.

5. Méthodes comptables

Le présent rapport de gestion doit être lu en parallèle avec les états financiers consolidés intermédiaires non vérifiés et notes complémentaires d'ACE pour le troisième trimestre de 2009 ainsi qu'avec les états financiers consolidés annuels vérifiés et notes complémentaires et le rapport de gestion d'ACE pour l'exercice 2008. ACE dresse ses états financiers consolidés selon le principe 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 intermédiaires non vérifiés du troisième trimestre de 2009 d'ACE sont décrits à la note 2 afférente aux états financiers consolidés vérifiés d'ACE pour l'exercice 2008.

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 réalisés à terme pourraient différer sensiblement de ces estimations et hypothèses. On se reportera à la rubrique 13 du rapport de gestion de 2008 d'ACE daté du 7 août 2009 pour un complément d'information sur les estimations comptables critiques d'ACE. Aucun changement notable n'y a été depuis apporté.

5.1 Changements de méthodes comptables

Régimes de rémunération à base d'actions

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

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

Écart d'acquisition et actifs incorporels

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

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

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

5.2 Futures modifications de normes comptables*Regroupements d'entreprises, états financiers consolidés et participations sans contrôle*

En janvier 2009, l'ICCA a publié trois nouvelles normes comptables : le chapitre 1582, « Regroupements d'entreprises », le chapitre 1601, « États financiers consolidés », et le chapitre 1602, « Participations sans contrôle ». Ces nouvelles normes s'appliqueront aux états financiers des exercices ouverts à compter du 1^{er} janvier 2011. 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 ouvert à compter du 1^{er} janvier 2011.

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

5.3 État d'avancement de la conversion aux Normes internationales d'information financière

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

En conséquence, la Société 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, de la trésorerie, des relations avec les investisseurs et des services juridiques. Le Comité de vérification, des finances et du risque 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. Un sommaire des principaux éléments du plan de transition figure à la rubrique 6, *Changements de méthodes comptables*, du rapport de gestion de 2008 d'ACE daté du 7 août 2009. Le plan de conversion aux IFRS se déroule comme prévu et aucun changement notable n'y a été depuis apporté.

6. Résultats d'exploitation du troisième trimestre de 2009

Le tableau ci-après présente les résultats de la Société, les résultats de ses secteurs isolables et certaines mesures hors PCGR pour le troisième trimestre de 2009. Les informations sectorielles ont été dressées conformément au mode de production interne d'information aux fins de la prise de décisions commerciales.

(en millions de dollars canadiens)	Troisième trimestre de 2009		
	Air Canada	ENSE	Total ACE
Produits d'exploitation			
Produits passages	2 400 \$	- \$	2 400 \$
Produits fret	92	-	92
Autres produits	178	-	178
	2 670	-	2 670
Charges d'exploitation			
Carburant avions	682	-	682
Salaires et charges sociales	437	-	437
Redevances aéroportuaires et de navigation	272	-	272
CAC de Jazz	246	-	246
Amortissement	171	(1)	170
Maintenance avions	183	-	183
Restauration et fournitures connexes	82	-	82
Communications et technologies de l'information	70	-	70
Locations avions	81	-	81
Commissions	51	-	51
Autres charges d'exploitation	327	1	328
	2 602	-	2 602
Bénéfice d'exploitation	68	-	68
Produits (charges) hors exploitation			
Intérêts créditeurs	2	1	3
Intérêts débiteurs	(87)	-	(87)
Intérêts capitalisés	1	-	1
Gain sur actifs	1	-	1
Perte au rachat d'obligations de premier rang convertibles et d'actions privilégiées convertibles d'Ace	-	(10)	(10)
Gain sur instruments financiers constatés à la juste valeur	4	-	4
Autres charges hors exploitation	(4)	-	(4)
	(83)	(9)	(92)
Perte avant les éléments suivants	(15)	(9)	(24)
Participation sans contrôle	(3)	(69)	(72)
Gain de change	295	-	295
Charge d'impôts	-	(1)	(1)
Bénéfice net (perte) de la période	277	(79)	198
BAIHALA ¹⁾	320 \$	(1) \$	319 \$

1) Voir la rubrique 16, Mesures financières hors PCGR, pour un rapprochement du BAIHALA 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 troisième trimestre de 2008.

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

1) Voir la rubrique 16, Mesures financières hors PCGR, pour un rapprochement du BAIIALA au résultat d'exploitation.

ACE a inscrit un bénéfice d'exploitation de 68 M\$ au troisième trimestre de 2009 contre un bénéfice d'exploitation de 105 M\$ au troisième trimestre de 2008. Air Canada a inscrit pour sa part un bénéfice d'exploitation de 68 M\$, soit une détérioration de 44 M\$ par rapport au bénéfice d'exploitation de 112 M\$ du troisième trimestre de 2008.

ACE a enregistré un BAIIALA de 319 M\$ au troisième trimestre de 2009, contre un BAIIALA de 346 M\$ à la période correspondante de 2008. Air Canada a enregistré pour sa part un BAIIALA de 320 M\$ au troisième trimestre de 2009, comparativement à un BAIIALA de 355 M\$ à la période correspondante de 2008, en baisse de 35 M\$.

ACE a enregistré des produits d'exploitation de 2 670 M\$ et des charges d'exploitation de 2 602 M\$ au troisième trimestre de 2009. Au cours de la période correspondante de 2008, ACE avait enregistré des produits d'exploitation de 3 075 M\$ et des charges d'exploitation de 2 970 M\$. Les produits d'exploitation de 2 670 M\$ d'Air Canada ont diminué de 405 M\$ par rapport à la même période de 2008. Les produits passages et les produits fret ont diminué de 366 M\$ et 47 M\$, respectivement, tandis que les autres produits ont augmenté de 8 M\$. La baisse des produits passages et produits fret est attribuable au repli à la fois du trafic et du rendement unitaire. Les charges d'exploitation de 2 602 M\$ d'Air Canada ont régressé de 361 M\$ par rapport à la même période de 2008. La baisse de 382 M\$ de la facture de carburant par rapport à la même période de 2008 a été le principal facteur à jouer dans la diminution des charges d'exploitation.

Les charges hors exploitation se chiffrent à 92 M\$ pour le troisième trimestre de 2009, contre des charges hors exploitation de 175 M\$ au troisième trimestre de 2008. Au troisième trimestre de 2009, ACE a comptabilisé une perte au rachat des actions privilégiées de 10 M\$ dans les charges hors exploitation. Le prix de rachat de cet instrument hybride, attribué à la composante passif, était supérieur aux valeurs comptables respectives, d'où la comptabilisation d'une perte de 10 M\$. La composante capitaux propres résiduelle de l'instrument, qui s'élève à 23 M\$, a été classée directement au surplus d'apport dans l'état consolidé de la variation des capitaux propres. Voir la rubrique 8.7 du présent rapport de gestion pour de plus amples renseignements.

Les charges hors exploitation d'Air Canada se chiffrent à 83 M\$ pour le troisième trimestre de 2009, contre des charges hors exploitation de 147 M\$ au troisième trimestre de 2008. Parmi les facteurs à avoir contribué à la variation des résultats hors exploitation du troisième trimestre par rapport à un an plus tôt, figurent les suivants :

- Le gain lié aux ajustements de juste valeur des instruments dérivés se chiffre à 4 M\$ pour le troisième trimestre de 2009, contre une perte de 93 M\$ au trimestre correspondant de 2008. Le gain évalué à la valeur de marché sur les instruments financiers constaté au troisième trimestre de 2009 est principalement lié à la variation de la juste valeur des dérivés liés au carburant. On se reportera à la rubrique 10 du présent rapport de gestion pour un complément d'information sur les instruments dérivés d'Air Canada.
- La hausse de 31 M\$ des intérêts débiteurs nets par rapport au troisième trimestre de 2008, attribuable aux éléments suivants :
 - Une diminution de 11 M\$ des intérêts créditeurs, attribuable à une baisse à la fois des soldes de trésorerie et des taux d'intérêt.
 - Une augmentation de 15 M\$ des intérêts débiteurs en partie attribuable aux nouveaux financements réalisés depuis le troisième trimestre de 2008 et aux répercussions défavorables du change sur les intérêts débiteurs. Cette augmentation a été en partie contrebalancée par l'incidence de la baisse des taux d'intérêt moyens par rapport à il y a un an.
 - Une baisse de 5 M\$ des intérêts capitalisés par rapport au troisième trimestre de 2008.

Au troisième trimestre de 2009, un montant de 72 M\$ du bénéfice net a été attribué à la participation sans contrôle, contre un montant de 30 M\$ de la perte attribuée à la participation sans contrôle au troisième trimestre de 2008.

Pour le troisième trimestre de 2009, la Société a inscrit un gain de change de 295 M\$, contre une perte de change de 87 M\$ au troisième trimestre de 2008. Le gain du troisième trimestre de 2009 est attribuable à l'appréciation du dollar canadien entre le 30 juin et le 30 septembre 2009. Pour 1 \$ US, le taux de change à midi, le 30 septembre 2009, était de 1,0722 \$ CA, tandis qu'il était de 1,1625 \$ CA le 30 juin 2009, à midi.

Le bénéfice net du troisième trimestre de 2009 se chiffre à 198 M\$, soit 5,15 \$ par action après dilution. Au troisième trimestre de 2008, ACE avait subi une perte de 135 M\$, soit 3,86 \$ par action après dilution.

6.1 Air Canada

Air Canada a dégagé un bénéfice net de 277 M\$, soit 2,44 \$ par action après dilution, au troisième trimestre de 2009, contre une perte de 132 M\$, ou 1,32 \$ par action après dilution, au troisième trimestre de 2008. Le bénéfice net du troisième trimestre de 2009 comprend un gain de change de 295 M\$ attribuable surtout à l'appréciation du dollar canadien entre le 30 juin et le 30 septembre 2009. Pour 1 \$ US, le taux de change à midi, le 30 septembre 2009, était de 1,0722 \$ CA, tandis qu'il était de 1,1625 \$ CA le 30 juin 2009, à midi. Les résultats du troisième trimestre de 2008 reflétaient une perte de change de 87 M\$.

Pour le troisième trimestre de 2009, Air Canada a inscrit un bénéfice d'exploitation de 68 M\$, soit une détérioration de 44 M\$ par rapport au bénéfice d'exploitation de 112 M\$ du troisième trimestre de 2008. Le BAIIALA se chiffre à 320 M\$ pour le troisième trimestre de 2009, contre un BAIIALA de 355 M\$ à la période correspondante de 2008, en baisse de 35 M\$.

Au troisième trimestre de 2009, les produits d'exploitation de 2 670 M\$ ont diminué de 405 M\$, soit 13 %, par rapport aux produits d'exploitation de 3 075 M\$ du troisième trimestre de 2008. Cette baisse des produits d'exploitation est surtout attribuable au repli de 366 M\$, ou 13,2 %, des produits passages par rapport à la période correspondante de 2008. La baisse des produits passages vient à la fois d'un recul du rendement unitaire et d'une baisse du trafic. Le rendement unitaire a fléchi de 11,2 % par rapport au troisième trimestre de 2008, tandis que le trafic a régressé de 2,1 % en regard d'une capacité qui a été rabattue de 3,3 %, faisant monter de 1,0 point le coefficient d'occupation. Les PPSMO ont diminué de 10,2 % par rapport à la période correspondante de 2008, en raison surtout d'un repli du rendement unitaire.

Les charges d'exploitation se chiffrent à 2 602 M\$ pour le troisième trimestre de 2009, en baisse de 361 M\$, ou 12 %, par rapport aux charges d'exploitation de 2 963 M\$ du troisième trimestre de 2008. La réduction de 382 M\$ de la charge de carburant par rapport à la même période de 2008 a été le principal facteur à jouer dans le recul des charges d'exploitation.

Au troisième trimestre de 2009, les charges d'exploitation par siège-mille offert (« CESMO ») ont diminué de 9,2 % par rapport au troisième trimestre de 2008. Exclusion faite de la charge de carburant, les CESMO se sont accrues de 4,5 % en raison principalement de l'accroissement des coûts de la maintenance comparativement au troisième trimestre de 2008. Les répercussions de la dépréciation du dollar canadien par rapport au dollar US ont aussi été un facteur de croissance des CESMO (exclusion faite de la charge de carburant) au troisième trimestre de 2009 par rapport à il y a un an. Ces augmentations des CESMO (exclusion faite de la charge de carburant) ont été atténuées par une réduction des charges sociales, par suite de la révision des hypothèses actuarielles.

6.2 Éléments non sectoriels et éliminations (« ENSE »)

Les ENSE comprennent les activités non sectorielles et les activités de financement et d'investissement d'ACE.

Des charges hors exploitation de 9 M\$ ont été constatées au troisième trimestre de 2009 au titre des ENSE, contre des charges hors exploitation de 28 M\$ au troisième trimestre de 2008.

Parmi les facteurs à avoir contribué à la variation des résultats du troisième trimestre de 2009 par rapport à un an plus tôt, figurent les suivants :

- Au troisième trimestre de 2009, ACE a comptabilisé une perte au rachat d'actions privilégiées de 10 M\$ dans les charges hors exploitation. Le prix de rachat de cet instrument hybride, attribué à la

composante passif, était supérieur aux valeurs comptables correspondantes, d'où la comptabilisation d'une perte de 10 M\$. La composante capitaux propres résiduelle de l'instrument, qui s'élève à 23 M\$, a été classée directement au surplus d'apport dans l'état consolidé de la variation des capitaux propres. Voir la rubrique 8.7 du présent rapport de gestion pour de plus amples informations.

- Le rachat pour annulation, en janvier 2009, de 80 % des obligations de premier rang convertibles d'ACE en circulation au 31 décembre 2008 et le rachat d'actions privilégiées convertibles d'ACE ont donné lieu à une diminution des intérêts débiteurs de 15 M\$.
- L'état consolidé des résultats d'ACE pour le troisième trimestre de 2008 rendait compte d'une perte de 19 M\$ liée à des participations et autres placements qu'ACE détenait dans ACTS Aéro.

Au troisième trimestre de 2009, un montant de 69 M\$ du bénéfice net a été attribué à la participation sans contrôle, contre 32 M\$ de la perte attribuée à la participation sans contrôle au troisième trimestre de 2008.

7. Résultats d'exploitation des neuf premiers mois de 2009

Le tableau ci-après présente les résultats de la Société, les résultats de ses secteurs isolables et certaines mesures hors PCGR pour les neuf premiers mois de 2009. Les informations sectorielles ont été dressées conformément au mode de production interne d'information aux fins de la prise de décisions commerciales.

(en millions de dollars canadiens)	Neuf premiers mois de 2009		
	Air Canada	ENSE	Total ACE
Produits d'exploitation			
Produits passages	6 469 \$	- \$	6 469 \$
Produits fret	248	-	248
Autres produits	674	-	674
Produits externes	7 391	-	7 391
Produits intersectoriels	-	-	-
	7 391	-	7 391
Charges d'exploitation			
Carburant avions	1 847	-	1 847
Salaires et charges sociales	1 333	4	1 337
Redevances aéroportuaires et de navigation	743	-	743
CAC de Jazz	746	-	746
Amortissement	495	(5)	490
Maintenance avions	557	-	557
Restauration et fournitures connexes	222	-	222
Communications et technologies de l'information	229	-	229
Locations avions	250	-	250
Commissions	140	-	140
Autres charges d'exploitation	1 062	7	1 069
	7 624	6	7 630
Perte d'exploitation	(233)	(6)	(239)
Produits (charges) hors exploitation			
Intérêts créditeurs	12	2	14
Intérêts débiteurs	(286)	(6)	(292)
Intérêts capitalisés	4	-	4
Perte sur actifs	(70)	-	(70)
Perte au rachat d'obligations de premier rang convertibles et d'actions privilégiées convertibles d'ACE	-	(43)	(43)
Gain sur instruments financiers constatés à la juste valeur	73	-	73
Autres charges hors exploitation	(5)	-	(5)
	(272)	(47)	(319)
Perte avant les éléments suivants	(505)	(53)	(558)
Participation sans contrôle	(11)	(9)	(20)
Gain de change	549	-	549
Charge d'impôts	(1)	(6)	(7)
Bénéfice net (perte) de la période	32	(68)	(36)
BAIIALA ¹⁾	512 \$	(11) \$	501 \$

1) Voir la rubrique 16, 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 les neuf premiers mois de 2008.

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

1) Voir la rubrique 16, Mesures financières hors PCGR, pour un rapprochement du BIIIALA avant provision pour les enquêtes sur le fret au résultat d'exploitation et du BIIIALA au résultat d'exploitation.

ACE a inscrit une perte d'exploitation de 239 M\$ pour les neuf premiers mois de 2009 contre un bénéfice d'exploitation de 76 M\$, avant provision pour les enquêtes sur le fret, pour les neuf premiers mois de 2008. Air Canada a pour sa part déclaré une perte d'exploitation de 233 M\$ pour les neuf premiers mois de 2009, contre un bénéfice d'exploitation de 107 M\$, avant provision pour les enquêtes sur le fret, pour les neuf premiers mois de 2008, en baisse de 340 M\$ par rapport à la même période de 2008. Au cours des neuf premiers mois de 2008, Air Canada avait constaté une provision de 125 M\$ liée à des allégations de pratiques tarifaires anticoncurrentielles pour le transport de fret.

ACE a inscrit un BAIIALA de 501 M\$ pour les neuf premiers mois de 2009, contre un BAIIALA (avant provision pour les enquêtes sur le fret) de 789 M\$ à la période correspondante de 2008. Pour les neuf premiers mois de 2009, Air Canada a inscrit pour sa part un BAIIALA de 512 M\$, contre un BAIIALA (avant provision pour les enquêtes sur le fret) de 826 M\$ à la période correspondante de 2008, en baisse de 314 M\$.

ACE a inscrit des produits d'exploitation de 7 391 M\$ et des charges d'exploitation de 7 630 M\$ pour les neuf premiers mois de 2009. Au cours de la période correspondante de 2008, ACE avait inscrit des produits d'exploitation de 8 584 M\$ et des charges d'exploitation de 8 508 M\$. Les produits d'exploitation de 7 391 M\$ d'Air Canada se sont repliés de 1 193 M\$ par rapport à la même période de 2008. Les produits passages et les produits fret se sont repliés de 1 062 M\$ et 154 M\$, respectivement, tandis que les autres produits ont monté de 23 M\$. La baisse des produits passages et produits fret est attribuable au repli à la fois du trafic et du rendement unitaire. Les charges d'exploitation de 7 624 M\$ d'Air Canada ont régressé de 853 M\$ par rapport à la même période de 2008. La baisse de 780 M\$ de la facture de carburant par rapport à la même période de 2008 a été le principal facteur à jouer dans la diminution des charges d'exploitation.

Les charges hors exploitation se chiffrent à 319 M\$ pour les neuf premiers mois de 2009, contre des produits hors exploitation de 845 M\$ pour les neuf premiers mois de 2008. Au cours des neuf premiers mois de 2009, ACE a constaté au titre des charges hors exploitation une perte de 43 M\$ au rachat d'obligations de premier rang convertibles et d'actions privilégiées convertibles. Le prix de rachat de cet instrument hybride, attribué à la composante passif, était supérieur aux valeurs comptables respectives, d'où la comptabilisation d'une perte de 43 M\$. Les composantes capitaux propres résiduelles des instruments rachetés, qui totalisaient 182 M\$, ont été portées directement au surplus d'apport dans l'état consolidé de la variation des capitaux propres. On se reportera à la rubrique 8.7 du présent rapport de gestion pour un complément d'information à cet égard. Étaient compris dans les résultats des neuf premiers mois de 2008 des gains totalisant 990 M\$ à la vente par ACE de parts du Fonds de revenu Aéroplan et du Fonds de revenu Jazz Air.

Les charges hors exploitation d'Air Canada se chiffrent à 272 M\$ pour les neuf premiers mois de 2009, contre des charges hors exploitation de 126 M\$ pour les neuf premiers mois de 2008. Parmi les facteurs à avoir contribué à la variation des charges hors exploitation des neuf premiers mois par rapport à un an plus tôt, figurent les suivants :

- Le gain lié aux ajustements de juste valeur des instruments dérivés se chiffre à 73 M\$ pour les neuf premiers mois de 2009, contre un gain de 60 M\$ à la période de neuf mois correspondante de 2008. Le gain hors trésorerie évalué à la valeur de marché sur les instruments financiers constaté pour les neuf premiers mois de 2009 est principalement lié à la variation de la juste valeur des dérivés liés au carburant.
- La hausse de 116 M\$ des intérêts débiteurs nets par rapport aux neuf premiers mois de 2008, attribuable aux éléments suivants :
 - Une baisse de 27 M\$ des intérêts capitalisés par rapport aux neuf premiers mois de 2008.
 - Une diminution de 34 M\$ des intérêts créditeurs, attribuable à une baisse à la fois des soldes de trésorerie et des taux d'intérêt.
 - Une augmentation de 55 M\$ des intérêts débiteurs, attribuable essentiellement à l'incidence de nouveaux financements réalisés au cours des neuf premiers mois de 2009 et des répercussions défavorables du change sur les intérêts débiteurs. Cette augmentation a été en partie contrebalancée par l'incidence de la baisse des taux d'intérêt moyens par rapport à il y a un an. En outre, pour les neuf premiers mois de 2009, Air Canada a inscrit une charge de 17 M\$ liée à la cession-bail d'un appareil 777 de Boeing ainsi qu'une charge de 9 M\$ à la suite de la résiliation des contrats de location-acquisition de deux A340 d'Airbus et de leur vente

ultérieure. Ces augmentations ont été atténuées par une réduction des intérêts débiteurs sur les acomptes avant livraison sur des 777 de Boeing par rapport à la période correspondante de 2008.

- Pour les neuf premiers mois de 2009, Air Canada a comptabilisé une moins-value de 67 M\$ concernant des coûts capitalisés antérieurement relativement à 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 technologies liées au Web et à la tarification, mais a suspendu les activités concernant la mise en œuvre du nouveau système de réservation.
- Pour les neuf premiers mois de 2008, Air Canada avait inscrit une moins-value de 38 M\$ liée au retrait du service de sa flotte de 767-200 de Boeing ainsi qu'un gain de 7 M\$ à la vente de stocks liés à du matériel volant.

Pour les neuf premiers mois de 2009, un montant de 20 M\$ du bénéfice net a été attribué à la participation sans contrôle, contre 62 M\$ de la perte attribuée à la participation sans contrôle pour les neuf premiers mois de 2008.

Pour les neuf premiers mois de 2009, la Société a inscrit un gain de change de 549 M\$, contre une perte de change de 128 M\$ pour les neuf premiers mois de 2008. Le gain pour les neuf premiers mois de 2009 est attribuable à l'appréciation du dollar canadien entre le 31 décembre 2008 et le 30 septembre 2009. Pour 1 \$ US, le taux de change à midi, le 30 septembre 2009, était de 1,0722 \$ CA, tandis qu'il était de 1,2246 \$ CA le 31 décembre 2008, à midi.

La perte des neuf premiers mois de 2009 se chiffre à 36 M\$, ou 1,01 \$ par action après dilution. Pour les neuf premiers mois de 2008, le bénéfice net se chiffrait à 513 M\$, ou 7,43 \$ par action après dilution. Le bénéfice net des neuf premiers mois de 2008 tenait compte des gains importants réalisés à la cession des parts restantes du Fonds de revenu Aéroplan et du Fonds de revenu Jazz Air, atténués par la provision de 125 M\$ pour les enquêtes sur le fret qu'Air Canada avait constituée. La perte des neuf premiers mois de 2009 tient compte de l'avantage de gains de change de 549 M\$.

7.1 Air Canada

Air Canada a inscrit un bénéfice de 32 M\$, ou 0,30 \$ par action après dilution, pour les neuf premiers mois de 2009, contre une perte de 298 M\$, ou 2,98 \$ par action après dilution, pour les neuf premiers mois de 2008.

Le bénéfice net des neuf premiers mois de 2009 comprend un gain de change de 549 M\$ attribuable à l'appréciation du dollar canadien entre le 31 décembre 2008 et le 30 septembre 2009. Pour 1 \$ US, le taux de change à midi, le 30 septembre 2009, était de 1,0722 \$ CA, tandis qu'il était de 1,2246 \$ CA le 31 décembre 2008, à midi.

Pour les neuf premiers mois de 2009, Air Canada a constaté une perte d'exploitation de 233 M\$, soit une détérioration de 340 M\$ par rapport au bénéfice d'exploitation de 107 M\$, avant provision pour les enquêtes sur le fret, inscrit pour la période correspondante de 2008. Le BAIHALA se chiffre à 512 M\$ pour les neuf premiers mois de 2009, contre un BAIHALA, avant provision pour les enquêtes sur le fret, de 826 M\$ pour la période correspondante de 2008, soit un repli de 314 M\$.

Pour les neuf premiers mois de 2009, les produits d'exploitation de 7 391 M\$ ont diminué de 1 193 M\$, ou 14 %, par rapport aux produits d'exploitation de 8 584 M\$ inscrits pour la période correspondante de 2008. La baisse des produits d'exploitation est surtout attribuable au repli de 1 062 M\$, ou 14,1 %, des produits passages par rapport à la période correspondante de 2008. La baisse des produits passages vient à la fois d'un repli du rendement unitaire et d'une baisse du trafic. Le rendement unitaire a fléchi de 7,8 % par rapport aux neuf premiers mois de 2008. Le trafic a régressé de 6,7 % en regard d'une capacité qui a été rabattue de 6,2 %, faisant baisser de 0,5 point le coefficient d'occupation. Les PPSMO se sont repliés de 8,4 % par rapport à la période correspondante de 2008, en raison principalement de la baisse du rendement unitaire.

La dépréciation du dollar canadien au cours des neuf premiers mois de 2009 par rapport aux neuf premiers mois de 2008 a eu des retombées positives sur les produits libellés en devises de 186 M\$.

Pour les neuf premiers mois de 2009, les charges d'exploitation de 7 624 M\$ se sont repliées de 853 M\$, ou 10 %, comparativement aux charges d'exploitation de 8 477 M\$ constatées pour les neuf premiers mois de 2008. La réduction de 780 M\$ de la charge de carburant par rapport à la même période de 2008 a été le principal facteur à jouer dans le recul des charges d'exploitation.

Pour les neuf premiers mois de 2009, les CESMO ont diminué de 4,1 % par rapport aux neuf premiers mois de 2008. Exclusion faite de la charge de carburant, les CESMO se sont accrues de 5,3 % par rapport aux neuf premiers mois de 2008. Les répercussions défavorables de la dépréciation du dollar canadien par rapport au dollar US sont responsables de plus de 50 % de la croissance des CESMO (exclusion faite de la charge de carburant) au cours des neuf premiers mois de 2009. Outre les effets du change, ont aussi joué dans la croissance des CESMO : les majorations tarifaires au titre du CAC de Jazz, l'accroissement des charges de maintenance des appareils, la hausse des coûts de propriété unitaires et les réductions de capacité. Ces augmentations des CESMO ont été atténuées par une réduction des charges sociales, par suite de la révision des hypothèses actuarielles.

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.

Des charges hors exploitation de 47 M\$ ont été constatées au titre des ENSE pour les neuf premiers mois de 2009, contre des produits hors exploitation de 971 M\$ pour les neuf premiers mois de 2008.

Parmi les facteurs à avoir contribué à la variation des résultats des neuf premiers mois de 2009 par rapport à un an plus tôt figurent les suivants :

- Pour les neuf premiers mois de 2008, des gains totalisant 990 M\$ ont été constatés dans les ENSE par suite de la vente par ACE des parts qu'elle détenait dans le Fonds de revenu Aéroport et le Fonds de revenu Jazz Air.
- Pour les neuf premiers mois de 2009, ACE a constaté, dans les charges hors exploitation, une perte de 43 M\$ liée au rachat d'obligations de premier rang convertibles et d'actions privilégiées convertibles. Le prix de rachat, attribué aux composantes passif de ces instruments hybrides, était supérieur aux valeurs comptables correspondantes, d'où la comptabilisation d'une perte de 43 M\$. Les composantes capitaux propres résiduelles des instruments, qui totalisaient 182 M\$, ont été classées directement au surplus d'apport dans l'état consolidé de la variation des capitaux propres. On se reportera à la rubrique 8.7 du présent rapport de gestion pour un complément d'information à cet égard.
- Le rachat pour annulation, en janvier 2009, de 80 % des obligations de premier rang convertibles d'ACE en circulation au 31 décembre 2008 et le rachat d'actions privilégiées convertibles d'ACE ont donné lieu à une diminution des intérêts débiteurs de 33 M\$.

Pour les neuf premiers mois de 2009, un montant de 9 M\$ du bénéfice net a été attribué à la participation sans contrôle, contre 70 M\$ de la perte attribuée à la participation sans contrôle pour les neuf premiers mois de 2008.

8. Gestion financière et gestion du capital

Le tableau ci-dessous résume le bilan consolidé d'ACE aux 30 septembre 2009 et 31 décembre 2008.

Bilan consolidé condensé (en millions de dollars canadiens)	30 septembre 2009	31 décembre 2008
Actif		
Trésorerie, équivalents de trésorerie et placements à court terme	1 343 \$	1 813 \$
Autres actifs à court terme	1 246	1 396
Actif à court terme	2 589	3 209
Immobilisations corporelles	6 899	7 469
Actifs incorporels	627	698
Dépôts et autres actifs	500	495
	10 615 \$	11 871 \$
Passif		
Passif à court terme	3 156 \$	3 704 \$
Dette à long terme et obligations locatives	4 354	4 980
Actions privilégiées convertibles	-	206
Passif au titre des prestations de retraite et d'avantages complémentaires	1 262	1 585
Autres passifs à long terme	515	420
	9 287	10 895
Participation sans contrôle	528	512
Capitaux propres	800	464
	10 615 \$	11 871 \$

8.1 Analyse de la situation financière

ACE

Trésorerie, équivalents de trésorerie et placements à court terme

On se reportera à la rubrique 8.3 du présent rapport de gestion pour une analyse des variations de la trésorerie, des équivalents de trésorerie et des placements à court terme sur une base déconsolidée.

Dette à long terme et obligations locatives (y compris la partie à court terme)

En janvier 2009, ACE a procédé à une offre de rachat substantielle qui a donné lieu au rachat pour annulation de 80 % des obligations de premier rang convertibles d'ACE en circulation au 31 décembre 2008, au prix d'achat de 900 \$ en espèces par tranche de 1 000 \$ de capital des obligations. Le capital total des obligations de premier rang convertibles rachetées s'élève à 259 M\$. Le 21 janvier 2009, la Société a versé pour les obligations un prix de rachat global de 233 M\$. Se reporter à la rubrique 4 du présent rapport de gestion pour l'annonce relative au rachat par ACE de ses obligations de premier rang convertibles.

Actions privilégiées convertibles

En janvier et en mars 2009, ACE a procédé à des offres de rachat substantielles qui ont donné lieu au rachat pour annulation de 9,3 millions d'actions privilégiées convertibles d'ACE au prix de rachat de 20,00 \$ l'action privilégiée. En septembre 2009, ACE a racheté aux fins d'annulation les 3,2 millions d'actions privilégiées convertibles qui lui restaient au prix de rachat de 23,00 \$ l'action. Au premier trimestre de 2009, la Société a versé pour les actions un prix de rachat global de 186 M\$. Au troisième trimestre de 2009, la Société a versé pour les actions restantes un prix de rachat global de 74 M\$.

Participation sans contrôle

La participation sans contrôle d'ACE se chiffre à 528 M\$ au 30 septembre 2009, en hausse de 16 M\$ par rapport au 31 décembre 2008. Cette variation tient en grande partie à la quote-part du bénéfice net dégagé par

Air Canada pour les neuf premiers mois de 2009 revenant à la participation sans contrôle. On se reportera à la rubrique 7.1 du présent rapport de gestion pour une analyse des résultats d'exploitation d'Air Canada de la période de neuf mois terminée le 30 septembre 2009.

Air Canada

Les immobilisations corporelles se chiffrent à 6 899 M\$ en date du 30 septembre 2009, soit 570 M\$ de moins qu'au 31 décembre 2008. Cette réduction résulte surtout de la charge d'amortissement de 446 M\$ inscrite pour les neuf premiers mois de 2009 et de la vente de deux A340 d'Airbus, atténuée par les nouvelles immobilisations corporelles.

La dette à long terme et les obligations locatives, y compris la partie échéant à moins d'un an, s'établissent à 4 996 M\$ au 30 septembre 2009, soit 358 M\$ de moins qu'au 31 décembre 2008. Cette baisse s'explique surtout par l'appréciation du dollar canadien et les retombées positives de 602 M\$ qu'elle a eues sur la dette et les obligations locatives d'Air Canada libellées en dollars US. L'incidence des emprunts supplémentaires de 930 M\$, y compris ceux contractés en application de la facilité de crédit décrite à la rubrique 4 du présent rapport de gestion, a été en grande partie contrebalancée par les remboursements de 856 M\$ sur la dette à long terme et les obligations locatives. De plus, la cession-bail d'un 777 de Boeing a été comptabilisée comme un contrat de location-acquisition, ce qui a fait monter de 158 M\$ la dette à long terme.

La baisse de 323 M\$ du passif au titre des prestations de retraite et d'avantages complémentaires par rapport au 31 décembre 2008 est surtout attribuable à une capitalisation de 315 M\$ supérieure à la charge de retraite pour les neuf premiers mois de 2009. On se reportera à la rubrique 9.4 du rapport de gestion de 2008 d'ACE daté du 7 août 2009 ainsi qu'à la rubrique 8.5 du présent rapport de gestion pour une analyse des obligations de capitalisation des régimes de retraite d'Air Canada.

8.2 Situation de trésorerie 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 minimal de trésorerie non affectée supérieur à un niveau de liquidité cible de 15 % des produits d'exploitation annuels. Au 30 septembre 2009, la trésorerie, les équivalents de trésorerie et les placements à court terme s'établissaient à 12 % des produits d'exploitation des quatre trimestres précédents et à 15 % au 31 octobre 2009, compte tenu du produit net de l'appel public à l'épargne réalisé le 27 octobre 2009.

La direction d'Air Canada croit que les faits marquants décrits plus haut à la rubrique 4 amélioreront la situation d'Air Canada en ce qui a trait au risque d'illiquidité. 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, au change et aux taux d'intérêt, à la concurrence accrue, des risques liés aux clauses restrictives des montages financiers, ententes sur le traitement des cartes de crédit et autres contrats auxquels Air Canada est partie et d'autres risques indiqués à la rubrique 9.2 du rapport de gestion de 2008 d'ACE daté du 7 août 2009 et à la rubrique 14 du présent rapport de gestion. La grippe H1N1 pourrait aussi continuer d'influer sur la demande de voyages par avion. Air Canada continue de surveiller le risque lié à cette grippe. Air Canada a élaboré des plans d'urgence pour tenir compte de ce risque, mais elle n'est cependant pas en mesure de prévoir dans quelle mesure ce risque se concrétisera ni si son incidence sur ses activités sera importante. La présente rubrique met à jour les informations fournies à la fin de l'exercice concernant Air Canada et doit être lue en parallèle avec la rubrique 9.2 du rapport de gestion de 2008 d'ACE daté du 7 août 2009. On se reportera à la rubrique 8.4 du présent rapport de gestion pour un complément d'information sur les obligations contractuelles d'Air Canada.

Obligations au titre de la capitalisation des régimes de retraite

On se reportera à la rubrique 9.4 du rapport de gestion de 2008 d'ACE daté du 7 août 2009 ainsi qu'à la rubrique 8.5 du présent rapport de gestion pour une analyse des obligations d'Air Canada au titre de la capitalisation de ses régimes de retraite.

Modification 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 troisième trimestre de 2009, Air Canada s'est entendue avec l'un de ses principaux fournisseurs 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 de trésorerie et équivalents de trésorerie et de placements à court terme) a été ramené à 800 M\$ (contre 1 300 M\$ avant les modifications) et Air Canada doit donner à son fournisseur des dépôts qui s'accumuleront avec le temps et des garanties. L'événement déclencheur (qui donnerait lieu aux dépôts en trésorerie) découlant du ratio de couverture de la dette ne s'applique plus aux termes des ententes modifiées. Selon les ententes, si Air Canada maintient un niveau de trésorerie non affectée de plus de 1 200 M\$ pendant deux mois consécutifs, le niveau de trésorerie requis passera à 1 100 M\$, et le fournisseur restituera alors à Air Canada tous les dépôts et garanties que cette dernière aurait pu avoir fournis. Air Canada y est parvenue en juillet et août 2009 et tous les dépôts ont été rendus à Air Canada. Tant que le solde de trésorerie non affectée demeurera au moins égal à 1 100 M\$ à la fin de chaque mois, Air Canada n'aura aucune obligation de fournir des dépôts ou des garanties au fournisseur. Aux termes des modifications convenues, si le solde de trésorerie non affectée d'Air Canada est inférieur à 1 100 M\$ à la fin de chaque mois, son obligation de verser des dépôts au fournisseur d'Air Canada sera plafonnée à un montant d'au plus 75 M\$ à condition que le solde de trésorerie non affectée soit d'au moins 800 M\$. Les ententes visant le traitement des opérations par carte de crédit expireront en mai 2010.

Enquêtes sur le fret et poursuites

Des poursuites pourraient être intentées à l'encontre d'Air Canada relativement aux allégations de tarification fret anticoncurrentielle décrites à la rubrique 14 du présent rapport de gestion. L'estimation provisoire inscrite par Air Canada en 2008 se fondait sur l'état d'avancement des enquêtes et des poursuites connexes ainsi que de l'évaluation, par Air Canada, de l'issue possible de certaines d'entre elles. Cette provision ne vise pas les poursuites intentées dans tous les territoires de compétence, mais seulement celles pour lesquelles on 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 poursuites. D'autres provisions substantielles pourraient devoir être constituées. Des montants pourraient devenir exigibles au cours de l'exercice et différer en substance de l'estimation provisoire de la direction d'Air Canada.

Dépôts de garantie pour dérivés liés au carburant

Air Canada détient actuellement des swaps et des options de vente intégrées à des tunnels qui pourraient l'exposer à fournir des dépôts de garantie en trésorerie. Lorsque la juste valeur favorable aux contreparties de certains dérivés est supérieure à certains seuils de crédit convenus avec les contreparties, Air Canada est tenue de déposer une garantie auprès de ces contreparties afin de couvrir ce risque.

Au 31 octobre 2009, la valeur des garanties détenues par des contreparties se chiffrait à 83 M\$ (105 M\$ au 30 septembre 2009 et 328 M\$ au 31 décembre 2008). Si les prix du carburant se maintiennent à leurs niveaux actuels pour le reste de 2009 et en 2010, la garantie déposée couvrira les pertes prévues sur les contrats de couverture liés au carburant qui sont actuellement en vigueur et viennent à échéance en 2009 et en 2010 sans qu'il y ait de sorties de fonds supplémentaires pour Air Canada. On se reportera à la rubrique 12 du rapport de gestion de 2008 d'ACE daté du 7 août 2009 et à la rubrique 10 ci-après pour une analyse du risque lié au prix du carburant.

8.3 Flux de trésorerie consolidés

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

(en millions de dollars canadiens)	Troisièmes trimestres			Neuf premiers mois		
	2009	2008	Variation (\$)	2009	2008	Variation (\$)
Flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation	(240) \$	(265) \$	25 \$	(188) \$	181 \$	(369) \$
Flux de trésorerie liés aux activités de financement	107	(67)	174	(569)	(2 364)	1 795
Flux de trésorerie liés aux activités d'investissement	458	172	286	626	1 204	(578)
Variation nette de la trésorerie et des équivalents de trésorerie pendant la période	325	(160)	485	(131)	(979)	848
Trésorerie et équivalents au début de la période	851	1 481	(630)	1 307	2 300	(993)
Trésorerie et équivalents à la fin de la période	1 176 \$	1 321 \$	(145) \$	1 176 \$	1 321 \$	(145) \$

* La trésorerie et les équivalents de trésorerie ne tiennent pas compte de placements à court terme de 167 M\$ au 30 septembre 2009 (617 M\$ au 30 septembre 2008).

ACE

Suit le résumé des principales opérations ou principaux facteurs à s'être répercutés sur la trésorerie et les équivalents de trésorerie d'ACE, avant consolidation, pour les neuf premiers mois de 2009 :

- En 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 au 31 décembre 2008, pour un prix d'achat de 900 \$ par tranche de 1 000 \$ du capital, versé en espèces. Le capital total des obligations de premier rang convertibles rachetées s'élève à 259 M\$. Le 21 janvier 2009, la Société a versé un prix de rachat total de 233 M\$ pour les obligations déposées.
- En 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 \$ l'action privilégiée. Le 21 janvier 2009, la Société a versé un prix d'achat total de 166 M\$ pour les actions déposées.
- En mars 2009, ACE a procédé à une offre publique de rachat substantielle visant le rachat pour annulation de 1,0 million de ses actions privilégiées convertibles au prix de 20,00 \$ l'action privilégiée. Le 23 mars 2009, la Société a versé un prix d'achat total de 20 M\$ pour les actions déposées.
- En juillet 2009, ACE s'est portée partie prêteuse dans le cadre de la facilité de crédit accordée à Air Canada et a fourni un financement de 150 M\$ qui représente 25 % de la facilité de crédit de 600 M\$. D'une durée de cinq ans, la facilité de crédit est remboursable en 16 versements trimestriels égaux consécutifs à compter d'août 2010 et par un versement final exigible en juillet 2014. La facilité de crédit porte intérêt au taux des acceptations bancaires ou à un taux de 3 % majoré de 9,75 % (12,75 % au 30 septembre 2009), selon le plus élevé des deux.
- En septembre 2009, ACE a conclu une entente avec Morgan Stanley Canada Limitée. Aux termes de cette entente, ACE a racheté indirectement aux fins d'annulation la totalité des 3,2 millions d'actions privilégiées qui lui restaient, au prix de 23,00 \$ l'action pour un prix de rachat total de 74 M\$.

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

- Le 10 janvier 2008, ACE a accepté le rachat aux fins d'annulation d'un total de 40 023 427 actions à droit de vote variable de catégorie A et de 9 894 166 actions à droit de vote de catégorie B au prix de 30 \$ l'action, pour un prix de rachat total de 1 498 M\$, conformément aux clauses d'une offre publique de rachat substantielle.
- ACE a touché dans leur intégralité les 40 M\$ de produit en espèces entiers à la clôture de la monétisation d'ACTS, le 16 octobre 2007.
- ACE a touché le produit net de 97 M\$ lié à la vente de parts du Fonds de revenu Jazz Air, le 24 janvier 2008.
- Le 21 avril 2008, ACE a conclu la vente de 20 400 000 parts du Fonds de revenu Aéroplan, au prix de 17,50 \$ la part, pour un produit net total de 343 M\$ pour ACE.
- Le 2 juin 2008, ACE a conclu la vente sur le marché d'un total de 11 726 920 parts du Fonds de revenu Jazz Air, pour un produit net total de 85 M\$ pour ACE.
- Le 2 juin 2008, ACE a conclu la vente sur le marché d'un total de 19 892 088 parts du Fonds de revenu Aéroplan, pour un produit net total de 349 M\$ pour ACE.
- Le 18 juin 2008, ACE a accepté pour dépôt 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 d'achat global de 500 M\$, conformément aux clauses d'une offre publique de rachat substantielle.
- En juin 2008, une entité liée au Grupo TACA a exercé son option de vente et vendu à ACE sa participation de 5 % dans ACTS Aéro pour 19 M\$.

Air Canada

Suit le résumé des principales opérations ou principaux facteurs à s'être répercutés sur la trésorerie, les équivalents de trésorerie et les placements à court terme d'Air Canada sur une base consolidée au troisième trimestre de 2009 :

Les sorties de fonds nettes liées aux activités d'exploitation se chiffrent à 234 M\$, soit une amélioration de 34 M\$ par rapport au troisième trimestre de 2008. Cette amélioration des flux de trésorerie d'exploitation par rapport à la même période de 2008 s'explique principalement par des variations des soldes de fonds de roulement hors trésorerie.

Les rentrées de fonds nettes liées aux activités de financement totalisent 331 M\$ pour le troisième trimestre de 2009. Au troisième trimestre de 2009, Air Canada a conclu pour 587 M\$ de nouveaux emprunts, liés à la facilité de crédit, qui ont été en partie contrebalancés par la réduction de 256 M\$ de la dette à long terme et des obligations locatives.

Les rentrées de fonds nettes liées aux activités d'investissement du troisième trimestre de 2009 totalisent 457 M\$. Au troisième trimestre de 2009, Air Canada a conclu avec un fournisseur une entente visant un montant non remboursable de 230 M\$ en contrepartie de divers engagements contractuels. Les nouvelles immobilisations corporelles d'Air Canada se chiffrent à 34 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'Air Canada sur une base consolidée au premier semestre de 2009 :

Les rentrées de fonds nettes liées aux activités d'exploitation ont diminué de 367 M\$ par rapport au premier semestre de 2008. Cette baisse des flux de trésorerie d'exploitation par rapport à la même période de 2008 vient principalement de la hausse des cotisations au titre des services passés dans les régimes de retraite d'Air Canada et du dénouement de dérivés liés au carburant de 217 M\$ en faveur des contreparties, partiellement annulés par le remboursement des dépôts de garantie sur des dérivés liés au carburant d'un montant net de 147 M\$.

Les sorties de fonds nettes liées aux activités de financement se chiffrent à 256 M\$ pour le premier semestre de 2009. Au premier trimestre de 2009, Air Canada a conclu des emprunts de 267 M\$ liés à des nouveaux appareils dans le cadre de montages financiers garantis par des pièces de rechange, des réacteurs de rechange et un appareil 777 de Boeing, pour un produit brut de 267 M\$, déduction faite de frais de 5 M\$, montant qui a été plus que contrebalancé par une réduction de 423 M\$ de la dette à long terme et des obligations locatives. Au deuxième trimestre de 2009, Air Canada a contracté de nouveaux emprunts de 76 M\$ principalement dans le cadre d'un prêt garanti conclu avec Aéroplan, qui a été plus que compensé par une réduction de la dette à long terme et des obligations locatives de 177 M\$.

Les rentrées de fonds nettes liées aux activités d'investissement se montent à 169 M\$ pour le premier semestre de 2009 et tiennent compte d'un produit de 172 M\$ tiré de la cession-bail d'un 777 de Boeing et du remboursement requis d'une dette de 128 M\$ liée à l'appareil, y compris des frais de remboursement anticipé de 14 M\$. Au deuxième trimestre de 2009, Air Canada a vendu deux A340 d'Airbus pour un produit de 91 M\$. Les nouvelles immobilisations d'Air Canada se chiffrent à 156 M\$.

8.4 Obligations contractuelles

ACE

Les obligations contractuelles d'ACE consistent en 64 M\$ d'obligations de premier rang convertibles remboursables le 1^{er} juin 2010. Cette date représente la première occasion à laquelle les porteurs peuvent tenir ACE dans l'obligation de racheter en totalité ou en partie les obligations de premier rang convertibles à un prix égal à 100 % du capital des obligations à racheter. Au 30 septembre 2009, les obligations liées au paiement d'intérêts dont sont assorties les obligations de premier rang convertibles sont de 1 M\$ pour le reste de 2009 et de 1 M\$ en 2010. Pour de plus amples informations, on se reportera à la rubrique 9.3 du rapport de gestion de 2008 d'ACE daté du 7 août 2009.

Le 5 novembre 2009, le conseil d'administration a autorisé le rachat contre espèces des obligations de premier rang convertibles d'ACE. Ces obligations seront rachetées avant le 14 décembre 2009. À la suite du rachat, ACE n'aura plus aucune obligation en ce qui concerne le remboursement des intérêts à l'égard des obligations de premier rang convertibles.

Air Canada

Le tableau ci-dessous présente les obligations contractuelles d'Air Canada pour le reste de 2009, pour les quatre exercices subséquents ainsi que pour après 2013.

(en millions de dollars canadiens)	Reste de 2009	2010	2011	2012	2013	Par la suite	Total
Obligations de paiement liées à la dette à long terme, aux contrats de location-acquisition et aux intérêts ¹⁾	193 \$	826 \$	1 071 \$	792 \$	830 \$	2 882 \$	6 594 \$
Obligations liées aux contrats de location-exploitation ²⁾	94	359	319	298	264	776	2 110
Dépenses en immobilisations faisant l'objet d'engagements ³⁾	11	60	53	137	753	3 912	4 926
Total des obligations contractuelles ⁴⁾	298 \$	1 245 \$	1 443 \$	1 227 \$	1 847 \$	7 570 \$	13 630 \$

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 découlant des 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 libellées 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 passifs à long terme en raison surtout de l'incertitude entourant le calendrier des flux de trésorerie et les éléments hors trésorerie.

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

Air Canada maintient plusieurs régimes de retraite à prestations déterminées dont on trouvera une description à la rubrique 9.4 du rapport de gestion de 2008 d'ACE daté du 7 août 2009. Au 31 décembre 2008, Air Canada a indiqué qu'en date du 1^{er} janvier 2009 le déficit de solvabilité de ses régimes de retraite agréés, à partir duquel sont déterminés les besoins de capitalisation, s'élevait à environ 3 200 M\$. Cette estimation a été ramenée à 2 835 M\$ au 1^{er} janvier 2009, en raison de nouvelles informations, notamment une modification du taux de rente appliqué à l'actualisation des obligations au titre de la capitalisation des régimes de retraite.

En juillet 2009, le gouvernement fédéral du Canada a adopté le *Règlement sur la capitalisation des régimes de pension d'Air Canada (2009)* (le « règlement de 2009 »). Le règlement de 2009 dispense Air Canada de verser des cotisations spéciales (au titre des services passés) pour la période allant du 1^{er} avril 2009 au 31 décembre 2010. Par la suite, en ce qui a trait à la période allant du 1^{er} janvier 2011 au 31 décembre 2013, le total des cotisations annuelles au titre des services passés doit correspondre au moins élevé entre i) 150 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 protocoles sur les retraites mentionnés à la rubrique 4 du présent rapport de gestion. En application des protocoles sur les retraites, le 26 octobre 2009, Air Canada a émis en faveur d'une fiducie 17 647 059 actions à droit de vote de catégorie B, soit 15 % des actions d'Air Canada émises et en circulation à la date des protocoles sur les retraites et à la date de l'émission (après prise en compte de l'émission des actions). Le produit net de la vente des actions par la fiducie sera reversé en totalité aux régimes de retraite. Tant que la fiducie détiendra au moins 2 % des actions émises et en circulation d'Air Canada, le fiduciaire aura le droit de désigner un candidat au conseil d'administration d'Air Canada (qui ne sera pas membre ou dirigeant d'un syndicat canadien d'Air Canada), sous réserve du respect des pratiques de gouvernance concernant la sélection et la confirmation des candidats aux postes d'administrateurs d'Air Canada. Le versement des cotisations au titre des services rendus au cours de l'exercice se poursuivra de la manière habituelle tant que le règlement de 2009 demeurera en vigueur.

Compte tenu de l'incidence du règlement de 2009, les paiements au titre de la capitalisation des retraites pour 2009 devraient se situer aux environs de 407 M\$, soit 49 M\$ de moins qu'en 2008.

Le tableau ci-dessous présente une estimation des 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, au 30 septembre 2009, pour le reste de 2009, pour l'exercice 2009 ainsi que pour les quatre exercices subséquents. Ces obligations de capitalisation sont fondées sur un certain nombre de facteurs, notamment le règlement de 2009 mentionné ci-dessus à l'égard des services passés, les hypothèses utilisées dans les rapports d'évaluation actuarielle déposés à propos des services rendus au cours de l'exercice, notamment un taux d'actualisation de 6,25 %, les données démographiques du régime à la date d'évaluation, les dispositions en vigueur du régime et la législation actuelle sur les régimes de retraite. Les cotisations réelles seront fondées sur les rapports d'évaluation qui seront déposés annuellement. Outre les changements relatifs aux données démographiques et aux résultats techniques des régimes, les hypothèses actuarielles peuvent être modifiées d'une évaluation à l'autre en fonction de l'évolution des résultats techniques, des marchés financiers, des prévisions pour l'avenir, des modifications aux lois et d'autres facteurs. En 2014, le règlement de 2009 cessera d'être en vigueur et les obligations de financement des régimes de retraite d'Air Canada pourraient varier considérablement en fonction de plusieurs facteurs, notamment la nouvelle réglementation, les hypothèses et les méthodes utilisées et l'évolution de la conjoncture économique, principalement en ce qui concerne le rendement des fonds et les variations des taux d'intérêt.

(en millions de dollars canadiens)	Reste de 2009	Exercice 2009	2010	2011	2012	2013
Coût des services passés au titre des régimes agréés	- \$	140 \$	- \$	138 \$	173 \$	221 \$
Coût des services rendus au cours de l'exercice au titre des régimes agréés	42	188	161	165	170	175
Autres conventions de retraite ¹⁾	35	79	78	79	81	83
Cotisations au titre de la capitalisation des régimes de retraite	77 \$	407 \$	239 \$	382 \$	424 \$	479 \$

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 Travailleurs et travailleuses canadien(ne)s de l'automobile (« TCA ») sont parvenues à une entente visant la transition d'environ 750 employés d'Air Canada travaillant dans les centres de contacts d'Aéroplan qui pouvaient choisir de se joindre à Aéroplan le 1^{er} juin 2009 ou de demeurer employés d'Air Canada. Le processus de transition est à présent terminé. Dans le cas des employés qui ont choisi de se joindre 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, a cessé à la date de leur entrée en service chez Aéroplan.

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

Au troisième trimestre de 2009, Air Canada et The Boeing Company (« Boeing ») ont convenu de modifier la convention d'achat d'appareils 787 de façon à ramener de 23 à 13 le nombre d'options d'achat d'appareils 787 et à prévoir des droits d'achat visant 10 appareils 787. 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 et notamment de réviser certaines dates de livraison. La livraison du premier appareil 787 de Boeing est à présent prévue pour le second semestre de 2013. Air Canada détient toujours des droits d'achat sur 18 appareils 777 de Boeing.

Le tableau ci-dessous présente les projections de dépenses en immobilisations projetées, planifiées et engagées pour le reste de 2009, pour les quatre exercices subséquents ainsi que pour 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	11 \$	60 \$	53 \$	137 \$	753 \$	3 912 \$
Dépenses projetées, planifiées mais ne faisant pas l'objet d'un engagement	31	75	76	94	108	
Total des dépenses projetées ^{1) 2)}	42	135	129	231	861	
Financement projeté à l'égard des dépenses faisant l'objet d'un engagement	-	-	-	-	(580)	
Total des dépenses projetées, déduction faite du financement	42 \$	135 \$	129 \$	231 \$	281 \$	

- 1) Les montants en dollars US ont été convertis au cours du change en vigueur le 30 septembre 2009 à midi, soit 1 \$ US pour 1,0722 \$ 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.

8.7 Capital social

Au 31 octobre 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 octobre 2009	31 décembre 2008
Actions ordinaires émises et en circulation		
Actions à droit de vote variable de catégorie A	25 405	25 614
Actions à droit de vote de catégorie B	10 286	9 293
Total des actions ordinaires émises et en circulation ¹⁾	35 691	34 907
Actions ordinaires pouvant être émises		
Actions privilégiées convertibles ²⁾	-	11 863
Obligations de premier rang convertibles ³⁾	2 600	13 133
Options sur actions ⁴⁾	54	61
Total des actions ordinaires pouvant être émises	2 654	25 057
Total des actions ordinaires en circulation et pouvant être émises	38 345	59 964

- 1) En mai 2009, le président-directeur général d'ACE a demandé que le montant après impôts de son indemnité de départ et d'avantages sociaux de 4,2 M\$ lui soit versé sous forme d'actions d'ACE. En conséquence, le 22 mai 2009, l'indemnité de départ du président-directeur général, déduction faite des impôts, a été appliquée à l'achat de 784 350 actions à droit de vote de catégorie B de la Société dont il conserve la propriété. Cette souscription a été réalisée par l'exercice, immédiatement après leur attribution, des options lui étant revenues, au prix d'exercice de 5,34 \$ l'action, soit un prix équivalent au cours des actions sur le marché tel qu'il est déterminé en application du Régime d'options sur actions.
- 2) En janvier 2009 et en mars 2009, la Société a procédé à deux offres publiques de rachat substantielles visant le rachat pour annulation de 9,3 millions de ses actions privilégiées convertibles au prix de rachat de 20,00 \$ l'action privilégiée. Au premier trimestre de 2009, la Société a versé un prix d'achat total de 186 M\$ pour les actions déposées. En septembre 2009, la Société a conclu une entente avec Morgan Stanley Canada Limitée aux termes de laquelle ACE a indirectement racheté aux fins d'annulation la totalité des 3 200 000 actions privilégiées qui lui restaient au prix de 23,00 \$ l'action, pour un prix de rachat total de 74 M\$.
- 3) 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 circulation au 31 décembre 2008, pour un prix d'achat de 900 \$ par tranche de 1 000 \$ du capital, versé en espèces. Le capital total des obligations de premier rang convertibles rachetées s'élève à 259 M\$. Le 21 janvier 2009, la Société a versé un prix de rachat total de 233 M\$ pour les obligations déposées. Se reporter à la rubrique 4 du présent rapport de gestion pour l'annonce, le 6 novembre 2009, du rachat des obligations de premier rang convertibles d'ACE.
- 4) Une description du régime d'options d'achat d'actions de la Société est donnée à la note 13 afférente aux états financiers consolidés annuels de 2008. Au 31 octobre 2009, 54 443 options sur actions ayant un prix d'exercice pondéré de 14,49 \$ étaient en circulation (61 230 options sur actions ayant un prix d'exercice pondéré de 14,11 \$ en circulation au 31 décembre 2008). La diminution de 6 787 options sur actions survenue depuis le 31 décembre 2008 découle d'options éteintes au premier et au troisième trimestres de 2009.
- 5) Comme il est mentionné à la rubrique 4 du présent rapport de gestion, ACE entend, sous réserve de la réglementation applicable, lancer une offre de rachat substantielle de 20 M\$ visant ses actions à droit de vote variable de catégorie A et ses actions à droit de vote de catégorie B.

9. Résultats financiers trimestriels

Les données trimestrielles du tableau ci-après peuvent ne pas être directement comparables par suite des nouvelles méthodes de comptabilisation adoptées à l'égard des participations dans Jazz et ACTS.

(en millions de dollars, sauf les montants par action)	T4 2007 ¹⁾	T1 2008	T2 2008	T3 2008	T4 2008	T1 2009	T2 2009	T3 2009
Produits d'exploitation	2 520 \$	2 726 \$	2 783 \$	3 075 \$	2 496 \$	2 391 \$	2 330 \$	2 670 \$
Charges d'exploitation	(2 474)	(2 753)	(2 785)	(2 970)	(2 646)	(2 583)	(2 445)	(2 602)
Bénéfice (perte) d'exploitation avant l'élément suivant	46	(27)	(2)	105	(150)	(192)	(115)	68
Provision pour enquêtes sur le fret ²⁾	-	(125)	-	-	-	-	-	-
Bénéfice (perte) d'exploitation	46	(152)	(2)	105	(150)	(192)	(115)	68
Total des produits (charges) hors exploitation, participation sans contrôle, écart de change et impôts ³⁾	1 082	(30)	832	(240)	(483)	(152)	225	130
Bénéfice net (perte)	1 128 \$	(182) \$	830 \$	(135) \$	(633) \$	(344) \$	110 \$	198 \$
Résultat par action ⁴⁾								
- de base	10,81 \$	(2,96) \$	15,46 \$	(3,86) \$	(18,12) \$	(9,87) \$	3,16 \$	5,57 \$
- dilué	8,88 \$	(2,96) \$	10,76 \$	(3,86) \$	(18,12) \$	(9,87) \$	2,68 \$	5,15 \$

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

2) Air Canada a constitué une provision pour les enquêtes sur le fret de 125 M\$ au premier trimestre de 2008.

3) Le quatrième 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 reclassement 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 reclassement de 35,5 millions de parts de fiducie du Fonds de revenu Jazz Air. Le premier 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 deuxième 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. Le premier trimestre de 2009 comprend une perte de 33 M\$ liée au rachat des obligations de premier rang convertibles et des actions privilégiées convertibles dans le cadre des offres de rachat substantielles réalisées en janvier 2009 et en mars 2009. Le troisième trimestre de 2009 comprend une perte au rachat des actions privilégiées de 10 M\$ ayant trait au rachat aux fins d'annulation du reste des actions privilégiées en septembre 2009.

4) 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.

10. Instruments financiers et gestion du risque
Récapitulatif du gain (de la perte) sur les instruments financiers comptabilisés à la juste valeur

Suit un résumé du gain (de la perte) sur les instruments financiers comptabilisés à la juste valeur dans les produits (charges) hors exploitation de l'état consolidé des résultats pour les périodes indiquées.

	Troisièmes trimestres		Neuf premiers mois	
	2009	2008	2009	2008
Partie inefficace des couvertures du prix du carburant	- \$	(58) \$	- \$	24 \$
Dérivés liés au carburant auxquels ne s'applique pas la comptabilité de couverture	2	(54)	78	31
Swaps de devises	-	19	-	6
Autres	2	-	(5)	(1)
Gain (perte) sur instruments financiers comptabilisés à la juste valeur	4 \$	(93) \$	73 \$	60 \$

Risque lié au prix du carburant

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

Air Canada n'a conclu aucun contrat de dérivé au cours des neuf premiers mois de 2009. Air Canada continue néanmoins de voir dans les opérations de couverture un puissant moyen de gérer le risque lié à la volatilité des cours du carburant. Ces derniers mois, l'appréciation du dollar canadien par rapport au dollar US a servi de protection naturelle contre l'augmentation du prix du pétrole brut. Air Canada est en train d'évaluer différents instruments dérivés qui lui permettraient de parvenir à un juste équilibre entre les enjeux liés à la trésorerie et l'atténuation des risques de volatilité des cours du carburant auxquels elle est exposée.

Au 30 septembre 2009, Air Canada avait couvert environ 32 % de ses achats prévus de kérosène pour le reste de 2009 à un prix plafond moyen équivalent du West Texas Intermediate (« WTI ») de 105 \$ US le baril, et à 18 % à un prix plancher moyen équivalent WTI de 85 \$ US le baril. Air Canada a aussi couvert environ 13 % de ses achats prévus de carburéacteur pour 2010 au moyen de contrats portant sur le pétrole brut à un prix plafond moyen de 110 \$ US le baril, et 12 % à un prix plancher moyen de 101 \$ US le baril.

Le tableau ci-dessous présente les volumes notionnels par baril au 30 septembre 2009 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 30 septembre 2009.

En cours au 30 septembre 2009				
Instrument dérivé	Échéance	Volume (en barils)	Prix plancher moyen équivalent WTI (en \$ US/baril)	Prix plafond moyen équivalent WTI (en \$ US/baril)
Options d'achat ¹⁾	2009	750 000	s. o.	121
	2010	400 000	s. o.	134
Swaps ¹⁾	2009	285 000	99	99
	2010	1 070 000	99	99
Tunnels ¹⁾	2009	620 000	79	90
	2010	1 560 000	102	112

1) *Air Canada s'attend à faire des gains de couverture sur le carburant si les cours du pétrole grimpent au-delà du prix plafond moyen et à subir des pertes de couverture si les cours du pétrole tombent sous le prix plancher moyen.*

Des contrats de dérivés liés au carburant échus au troisième trimestre de 2009 ont été réglés en espèces pour une juste valeur de 14 M\$ avec une position favorable aux contreparties (76 M\$ avec position favorable aux contreparties pour les neuf premiers mois de 2009; 76 M\$ avec position favorable à Air Canada au troisième trimestre de 2008 et 220 M\$ avec position favorable à Air Canada pour les neuf premiers mois de 2008). Suite au règlement des contrats arrivés à échéance, Air Canada peut demander aux contreparties qu'elles lui remboursent les sommes données en garantie.

Au premier trimestre de 2009, en vue de se protéger contre la dégringolade des cours du pétrole, Air Canada a résilié ses contrats de dérivés sur le carburant pour une juste valeur marchande de 172 M\$, avec une position favorable aux contreparties. La garantie détenue par les contreparties ayant couvert la majorité du montant du règlement, ces opérations ont donné lieu à des sorties de fonds supplémentaires négligeables. Le solde du CAERE comptabilisé relativement à ces dérivés lorsqu'ils étaient désignés en application de la comptabilité de couverture sera intégré à la charge de carburant de la période au cours de laquelle les dérivés étaient censés venir à échéance.

Au troisième trimestre de 2009, des pertes existantes de 94 M\$, classées dans le CAERE et représentant les pertes réalisées sur les contrats de dérivés liés au carburant lorsqu'ils étaient désignés en application de la comptabilité de couverture, ont été reclassées dans la charge de carburant (pertes de 334 M\$ pour les neuf premiers mois de 2009) (gains de 64 M\$ au troisième trimestre de 2008 et gains de 190 M\$ pour les neuf premiers mois de 2008).

Au 30 septembre 2009, le montant net des pertes existantes déclarées dans le CAERE qui est censé être reclassé dans le résultat net des 12 mois subséquents est de 236 M\$ (avant impôts). En raison de l'abandon de la comptabilité de couverture, le solde du CAERE ayant trait aux contrats de dérivés liés au carburant sera ramené à néant d'ici le 31 décembre 2010.

Suit un tableau résumant l'incidence des dérivés liés au carburant sur l'état consolidé des résultats, l'état consolidé du résultat étendu et le bilan consolidé d'Air Canada :

(en millions de dollars canadiens)		Troisièmes trimestres		Neuf premiers mois	
		2009	2008	2009	2008
État consolidé des résultats					
<u>Charges d'exploitation</u>					
Carburant avions	Gain (perte) efficace réalisé – dérivés désignés en application de la comptabilité de couverture	(94) \$	64 \$	(334) \$	190 \$
<u>Produits (charges) hors exploitation</u>					
Gain (perte) sur instruments financiers comptabilisés à la juste valeur	Gain (perte) inefficace – dérivés désignés en application de la comptabilité de couverture	s. o.	(58)	-	24
	Gain (perte) de juste valeur de marché – couvertures économiques	2 \$	(54)	78	31
État consolidé du résultat étendu					
	Gain (perte) efficace – dérivés désignés en application de la comptabilité de couverture	s. o.	(328)	(1)	73
	Charge d'impôts sur le gain efficace	s. o.	84	-	(44)
	Reclassement à la charge de carburant (du gain) de la perte réalisée sur les dérivés liés au carburant désignés en application de la comptabilité de couverture	94 \$	(64) \$	334 \$	(190) \$
	Impôt lié au reclassement	- \$	20 \$	4 \$	61 \$

		30 septembre 2009	31 décembre 2008
Bilan consolidé			
<u>Actif à court terme</u>	Dépôts de garantie pour dérivés liés au carburant	105 \$	328 \$
<u>Passif à court terme</u> *	Juste valeur de marché des dérivés liés au carburant désignés en application de la comptabilité de couverture	- \$	(405) \$
	Juste valeur de marché des dérivés liés au carburant – couvertures économiques	(94) \$	(15) \$
<u>Capitaux propres (CAERE)</u>	Perte sur dérivés liés au carburant désignés en application de la comptabilité de couverture	(269) \$	(606) \$

* Le solde est comptabilisé à titre de passif à court terme dans le bilan consolidé d'Air Canada en raison de la capacité des contreparties de résilier les dérivés à la juste valeur en tout temps avant leur échéance.

Pour un complément d'information sur le risque lié au prix du carburant, on se reportera à la rubrique 12 du rapport de gestion de 2008 d'ACE daté du 7 août 2009.

11. Arrangements hors bilan

L'information sur les arrangements hors bilan d'ACE figure à la rubrique 11 du rapport de gestion de 2008 d'ACE daté du 7 août 2009. Aucun changement notable n'y a été depuis apporté.

12. Opérations entre apparentés

Au 6 novembre 2009, ACE détenait une participation de 27 % dans Air Canada et une participation de 28,4 % dans ACTS Aéro. ACTS Aéro détient en propriété exclusive Aveos Performance aéronautique inc. (« Aveos »).

ACE est partie prêteuse au titre de la facilité de crédit accordée à Air Canada, décrite à la rubrique 4 du présent rapport de gestion. La participation d'ACE dans cette facilité de crédit représente 150 M\$ de l'encours de 600 M\$ au 6 novembre 2009. Les prêteurs participent au prorata aux bons de souscription et à tout paiement de capital et d'intérêts. La quote-part proportionnelle des intérêts versés par Air Canada le 30 octobre 2009 revenant à ACE s'élève à 4,8 M\$.

Air Canada est partie à diverses opérations avec des apparentés dont Aveos et ACE. Les ententes entre Air Canada et Aveos et entre Air Canada et ACE sont résumées à la rubrique 10 du rapport de gestion de 2008 d'ACE daté du 7 août 2009. Aucun changement notable n'y a été apporté depuis si ce n'est la participation d'ACE à la facilité de crédit accordée à Air Canada et les modifications aux conditions de paiement des ententes entre Air Canada et Aveos conclues en date du 28 octobre 2008.

Air Canada et Aveos ont conclu, en date du 28 octobre 2008, une entente au titre de laquelle Air Canada prolongera temporairement les conditions de paiement consenties à Aveos dans le cadre de certaines ententes entre apparentés. En échange de la prorogation des conditions de paiement, certaines lettres de crédit liées à l'entente sur les régimes de retraite et avantages complémentaires entre ces deux parties ont été annulées. Les conditions de paiement assouplies consenties à Aveos devaient au départ commencer à être resserrées en mai 2009 avec remise correspondante des lettres de crédit à Aveos.

Du fait des modifications apportées au cours de l'exercice, les conditions de paiement assouplies ont été prorogées. Elles seront resserrées progressivement sur six mois à compter de novembre 2009. En avril 2010, après expiration des conditions de paiement reportées, les lettres de crédit doivent regagner les niveaux prescrits pour cette époque au titre de l'entente sur les régimes de retraite et avantages complémentaires conclue par les deux parties.

13. Estimations comptables critiques

L'information sur les estimations comptables critiques d'ACE figure à la rubrique 13 du rapport de gestion de 2008 d'ACE daté du 7 août 2009. Aucun changement notable n'y a été depuis apporté.

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 d'Air Canada

ACE a pour principaux investissements ses participations en titres de capitaux propres et de créances d'Air Canada. 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. La valeur de la participation en titres de créances d'Air Canada revenant à ACE est fonction des résultats d'Air Canada et de la valeur de la garantie obtenue dans le cadre de la facilité de crédit accordée à Air Canada pour laquelle ACE est partie prêteuse. Les facteurs de risques liés à Air Canada sont énumérés ci-après.

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.

Continuité de l'exploitation

Le 29 juillet 2009, ACE a annoncé que sa participation à la facilité de crédit de 600 M\$ accordée à 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'entreprendre sa restructuration en vertu de la *Loi sur les arrangements avec les créanciers des compagnies*, dans sa version modifiée (la « LACC »), le 30 septembre 2004, Air Canada a subi d'importantes pertes, 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 et poursuites connexes de 39 M\$. Du 1^{er} janvier 2009 au 30 septembre 2009, Air Canada a enregistré une perte d'exploitation de 233 M\$. La conjoncture actuelle pourrait amener Air Canada à subir des pertes importantes. En dépit de ses projets et efforts visant à réduire ses coûts, à augmenter ses produits et à trouver de nouvelles sources de financement, Air Canada pourrait ne pas arriver à dégager une véritable rentabilité ni atteindre les objectifs qu'elle s'est fixés, notamment ceux d'améliorer son rendement et d'atténuer les risques auxquels elle doit faire face sur le plan de la conjoncture économique, de la trésorerie, de la capitalisation des régimes de retraite, de la volatilité imprévisible des coûts du carburant et de ses autres frais.

Endettement

Le niveau d'endettement d'Air Canada est élevé et devrait le demeurer, notamment en raison des coûts fixes substantiels liés aux locations et au financement d'avions. En raison de la conjoncture économique difficile ou d'autres facteurs qui pourraient la toucher, il est possible qu'Air Canada ait, dans l'avenir, à s'endetter encore davantage. Le niveau d'endettement actuel ou futur d'Air Canada pourrait avoir de graves conséquences. 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 provenant de 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; iv) atténuer la réactivité d'Air Canada à l'évolution de la conjoncture et du marché et, du même coup, sa compétitivité.

Dans l'avenir, la capacité d'Air Canada de s'acquitter de ses obligations de paiement sur sa dette dépendra, entre autres, du rendement de son exploitation et de sa capacité de refinancer sa dette au besoin. De plus, comme Air Canada est appelée à souscrire des emprunts portant intérêt à des taux variables, toute hausse des taux d'intérêt se répercutera du même ordre sur ses intérêts débiteurs. Rien ne garantit qu'Air Canada sera à même de tirer de son exploitation suffisamment de liquidités pour assurer le service de sa dette et de ses obligations au titre des contrats de location-acquisition. 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.

Besoin de capitaux et de liquidités supplémentaires

Air Canada est aux prises avec un certain nombre de difficultés, imputables, entre autres, aux conditions économiques, à la capitalisation des régimes de retraite, à la volatilité des prix du carburant, aux clauses restrictives de contrats qui pourraient l'obliger à fournir des dépôts de garantie à des contreparties, aux taux de change et à la concurrence accrue des transporteurs internationaux ou américains et des transporteurs à bas prix sur le segment intérieur. Ces facteurs, de même que d'autres facteurs et risques décrits dans le présent rapport de gestion, pourraient affecter les liquidités d'Air Canada. Pour faire face à ces défis et mener à bien la stratégie commerciale d'Air Canada, d'importantes liquidités et des dépenses d'exploitation et d'immobilisations considérables sont nécessaires ou devront être engagées dans l'avenir. Si les liquidités qu'elle tire de son exploitation et de sa trésorerie sont insuffisantes, rien ne garantit qu'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 d'immobilisations requises pour surmonter ses difficultés et poursuivre la mise en œuvre de sa stratégie commerciale.

L'incapacité de réunir d'autres fonds, produits par son exploitation ou par un financement par capitaux propres ou emprunts, pourrait forcer Air Canada à retarder ou à abandonner, en totalité ou en partie, ses dépenses prévues ou à modifier sa stratégie commerciale, ce qui pourrait nuire gravement à Air Canada, à ses activités, à ses résultats d'exploitation et à sa situation financière. Par ailleurs, Air Canada pourrait se trouver en situation désavantageuse si ses concurrents disposent de liquidités plus importantes ou d'une capacité de réunir des fonds plus facilement ou à des conditions moins contraignantes.

Les cotes de solvabilité attribuées à Air Canada influent sur sa capacité d'accéder aux marchés financiers et sur sa situation de trésorerie. Rien ne garantit que ces cotes ne seront pas revues à la baisse, ce qui ajouterait aux coûts d'emprunt et d'assurance d'Air Canada, entraverait sa capacité d'attirer du capital, aurait un effet défavorable sur sa situation de trésorerie, limiterait sa capacité d'exercer ses activités et pourrait nuire gravement à Air Canada, à ses activités, à ses résultats d'exploitation et à sa situation financière.

Conjoncture économique et contexte géopolitique

Les résultats d'exploitation d'une compagnie aérienne comme Air Canada sont très sensibles à la conjoncture économique et au contexte géopolitique, qui influent sur la demande de transport aérien sur toutes les destinations en général ou sur certaines en particulier, et 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 les coûts fixes d'Air Canada sont substantiels, un repli économique prolongé ou marqué au Canada, aux États-Unis ou ailleurs dans le monde serait susceptible de nuire gravement à Air Canada, à ses activités, à ses résultats d'exploitation et à sa situation financière.

Les tarifs aériens, tout comme la demande de transport aérien, ont beaucoup fluctué dans les années passées et sont susceptibles de fluctuer encore beaucoup dans l'avenir. Air Canada n'est pas en mesure de prévoir avec certitude les conditions du marché ou 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, un climat d'instabilité géopolitique dans divers coins du monde, un plus grand souci des répercussions du transport aérien sur l'environnement et la tendance en faveur des modes de transport 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.

Régimes de retraite

Les lois du Canada qui régissent les régimes de retraite prévoient l'évaluation périodique de la situation de capitalisation de chaque régime agréé selon les principes de la continuité de l'exploitation (en supposant l'existence indéfinie du régime) et de la solvabilité (en supposant la résiliation immédiate du régime).

Les évaluations de la solvabilité des régimes de pension sont particulièrement sensibles aux taux d'intérêt à long terme et au rendement de l'actif des régimes, lesquels sont tributaires 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 considérablement les obligations d'Air Canada au titre de la capitalisation de ses régimes de retraite, ce qui porterait un grand préjudice à Air Canada, à ses activités, à ses résultats d'exploitation et à sa situation financière.

Voir la rubrique 9.4 du rapport de gestion de 2008 d'ACE et la rubrique 8.5 du présent rapport de gestion pour de plus amples renseignements sur les obligations de capitalisation des régimes de retraite d'Air Canada. Plus particulièrement, à compter de 2014, le règlement de 2009 cessera d'être en vigueur et les obligations de financement des régimes de retraite d'Air Canada varieront considérablement en fonction de plusieurs facteurs, notamment la nouvelle réglementation, les hypothèses et les méthodes utilisées et l'évolution de la conjoncture économique, principalement en ce qui concerne le rendement de l'actif des fonds et les variations des taux d'intérêt. Un déficit de capitalisation des régimes de retraite ou l'omission ou l'incapacité d'Air Canada de verser les cotisations en espèces requises pourraient porter un grave préjudice à Air Canada, à ses activités, à ses résultats d'exploitation et à sa situation financière.

Coûts du carburant

Le carburant a représenté la première charge en importance pour Air Canada en 2008, en pourcentage des charges d'exploitation. Le prix du carburant subit de grandes fluctuations sous l'influence, entre autres, des marchés internationaux, des événements géopolitiques et du taux de change entre les dollars américain et canadien. Air Canada ne peut prédire avec précision le prix du carburant. En 2006, comme en 2007 et 2008, les prix du carburant ont augmenté et atteint ou presque atteint des sommets historiques. La fluctuation importante du prix, voire le dépassement des niveaux actuels, pourrait nuire gravement à Air Canada, à ses activités, 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 pour la période de douze mois terminée le 30 septembre 2009, la direction d'Air Canada estime qu'une variation de 1 \$ US du prix moyen du baril de brut du WTI aurait provoqué une variation d'environ 26 M\$ des charges de carburant pour Air Canada au cours de cette période (avant 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 pétrole brut du WTI et le carburant seraient demeurées constantes et où les taux de change seraient demeurés stables.

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, ce qui l'expose aux fluctuations des cours du change entre le dollar canadien et le dollar américain. La direction d'Air Canada estime que, de octobre 2008 à septembre 2009, une augmentation de 0,01 \$ du taux

de change entre le dollar canadien et le dollar américain (par exemple de 1,08 \$ à 1,09 \$ par dollar US) aurait pu avoir des répercussions défavorables de l'ordre de 27 M\$ sur le résultat d'exploitation. À l'inverse, une baisse du taux de change aurait produit sur le résultat d'exploitation l'effet contraire. Air Canada engage des dépenses considérables en dollars américains au titre du carburant, des locations avions, des intérêts débiteurs, du service de la dette et des systèmes informatisés de réservations, alors qu'elle perçoit une part substantielle de son chiffre d'affaires en dollars canadiens. Une dépréciation sensible 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 Air Canada, à ses activités, à ses résultats d'exploitation et à sa situation financière. De plus, Air Canada peut 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, aux résultats de son exploitation ni à sa situation financière. Rien ne garantit que les futures conventions collectives qu'elle conclura avec les syndicats représentant ses employés ou que les résultats des arbitrages se feront à des conditions qui cadrent avec les attentes d'Air Canada ou sont comparables à celles des conventions collectives 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 à Air Canada, à ses activités, à ses résultats d'exploitation et à sa situation financière.

La majorité des employés d'Air Canada sont syndiqués. Les conventions collectives avec la Fraternité internationale des Teamsters (représentant certains employés d'aéroports et de centres d'appels aux États-Unis) et les plus récentes conventions collectives avec les syndicats représentant les salariés basés au Canada d'Air Canada ont été renouvelées ou prolongées et expireront maintenant en 2011. Les grèves et lock-outs sont légalement interdits pendant la durée 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 de nouveau sans conflit de travail ou action syndicale, ni qu'il n'y aura pas de conflit de travail occasionnant un litige ou une interruption ou 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 Air Canada, à ses activités, à ses résultats d'exploitation et à sa situation financière. De plus, un conflit ou arrêt de travail impliquant un groupe d'employés syndiqués de Jazz porterait vraisemblablement un grand préjudice à Air Canada, à ses activités, à ses résultats d'exploitation et à sa situation financière. De même, des conflits de travail chez les membres Star Alliance® partenaires d'Air Canada risqueraient de faire baisser le trafic apporté à Air Canada et pourraient, à terme, porter un grand préjudice à Air Canada, à ses activités, à ses résultats d'exploitation et à sa situation financière.

L'aviation commerciale se caractérise par de faibles marges brutes et des 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. Par conséquent, un changement même assez faible dans le nombre de passagers, les tarifs ou la composition du trafic aurait 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, Air Canada, ses activités, ses résultats d'exploitation et sa situation financière 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 Air Canada, à ses activités, à ses résultats d'exploitation et à sa situation financière.

Concurrence

Air Canada évolue dans un secteur d'activité où la concurrence est intense. Ces dernières années, plusieurs transporteurs ont fait leur entrée ou intensifié leur présence 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, y ont étendu leur présence ou ont annoncé leur intention de le faire. À l'instar de certains transporteurs américains, ils ont aussi percé sur les marchés transfrontaliers et des voyages d'agrément, ou y ont étendu leur présence. Certains transporteurs rivaux d'Air Canada, dont des américains, pourraient remanier en profondeur leur organisation (notamment par voie de fusion ou d'acquisition, ce que certains ont déjà fait) de manière à réduire leur endettement et à abaisser leurs coûts d'exploitation, ce qui les avantagerait par rapport à Air Canada. Air Canada fait aussi face à une concurrence accrue sur les marchés internationaux à mesure que les transporteurs y augmentent leur capacité, soit en prenant de l'expansion, soit en réorientant leur capacité intérieure vers les marchés internationaux 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, ou si d'autres concurrents américains arrivent à s'implanter sur le marché transfrontalier d'Air Canada, ou que 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. La décision d'Air Canada d'égaliser ces prix réduits pour maintenir son trafic passagers ferait baisser les rendements, ce qui serait susceptible à son tour de nuire gravement à Air Canada, à ses activités, à ses résultats d'exploitation et à sa situation financière. Qui plus est, la capacité d'Air Canada de réduire ses prix pour soutenir la concurrence d'autres transporteurs dépend de sa capacité à obtenir des marges d'exploitation acceptables et pourrait se trouver entravée par des politiques d'intérêt public visant à encourager la concurrence. En outre, les concurrents d'Air Canada continuent de mettre en oeuvre des mesures incitatives et promotionnelles et, dans de nombreux cas, ils augmentent leurs dépenses à ce titre. La décision de modifier les programmes actuels d'Air Canada pour lui permettre de demeurer concurrentielle et maintenir le trafic passager pourrait entraîner une augmentation de ses coûts.

En outre, la concentration des compagnies aériennes à laquelle on assiste pourrait accentuer davantage la concurrence, les compagnies issues de ces regroupements pouvant être en mesure de rivaliser plus efficacement avec Air Canada, ce qui ne manquerait pas de nuire considérablement à Air Canada, à ses activités, à ses résultats d'exploitation et à sa situation financière.

Contraintes imposées par des clauses restrictives

Certains des arrangements financiers et autres contrats importants auxquels Air Canada est partie sont assortis de clauses restrictives (portant notamment sur le seuil de liquidité, le BIIIALA minimal, les ratios de couverture des charges fixes 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 parce qu'elles réduisent sa liquidité, ou l'empêchent de contracter des emprunts, de créer des privilèges, de vendre des actifs, de verser des dividendes, d'engager des dépenses en immobilisations et de se livrer à des acquisitions, fusions et regroupements d'entreprises ou à un changement de contrôle. Les autres ententes de financement ou contrats importants qu'elle pourrait souscrire dans l'avenir risquent aussi d'être assortis de clauses qui la limiteront dans sa marge de manoeuvre opérationnelle et financière, ce qui pourrait nuire considérablement à sa capacité d'exercer ses activités et à sa rentabilité.

Tout manquement d'Air Canada à ses obligations contractuelles (notamment à ses clauses restrictives, financières ou autres) ou toute défaillance de sa part quant au remboursement de ses emprunts et coûts fixes pourrait entraîner toutes sortes de conséquences néfastes importantes, 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 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.

On se reportera à la rubrique 8.2 du présent rapport de gestion pour une description des clauses restrictives associées à l'une des ententes d'Air Canada concernant le traitement des cartes de crédit.

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 serait susceptible de nuire gravement à Air Canada, à ses activités, à ses résultats d'exploitation et à sa situation financière.

Mesures stratégiques, commerciales, technologiques et autres

De manière à pouvoir exercer ses activités, atteindre ses objectifs et rester compétitive, Air Canada doit continuellement rechercher, financer et mettre en oeuvre d'importantes mesures stratégiques, commerciales, technologiques et autres, comme celles qui concernent le programme de restructuration de son parc aérien, le programme de réaménagement des cabines de ses appareils, le nouveau modèle tarifaire, les mesures d'amélioration des processus administratifs, les mesures d'amélioration des technologies de l'information et d'autres mesures. Ces mesures, tout comme les modalités de leur établissement et de leur mise en oeuvre, peuvent subir l'effet néfaste d'une foule de facteurs, dont bon nombre échappent à la volonté d'Air Canada. Ces facteurs englobent, entre autres, la bonne exécution des obligations de tiers, comme les fournisseurs, la bonne intégration de ces mesures aux autres activités et processus d'Air Canada, et l'adoption et l'acceptation de ces mesures par les clients, fournisseurs et employés d'Air Canada. L'omission de réaliser en temps opportun ces activités de recherche et de conception, d'investissement ou de mise en oeuvre serait de nature à nuire à la capacité d'Air Canada d'exercer ses activités, d'atteindre ses objectifs et de rester compétitive, et risquerait de porter un grave préjudice à Air Canada, 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 grâce à l'introduction de Boeing 787 neufs et plus efficaces. Un retard ou manquement dans l'exécution du plan de restructuration du parc d'Air Canada, notamment un retard supplémentaire dans la livraison des gros-porteurs par les avionneurs ou 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 Air Canada, à ses activités, à ses résultats et à sa situation financière.

Dépendance à l'égard des technologies

Air Canada dépend largement de systèmes techniques, notamment des logiciels et matériels informatiques et de télécommunications et des systèmes et technologies tournant sur Internet, pour exercer ses activités, accroître son chiffre d'affaires et réduire 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 oeuvre adéquatement. Toute défaillance technique ou interruption ou tout abus de la sorte serait susceptible de nuire considérablement à l'exploitation d'Air Canada et de lui porter un grand préjudice ainsi qu'à ses activités, à ses résultats d'exploitation et à sa situation financière.

Approvisionnements 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 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. Or 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 d'un fournisseur 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. De plus, compte tenu de la conjoncture économique actuelle, rien ne garantit que les fournisseurs d'Air Canada seront en mesure de maintenir leur viabilité. 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 lui porter un grave préjudice ainsi qu'à ses activités, à ses résultats d'exploitation et à sa situation financière.

Aéroplan

Grâce à son entente commerciale avec Aéroplan SEC (« Aéroplan »), Air Canada peut offrir à ses clients membres Aéroplan la possibilité de gagner des milles Aéroplan. En fonction de sondages réalisés auprès de la clientèle, la direction d'Air Canada est d'avis que le fait de récompenser les clients avec des milles Aéroplan 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 Aéroplan de ses obligations envers Air Canada aux termes du contrat de participation et de services commerciaux d'Aéroplan et dans le cadre du programme Aéroplan ou une interruption imprévue des services Aéroplan indépendante de la volonté d'Air Canada pourrait porter un grand préjudice à Air Canada, à ses activités, à ses résultats d'exploitation et à sa situation financière.

Jazz

Aux termes du CAC, Jazz transporte les clients d'Air Canada sur les marchés à faible trafic et les marchés à fort trafic en période creuse partout au Canada et sur certaines destinations aux États-Unis. Elle procure également un précieux apport de trafic sur les routes de l'exploitation principale d'Air Canada. Aux termes du CAC de Jazz, Air Canada rémunère Jazz d'après certains des frais qu'elle engage. Air Canada rembourse également à Jazz, au prix coûtant, 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. L'augmentation importante de ces coûts refacturés, l'inexécution des obligations contractuelles de Jazz envers Air Canada, l'interruption imprévue des services de Jazz ou l'arrêt des services de Jazz, tous des facteurs indépendants de la volonté d'Air Canada, pourraient porter un grave préjudice à Air Canada, à ses activités, à ses résultats d'exploitation et à sa 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 heures de vols effectuées pour son compte par Jazz.

Star Alliance®

Les ententes stratégiques et commerciales qu'Air Canada a conclues avec les membres Star Alliance® lui rapportent d'importantes retombées, notamment celles qui concernent l'exploitation de vols à code multiple, l'harmonisation des correspondances, la réciprocité des programmes de fidélisation respectifs et l'accès aux salons aéroportuaires des autres compagnies membres. Le fait pour un membre clé de quitter le réseau Star Alliance® ou d'être dans l'incapacité de s'acquitter de ses obligations au titre de ces ententes pourrait nuire gravement à Air Canada, à ses activités, à ses résultats d'exploitation et à sa situation financière.

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 international Pearson de Toronto. Les retards ou les interruptions de service causés par des incidents liés à la sûreté ou à d'autres raisons, les conditions météorologiques et les conflits de travail des employés des aéroports, des bagagistes, des contrôleurs aériens et des autres travailleurs qui ne sont pas à l'emploi d'Air Canada ou pour d'autres raisons indépendantes de la

volonté d'Air Canada seraient susceptibles de porter un grand préjudice à Air Canada, à ses activités, à ses résultats d'exploitation et à sa situation financière.

Litiges en cours

La Commission européenne, le ministère 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 service de fret, dont Air Canada. Les autorités en matière de concurrence ont demandé des renseignements à Air Canada dans le cadre de leur enquête. Air Canada collabore entièrement à ces enquêtes, qui ont entraîné (ou vont entraîner) des actions en justice contre Air Canada et un certain nombre de compagnies aériennes et de transporteurs de fret devant certaines autorités, notamment l'Union européenne, où toutes les étapes de la procédure menant à une décision ont été franchies. Air Canada est également défenderesse à un certain nombre de recours collectifs intentés aux États-Unis et au Canada en raison de ces mêmes allégations.

En 2008, Air Canada a inscrit une provision d'un montant estimatif provisoire de 125 M\$. Cette estimation se fonde uniquement sur l'état d'avancement actuel des enquêtes et des poursuites ainsi que sur l'évaluation, par Air Canada, de l'issue possible de certaines d'entre elles. La provision ne couvre pas les actions intentées devant toutes les autorités, mais seulement celles au sujet desquelles l'information est suffisante. La direction d'Air Canada a déterminé qu'il est actuellement impossible de prédire avec certitude l'issue de toutes les poursuites et enquêtes. D'autres provisions substantielles pourraient devoir être constituées et celles-ci pourraient nuire gravement à la situation financière d'Air Canada.

En février 2006, Jazz a intenté une action 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 contre Jazz et Air Canada invoquant diverses violations de la loi sur la concurrence, à savoir notamment que la relation commerciale entre Jazz et Air Canada contrevenait 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. Le 16 octobre 2009, Jazz a renoncé à son action contre Porter devant la Cour supérieure de justice de l'Ontario. Toutefois, Jazz a continué son action contre la TPA devant la Cour fédérale du Canada, à laquelle Porter est intervenue. La demande reconventionnelle déposée par Porter devant la Cour supérieure de justice de l'Ontario contre Jazz et Air Canada est suspendue en attendant l'issue de la demande reconventionnelle déposée parallèlement devant la Cour fédérale. La direction d'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 de 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 demandé l'instruction de la plainte contre Air Canada. 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 d'Air Canada a établi qu'elle n'était pas en mesure pour le moment de déterminer avec certitude l'issue de l'enquête de la Commission.

Litiges éventuels

Dans le cadre de l'exercice de leurs activités ou relativement à l'interprétation d'ententes existantes, les compagnies aériennes s'exposent à des réclamations et poursuites, dont des recours collectifs. Les litiges ou les réclamations à venir pourraient avoir un effet néfaste sur Air Canada, ses activités et ses résultats d'exploitation.

Personnel essentiel

La capacité d'Air Canada de mener à bien son plan d'entreprise 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 éléments qualifiés dont elle pourrait avoir besoin dans 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 (que ce soit au pays ou à l'étranger, ou que cela concerne Air Canada, un autre transporteur ou aucun transporteur) 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 empruntant les vols d'Air Canada en particulier. Ils pourraient 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 et le resserrement des conditions de sûreté pourraient porter un grand préjudice à Air Canada, à ses activités, à ses résultats d'exploitation et à sa situation financière.

Épidémies (syndrome respiratoire aigu sévère (« SRAS »), grippe A(H1N1) 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, au Canada, 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 durement affecté la demande passagers sur les destinations d'Air Canada. Cette situation a grandement nui au trafic sur l'ensemble du réseau. L'OMS est d'avis qu'il existe un risque important d'une pandémie de grippe. Air Canada continue de surveiller le risque lié à la grippe A(H1N1). Bien qu'Air Canada ait mis en place des plans d'intervention à l'égard du risque lié à la grippe A(H1N1), elle n'est pas en mesure de prévoir si ce risque se concrétisera ni d'évaluer son incidence éventuelle sur ses activités. La résurgence du SRAS, de la grippe A(H1N1), l'éclosion de quelque autre forme d'épidémie (au pays comme à l'étranger) ou encore la publication d'un nouvel avertissement aux voyageurs de la part de l'OMS (visant des villes ou régions du Canada ou d'autres pays) nuiraient considérablement à la demande passagers. La réduction du trafic qui en résulterait dans les marchés desservis par Air Canada serait susceptible de porter un grand préjudice à Air Canada, 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 pour se 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 en ligne pourrait nuire à la réputation d'Air Canada sur le plan de la sécurité et, par ricochet, porter un grand préjudice à Air Canada, 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 la résultante 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 et le prix des voyages aériens est également fonction de facteurs tels la conjoncture économique et le contexte géopolitique, les conflits armés, les risques de conflits armés ou d'attentats terroristes, les tarifs et les conditions météorologiques. 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 régissent, entre autres, les questions de sûreté, de sécurité, de protection des renseignements personnels, de licence, de concurrence, d'environnement (dont les niveaux sonores et les émissions de carbone) et, dans une certaine mesure, de tarification. D'autres lois et règlements peuvent être proposés et des décisions rendues qui viendront 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, y compris ceux qui portent 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 à Air Canada, à ses activités, à ses résultats d'exploitation et à sa situation financière. 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 à Air Canada, à ses activités, 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 Air Canada et sur ses activités internationales.

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, 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 Air Canada, ses activités, sa situation financière et ses résultats d'exploitation.

Augmentation des frais d'assurance

Depuis les attentats du 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 peuvent ou ne veulent 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 Air Canada, 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 millions de dollars 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 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 Air Canada, ses activités, ses résultats d'exploitation et sa situation financière.

15. 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 communication 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 et chef de la direction (le « chef de la direction ») et du 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 PCGR.

Dans les documents déposés par la Société pour l'exercice 2008, le chef de la direction et le chef des Affaires financières de la Société ont attesté, 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.

Dans les documents déposés par la Société pour le troisième trimestre de 2009, le chef de la direction et le chef des Affaires financières de la Société ont attesté, en application du *Règlement 52-109*, de l'adéquation de l'information financière communiquée, 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.

Le Comité de vérification, des finances et du risque de la Société a examiné le présent rapport de gestion ainsi que les états financiers consolidés intermédiaires, et le Conseil d'administration de la Société a approuvé ces documents aux fins de publication.

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, a conclu, au 30 septembre 2009, que les procédures et contrôles de communication de la Société 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) les informations 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 enregistrées, traitées, résumées et déclarées dans les délais prévus par lesdites lois sur les valeurs mobilières.

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 conclu, en date du 30 septembre 2009, que les contrôles internes à l'égard de l'information financière avaient été conçus de manière à 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 PCGR.

Pour ce faire, la direction ainsi que le chef de la direction et le chef des Affaires financières sont parties aux critères définis dans le cadre intégré de contrôle interne du Committee of Sponsoring Organizations (le « COSO ») de la Treadway Commission.

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 du troisième trimestre de 2009 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.

16. Mesures financières hors PCGR

Le BAIIALA est une unité ne relevant pas des PCGR couramment utilisée dans le secteur du transport aérien pour mesurer le bénéfice avant intérêts, impôts, amortissement et locations avions. Cette unité de mesure donne un aperçu des résultats d'exploitation avant les coûts de location d'avions et l'amortissement, coûts qui varient sensiblement d'une compagnie aérienne à l'autre en raison de la façon dont chacune finance son matériel volant et ses autres actifs. La Société présente le BAIIALA avant et après la provision pour les enquêtes sur le fret et les poursuites connexes pour ne pas risquer de fausser l'analyse des tendances à la base de ses rendements commerciaux. Comme le BAIIALA n'est pas une unité de mesure conforme aux PCGR du Canada pour la présentation d'états financiers et qu'il n'a pas de sens normalisé, il ne saurait se comparer à des mesures similaires présentées par d'autres sociétés ouvertes.

Le BAIIALA avant provision pour les enquêtes sur le fret et les poursuites connexes et le BAIIALA d'Air Canada sont rapprochés du résultat d'exploitation comme suit :

(en millions de dollars canadiens)	Troisièmes trimestres			Neuf premiers mois		
	2009	2008	Variation (\$)	2009	2008	Variation (\$)
Air Canada						
Résultat d'exploitation selon les PCGR avant provision pour enquêtes sur le fret	68 \$	112 \$	(44) \$	(233) \$	107 \$	(340) \$
Rajouter :						
Locations avions	81	67	14	250	199	51
Amortissement	171	176	(5)	495	520	(25)
BAIIALA avant provision pour enquêtes sur le fret	320	355	(35)	512	826	(314)
Provision pour enquêtes sur le fret	-	-	-	-	(125)	125
BAIIALA	320 \$	355 \$	(35) \$	512 \$	701 \$	(189) \$
ACE consolidé						
Résultat d'exploitation selon les PCGR avant provision pour enquêtes sur le fret	68 \$	105 \$	(37) \$	(239) \$	76 \$	(315) \$
Rajouter :						
Locations avions	81	67	14	250	199	51
Amortissement	170	174	(4)	490	514	(24)
BAIIALA avant provision pour enquêtes sur le fret	319	346	(27)	501	789	(288)
Provision pour enquêtes sur le fret	-	-	-	-	(125)	125
BAIIALA	319 \$	346 \$	(27) \$	501 \$	664 \$	(163) \$

17. Glossaire

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.