



2009

Rapport de gestion

Le 11 février 2010

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	4
5.	Participations	5
6.	Méthodes comptables	12
6.1	Futures modifications de normes comptables	12
6.2	Normes internationales d'information financière	13
7.	Résultats d'exploitation du quatrième trimestre de 2009.....	14
7.1	Air Canada.....	16
7.2	Éléments non sectoriels et éliminations (« ENSE »).....	17
8.	Résultats d'exploitation – 2009.....	18
8.1	Air Canada.....	20
8.2	Éléments non sectoriels et éliminations (« ENSE »).....	22
9.	Gestion financière et gestion du capital	23
9.1	Analyse de la situation financière.....	23
9.2	Flux de trésorerie consolidés	24
9.3	Obligations contractuelles	26
9.4	Gestion du capital.....	27
9.5	Capital social.....	28
10.	Résultats financiers trimestriels	29
11.	Instruments financiers et gestion du risque.....	30
12.	Arrangements hors bilan.....	31
13.	Opérations entre apparentés	31
14.	Estimations comptables critiques	35
15.	Facteurs de risque.....	36
16.	Contrôles et procédures.....	46
17.	Principales informations annuelles.....	48
18.	Glossaire	49

1. Avant-propos

Gestion ACE Aviation Inc. (« ACE ») a été constituée le 29 juin 2004 en société de portefeuille de placement 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 14 décembre 2009, ACE a racheté le reste des obligations convertibles de premier rang moyennant un prix d'achat total de 64 M\$. En outre, le 6 janvier 2010, ACE a réalisé une offre de rachat substantielle visant une tranche de 20 M\$ de ses actions au prix de 6,20 \$ l'action. Le conseil continue d'examiner des alternatives en ce qui concerne ses titres de créance et de participation dans Air Canada afin de maximiser le rendement pour les actionnaires.

Les états financiers d'ACE ont été établis selon les règles de présentation propres à l'hypothèse de la continuité de l'exploitation, qui se fonde en outre sur la matérialisation des actifs et le règlement des passifs dans le cours normal de l'activité. Depuis le 27 octobre 2009, ACE ne consolide plus la situation financière, les résultats d'exploitation et les flux de trésorerie d'Air Canada. La participation d'ACE dans Air Canada est depuis cette date comptabilisée à la valeur de consolidation et la valeur comptable de cette participation est ajustée pour tenir compte de la quote-part du résultat après dilution revenant à la Société.

Le présent rapport de gestion doit être lu en parallèle avec les états financiers consolidés vérifiés d'ACE pour 2009 et les notes complémentaires. « 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 18. Sauf indication contraire, le présent rapport de gestion est à jour au 11 février 2010. 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 15, *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 vérifiés de 2009 ainsi que les notes complémentaires, 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 15, *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 évalués à la juste valeur d'ACE au 31 janvier 2010 et au 31 décembre 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 pourraient ne pas être comparables 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.

(en millions de dollars canadiens)	31 janvier 2010	31 décembre 2009
Trésorerie et équivalents de trésorerie ²⁾	50 \$	71 \$
Intérêts à recevoir sur le prêt à Air Canada	5	3
Actions d'Air Canada ¹⁾	100	99
Prêt garanti à Air Canada ¹⁾	150	150
	305	323
Obligations à court terme	(3)	(3)
Éventualités ³⁾	-	-
	(3)	(3)
Actif net à la juste valeur ²⁾	302 \$	320 \$
Actif net à la juste valeur par action – de base ²⁾	9,30 \$	8,97 \$

- 1) *Au 31 janvier 2010, ACE détenait une participation de 27 % dans Air Canada, composée de 75 millions d'actions à droit de vote de catégorie B et détenait un prêt garanti de 150 M\$ consenti 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, qui peuvent être exercés en tout temps et viennent à échéance quatre ans après la date d'émission. La valeur des actions d'Air Canada, qui totalise 100 M\$ au 31 janvier 2010 et 99 M\$ au 31 décembre 2009, est établie en fonction du cours de l'action de catégorie B d'Air Canada le 31 janvier 2010, à la TSX, soit 1,33 \$, et du cours de cette action au 31 décembre 2009, soit 1,32 \$. Le prêt garanti consenti à Air Canada est inclus dans le tableau ci-dessus, pour un capital de 150 M\$.*
- 2) *Comme il est plus amplement décrit à la rubrique 9.5 du présent rapport de gestion, le 6 janvier 2010, ACE a réalisé une offre de rachat substantielle visant une tranche de 20 M\$ de ses actions au prix de 6,20 \$ l'action. Au 31 janvier 2010, 32 465 484 actions ordinaires étaient émises et en circulation (35 691 289 au 31 décembre 2009).*
- 3) *ACE 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. On se reportera à la rubrique 12, Arrangements hors bilan, plus loin. La liquidation éventuelle d'ACE pourrait donner lieu à des coûts additionnels et à d'autres passifs.*

4. Faits marquants

Les faits marquants ci-dessous se sont produits dans la période allant du 1^{er} janvier 2009 au 11 février 2010.

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, que 8,3 millions d'actions privilégiées convertibles avaient été déposées et rachetées dans le cadre d'une offre de rachat substantielle, au prix de 20,00 \$ au comptant l'action privilégiée, pour un prix de rachat total 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\$ conformément aux modalités de l'offre de rachat substantielle.

Le 29 juillet 2009, ACE a annoncé que sa participation à la facilité de crédit de 600 M\$ accordée à Air Canada représentait 150 M\$. La participation au prêt d'ACE, de 150 M\$, 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. Aux termes 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 3,2 millions d'actions privilégiées restantes au prix de 23,00 \$ l'action privilégiée, pour un prix de rachat total de 74 M\$.

Le 27 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. Le 26 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 janvier 2010, 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 \$.

ACE ne consolide plus la situation financière, les résultats d'exploitation et les flux de trésorerie d'Air Canada avec prise d'effet le 27 octobre 2009. La participation d'ACE dans Air Canada est depuis comptabilisée à la valeur de consolidation, c'est-à-dire que la valeur comptable de la participation dans Air Canada est ajustée pour tenir compte de la quote-part proportionnelle du résultat et des autres éléments du résultat étendu après dilution revenant à la Société.

Le 14 décembre 2009, ACE a versé un prix de rachat total de 64 M\$ pour le reste de ses obligations de premier rang convertibles.

Le 6 janvier 2010, ACE a annoncé avoir accepté le rachat, aux fins d'annulation, d'au total 1 401 094 actions à droit de vote variable de catégorie A et 1 824 711 actions à droit de vote de catégorie B au prix de 6,20 \$ l'action, pour un prix de rachat total de 20 M\$ conformément aux modalités de l'offre de rachat substantielle.

5. Participations

Au 31 décembre 2009, les principaux investissements d'ACE sont les suivants :

- une participation de 27,0 % (75 millions d'actions à droit de vote de catégorie B) dans Air Canada;
- un prêt garanti de 150 M\$ consenti à Air Canada.

ACE détient aussi une participation de 28,4 % dans Soutien et Services Techniques Aéro Inc. (« ACTS Aéro »), propriétaire exclusif d'Aveos Performance aéronautique inc. (« Aveos »). Au 31 décembre 2009, la valeur comptable de la participation d'ACE dans ACTS Aéro était de néant.

Ces investissements sont plus amplement décrits ci-dessous. En 2008, ACE a procédé à la vente des participations qu'elle détenait encore dans Aéroplan et Jazz.

Air Canada

Aperçu

Air Canada comprend les services de transport de passagers et de fret exploités par Air Canada et les services connexes.

Ces activités ont été menées par Air Canada, Société en commandite AC Cargo (« Air Canada Cargo ») jusqu'au 30 novembre 2009 inclusivement, Société en commandite ACGHS (« Services au sol Air Canada » ou « ACGHS ») jusqu'au 30 novembre 2009 inclusivement, et Société en commandite Touram (« Vacances Air Canada »).

Le 1^{er} décembre 2009, les activités d'Air Canada Cargo et de Services au sol Air Canada, auparavant exploitées par ces filiales en propriété exclusive d'Air Canada, ont été fusionnées avec celles d'Air Canada et les filiales en question sont à présent des divisions d'Air Canada. Ces fusions n'ont eu aucune incidence sur les états financiers consolidés.

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

Air Canada est un transporteur de fret aérien intérieur et transfrontalier Canada-États-Unis, et utilise les capacités de fret des appareils exploités par Air Canada et Jazz. (Avant le 1^{er} décembre 2009, ces services étaient fournis par Air Canada Cargo.) Air Canada assure des services de transport international de fret sur les lignes entre le Canada et les principaux marchés de l'Europe, de l'Asie, de l'Amérique du Sud et de l'Australie au moyen de la capacité de fret d'appareils 777 de Boeing et d'autres gros-porteurs exploités par Air Canada.

Jusqu'au 1^{er} décembre 2009, les Services au sol Air Canada assuraient des services d'escale pour le compte d'Air Canada, de Jazz et d'autres compagnies aériennes, en concentrant leur action sur les escales situées au Canada. Les services assurés comprenaient notamment des services d'enregistrement des passagers, de gestion des portes d'embarquement et de gestion et traitement des marchandises et des bagages, ainsi que des services de nettoyage de cabine et de dégivrage d'avion et des services aux appareils sur l'aire de trafic. Depuis l'intégration des activités d'ACGS, le 1^{er} décembre 2009, Air Canada offre ces services directement.

Vacances Air Canada est l'un des principaux voyagistes au Canada. Établie à Montréal et à Toronto, elle exerce ses activités sur le marché des voyages d'agrément à l'étranger (Antilles, Mexique, États-Unis, Europe, Amérique du Sud et Asie) : elle élabore, commercialise et distribue des forfaits vacances grâce à un réseau d'agences de voyages indépendantes au Canada ainsi que par l'intermédiaire de son site Web « vacancesaircanada.com ».

Sommaire des événements importants

Dans le but de réduire les risques d'illiquidité, Air Canada a effectué les opérations suivantes en 2009 :

- Air Canada a procédé à un placement public d'actions et de bons de souscription qui s'est traduit par un produit net de 249 M\$.
- 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\$. La facilité de crédit, dont le terme est de cinq ans, porte actuellement intérêt à un taux de 12,75 %. Le premier remboursement de capital est exigible en août 2010. Les 10 millions de bons de souscription également émis aux termes de la facilité de crédit permettent aux porteurs d'instruments de créance d'acquérir jusqu'à 10 millions d'actions d'Air Canada. ACE a fourni un financement de 150 M\$ dans le cadre de la facilité de crédit, comme il est décrit ci-dessous.
- 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 sur les régimes de retraite d'Air Canada »). Le règlement de 2009 sur les régimes de retraite d'Air Canada dispense Air Canada de verser des cotisations spéciales au titre du coût 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 passés autorisées par la *Loi de l'impôt sur le revenu*. Aux termes 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. Ce nombre d'actions correspondait à 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 (dans les deux cas : après prise en compte de l'émission des actions). Le produit net de la vente des actions détenues par la fiducie sera versé en totalité dans les caisses des régimes de retraite.
- Pour l'ensemble de l'exercice 2009, Air Canada a dégagé des flux de trésorerie totaux provenant d'emprunts, y compris la facilité de crédit décrite ci-dessus, de 926 M\$; elle a réalisé un produit de 103 M\$ à la vente d'actifs, enregistré des produits de 552 M\$ d'opérations de cession-bail et elle a dégagé des produits de 230 M\$ tirés d'engagements contractuels. Les réductions de la dette à long terme au cours de 2009, notamment des remboursements au titre de certains des financements et opérations de cession-bail susmentionnés, se sont chiffrées à 1 237 M\$.

Au 31 décembre 2009, le solde de la trésorerie, des équivalents de trésorerie et des placements à court terme d'Air Canada s'établissait à 1 407 M\$ (1 005 M\$ au 31 décembre 2008).

Garantie d'une obligation d'Air Canada

Le 7 mai 2009, ACE est intervenue relativement au contrat de travail conclu entre Air Canada et M. Calin Rovinescu, son président et chef de la direction, afin de garantir les paiements exigés à Air Canada aux termes du contrat.

De plus, ACE a convenu de faire en sorte que soit émise une lettre de crédit bancaire irrévocable d'un montant maximum de 5 M\$. Au 31 décembre 2009, selon une décision concertée des parties, la lettre de crédit n'avait pas été émise.

Prêt d'ACE à Air Canada

Le 29 juillet 2009, ACE s'est portée partie prêteuse à la facilité de crédit de 600 M\$ d'Air Canada avec plusieurs autres prêteurs, pour un montant de 150 M\$ qui représentait 25 % de la facilité de crédit.

Aux termes de la facilité de crédit, ACE a reçu le 30 juillet 2009 1 250 000 bons de souscription visant l'achat d'actions à droit de vote de catégorie B d'Air Canada à un prix d'exercice de 1,51 \$ l'action. Les bons de

souscription peuvent être exercés en tout temps et viennent à échéance quatre ans après la date d'émission. Le 19 octobre 2009, ACE a reçu 1 250 000 bons de souscription supplémentaires assortis d'un prix d'exercice de 1,44 \$ l'action, pouvant être exercés en tout temps et venant à échéance quatre ans après la date d'émission.

Les dispositions de la facilité de crédit d'Air Canada permettent, au plus tard au premier anniversaire de la facilité et sous certaines conditions, à Air Canada de demander une augmentation de la limite de la facilité d'au plus 100 M\$ en obtenant de nouveaux engagements auprès des prêteurs existants ou de nouveaux prêteurs. La quote-part de la facilité de crédit revenant à ACE est remboursable en 16 versements trimestriels égaux et consécutifs de 7,5 M\$ à compter d'août 2010, et par le versement d'un montant final de 30 M\$ exigible en juillet 2014.

La facilité de crédit porte intérêt au taux le plus élevé entre le taux des acceptations bancaires ou 3,00 %, plus 9,75 % (12,75 % au 31 décembre 2009). Elle peut être remboursée en tout temps, en partie ou en totalité, moyennant paiement des frais applicables et sous réserve d'un remboursement minimum de 10 M\$.

Les obligations d'Air Canada aux termes de la facilité de crédit sont garanties par une sûreté de premier rang et par une hypothèque constituée sur la quasi-totalité des biens actuels et futurs d'Air Canada et de ses filiales, sous réserve de certaines exclusions et de certains privilèges autorisés. La facilité de crédit contient les déclarations et garanties habituelles et elle assujettit Air Canada aux conditions commerciales habituelles, notamment des clauses restrictives, des clauses financières et des cas de défaut. Selon les clauses financières, Air Canada est tenue de maintenir, en date du dernier jour ouvrable du mois, un niveau de liquidité minimal (défini dans l'accord de crédit et généralement fondé sur les soldes des postes Trésorerie et équivalents et Placements à court terme) de 800 M\$ et un BAIIALA minimum (bénéfice avant intérêts, impôts sur les bénéfices, amortissement, locations avions, certains produits (charges) hors exploitation et éléments exceptionnels) et de respecter un certain ratio de couverture des intérêts établi à la fin de chaque trimestre.

L'accord de crédit exige qu'Air Canada maintienne en tout temps des liquidités soumises à restrictions de 800 M\$ dans des comptes assujettis à des conventions de contrôles de titres. Les titres dans ces comptes feront l'objet de restrictions si Air Canada ne respecte pas certaines conditions de la facilité de crédit.

Dilution de la participation d'ACE dans Air Canada

Protocoles sur les retraites d'Air Canada

Comme il a été décrit ci-dessus, aux termes des protocoles sur les retraites, Air Canada peut émettre 17 647 059 actions à droit de vote de catégorie B qui correspondent à une participation de 15 %, après dilution, dans Air Canada, émise à la date des protocoles sur les retraites à une fiducie (la « fiducie »). Le produit net de la vente des actions détenues par la fiducie sera versé en totalité dans les caisses des régimes de retraite. En conséquence, le 26 octobre 2009, Air Canada a émis 17 647 059 actions à droit de vote de catégorie B en faveur de la fiducie.

Placement public d'actions et de bons de souscription d'Air Canada

Comme il a été décrit ci-dessus, le 27 octobre 2009, Air Canada a réalisé un placement public par prise ferme aux termes duquel elle a vendu à un syndicat de preneurs fermes 160 500 000 unités (les « unités ») d'Air Canada au prix de 1,62 \$ l'unité, pour un produit global de 260 M\$ (produit net de 249 M\$ déduction faite des frais relatifs au placement et de la rémunération des preneurs fermes).

Chaque unité se compose d'une action à droit de vote variable de catégorie A (les « actions à droit de vote variable ») ou d'une action à droit de vote de catégorie B (les « actions à droit de vote » et, collectivement avec les actions à droit de vote variable, les « actions ») d'Air Canada et d'un demi-bon de souscription d'une action. Chaque bon de souscription d'action entier est un « bon de souscription ». Chaque bon de souscription confère à son porteur le droit d'acquérir une action à droit de vote variable ou une action à droit de vote (chacune étant une « action liée à un bon de souscription ») au prix d'exercice de 2,20 \$ par action liée à un bon de souscription en tout temps jusqu'à la date qui tombe 36 mois après le 27 octobre 2009. Si, avant l'expiration des bons de souscription, le cours moyen pondéré en fonction du volume sur 20 jours des actions à droit de vote variable à la TSX est d'au moins 4,00 \$, ou celui des actions à droit de vote à la TSX est d'au moins 4,00 \$ (un « cas d'avancement de l'échéance »), Air Canada aura le droit, dans les 10 jours ouvrables suivant le cas d'avancement de l'échéance, d'avancer l'échéance des bons de souscription.

Dilution d'Air Canada et perte de contrôle en résultant

Du fait de l'émission d'actions par Air Canada les 26 et 27 octobre 2009, la participation d'ACE dans Air Canada a été ramenée de 75 % à 27 % et ACE a cessé d'exercer un contrôle sur Air Canada. ACE a par conséquent comptabilisé une perte de dilution de 411 M\$.

Depuis le 27 octobre 2009, ACE ne consolide plus la situation financière, les résultats d'exploitation et les flux de trésorerie d'Air Canada, et la participation d'ACE dans Air Canada est comptabilisée à la valeur de consolidation et la valeur comptable de la participation dans Air Canada est ajustée pour tenir compte de la quote-part du résultat après dilution et des autres éléments du résultat étendu revenant à la Société. Une perte liée à une participation à la valeur de consolidation de 7 M\$ a été constatée pour représenter la quote-part des résultats après dilution enregistrés jusqu'au 31 décembre 2009 et revenant à ACE. La quote-part des autres éléments du résultat étendu d'Air Canada revenant à ACE, soit 15 M\$, a été comptabilisée au titre de la quote-part des autres éléments du résultat étendu après dilution revenant à ACE jusqu'au 31 décembre 2009.

Valeur comptable de la participation d'ACE dans Air Canada

En décembre 2009, ACE a comptabilisé une provision pour perte sur la participation dans Air Canada de 219 M\$ du fait d'un ajustement de la valeur comptable découlant d'une réduction durable de la valeur de la participation de la Société dans Air Canada qui a été ramenée à 99 M\$ étant donné le cours de clôture de l'action d'Air Canada au 31 décembre 2009 (1,32 \$ l'action de catégorie B) à la TSX.

Valeur comptable d'Air Canada avant les éléments suivants :	721 \$
Perte de dilution d'Air Canada	(411)
Valeur comptable d'Air Canada au 27 octobre 2009, après perte de dilution	310
Quote-part de la perte, après le 27 octobre 2009	(7)
Quote-part des autres éléments du résultat étendu, après le 27 octobre 2009	15
Provision pour perte sur la participation dans Air Canada	(219)
Valeur comptable d'Air Canada au 31 décembre 2009	99 \$
Total de l'actif d'Air Canada au 31 décembre 2009	10 406 \$
Total du passif d'Air Canada au 31 décembre 2009	8 759 \$
Perte d'Air Canada pour l'exercice terminé le 31 décembre 2009	(24) \$

La perte de 630 M\$ sur la participation d'ACE dans Air Canada, inscrite à l'état consolidé des résultats, est composée de la perte de dilution d'Air Canada (411 M\$) et de la provision pour perte sur la participation dans Air Canada (219 M\$).

ACTS Aéro

ACTS SEC proposait des services complets de maintenance, de réparation et de révision avions dans le monde entier.

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

Monétisation

Le 16 octobre 2007, ACTS SEC a vendu la quasi-totalité de ses actifs, passifs et activités à ACTS Aéro, nouvelle entité créée pour faire l'acquisition de l'actif d'ACTS SEC. ACTS Aéro détient 100 % de la propriété de Soutien & Services Techniques ACTS Aéro Inc. qui, le 23 septembre 2008, a changé de dénomination sociale pour s'appeler Aveos Performance aéronautique inc. (« Aveos »). À la suite de la monétisation d'ACTS, le billet intersociétés de 200 M\$ à payer à ACE par ACTS a été réglé sous la forme de l'émission de parts supplémentaires d'ACTS SEC à ACE. Après règlement de certaines obligations, l'opération s'est soldée, pour ACE, par un produit de 723 M\$ en espèces. Après le 31 décembre 2007, ACE a reçu un produit supplémentaire de 40 M\$ en espèces provenant de fonds mis en mains tierces qui étaient conditionnels à l'exécution de certains

contrats conclus avec des fournisseurs en vertu de modalités précises. De plus, à la clôture de l'opération, Air Canada a reçu un produit de 65 M\$ en espèces, dont 28 M\$ au titre de la vente d'un immeuble, 20 M\$ au titre de l'Entente de non-concurrence et de transfert des protocoles de réparation et 17 M\$ au titre du remboursement d'un billet.

ACE a réalisé un gain de 565 M\$ à la monétisation en 2007, gain qui tient compte des fonds entiers reçus après la clôture. ACE conserve la propriété exclusive d'ACTS SEC, qui est à présent une société inactive, et ACTS Aéro poursuit les activités exercées auparavant par ACTS SEC. À la suite du rachat de l'action échangeable émise à un apparenté de Grupo TACA décrit ci-dessous, et de l'établissement du régime initial d'intéressement à long terme d'ACTS, ACE détient une participation de 23 % (28,4 % au 31 décembre 2009) dans ACTS Aéro. Le bilan consolidé ne comprend pas la situation financière ni les résultats d'exploitation d'ACTS Aéro du fait que ACTS Aéro est comptabilisée à la valeur de consolidation par suite de la monétisation. En date du 16 octobre 2007, la participation nette d'ACE dans ACTS Aéro s'élevait à 76 M\$.

La Société a conclu diverses opérations entre apparentés après le retrait d'ACTS du périmètre de consolidation d'ACE.

Ces opérations sont comptabilisées à leur valeur d'échange. On se reportera à la rubrique 13, *Opérations entre apparentés*, pour la description des opérations entre la Société et ACTS Aéro.

Acquisition d'Aeroman

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

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

Perte au titre de la participation dans ACTS Aéro

En décembre 2008, la Société a comptabilisé une perte de 10 M\$ relativement à sa participation à la valeur de consolidation dans ACTS Aéro. Au 31 décembre 2009, la valeur comptable de la participation de la Société dans ACTS Aéro est de néant (néant au 31 décembre 2008).

Le 22 janvier 2010, ACE a conclu une convention de restructuration et de blocage avec Aveos, ACTS Aéro, des prêteurs et d'autres actionnaires. Aux termes de la restructuration, qui devrait être finalisée au premier trimestre de 2010, ACE a convenu de procéder, à la clôture, au transfert de ses actions dans ACTS Aéro à une société nouvellement constituée dans laquelle ACE ne détiendra aucune participation, moyennant une contrepartie nulle.

Aéroplan

Aperçu

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

ACE détient une participation indirecte dans Aéroplan Société en commandite du fait des parts qu'elle détient dans le Fonds de revenu Aéroplan. Aéroplan a été incluse dans le périmètre de consolidation de la Société jusqu'au

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

Récapitulatif des cessions de parts en 2008

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

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

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

Jazz

Aperçu

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

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

Récapitulatif des cessions de parts en 2008

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

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

Depuis le 2 juin 2008, date à laquelle ont été vendues les parts du Fonds de revenu Jazz Air, ACE ne détient plus de participation dans Jazz.

Cession de participations dans le secteur de l'aviation

Le tableau ci-dessous présente la perte liée à la participation d'ACE dans Air Canada, le gain à la vente de parts d'Aéroplan et de Jazz, les gains et pertes réalisés sur d'autres actifs en 2009, 2008 et 2007 du fait d'opérations de cession, par voie de vente, de diverses participations et de la perte de valeur de participations et actifs dans le secteur de l'aviation.

(en millions de dollars canadiens)	2009¹⁾	2008	2007
Perte de dilution liée à Air Canada	(411) \$	- \$	- \$
Provision pour perte sur la participation dans Air Canada	(219)	- \$	- \$
Perte liée à la participation d'ACE dans Air Canada	(630) \$	- \$	- \$
Vente de parts du Fonds de revenu Aéroplan	- \$	830 \$	539 \$
Vente de parts du Fonds de revenu Jazz Air	-	167	233
Gain à la vente de parts d'Aéroplan et de Jazz	- \$	997 \$	772 \$
Gain à la monétisation d'ACTS	- \$	- \$	565 \$
US Airways	- \$	- \$	8 \$
Provision pour perte de valeur dans POLARIS	(68)	-	-
Provision pour perte de valeur sur des 767 de Boeing	-	(38)	-
Provision pour perte sur la participation dans ACTS Aéro	-	(10)	-
Autres	(2)	(3)	21
Gain (perte) sur d'autres actifs	(70) \$	(51) \$	29 \$
	(700) \$	946 \$	1 366 \$

1) ACE ne consolide plus les résultats, la situation financière et les flux de trésorerie d'Air Canada depuis le 27 octobre 2009. On se reportera à la rubrique 5, Participations, du présent rapport de gestion.

6. Méthodes comptables

Le présent rapport de gestion doit être lu en parallèle avec les états financiers consolidés vérifiés et les notes complémentaires d'ACE pour 2009. 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 résultats d'ACE rendent compte de la consolidation d'Air Canada jusqu'au 27 octobre 2009. Depuis cette date, la participation que détient ACE dans Air Canada est comptabilisée à la valeur de consolidation. En conséquence, le résultat d'exploitation d'ACE pour 2009 n'est pas directement comparable au résultat d'exploitation de 2008.

Les principes et méthodes comptables ayant présidé à l'établissement des états financiers vérifiés de 2009 d'ACE sont décrits à la note 2 afférente aux états financiers consolidés vérifiés d'ACE pour l'exercice 2009.

Pour dresser les états financiers consolidés d'ACE conformément aux PCGR du Canada, la direction doit établir des estimations et poser des hypothèses qui influent sur l'actif et le passif déclarés, sur la présentation du passif éventuel et sur les montants déclarés des produits et des charges pour la période visée par les états financiers. ACE révisé ces estimations et hypothèses à intervalles réguliers, en fonction des antécédents et d'autres facteurs pertinents. Les montants réels pourraient différer sensiblement de ces estimations et hypothèses. On se reportera à la rubrique 14 du présent rapport de gestion pour un complément d'information sur les estimations comptables critiques d'ACE.

6.1 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 de ces nouvelles normes.

Le chapitre 1582 remplace le chapitre 1581 et il établit des normes pour la comptabilisation d'un regroupement d'entreprises. Il constitue l'équivalent canadien de la Norme internationale d'information financière IFRS 3, « Regroupements d'entreprises ». Le chapitre s'applique prospectivement aux regroupements d'entreprises pour lesquels la date d'acquisition se situe au début du premier exercice 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.

6.2 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. Le plan vise à déterminer l'incidence que les IFRS auront sur la Société et il progresse comme prévu.

Le bilan consolidé d'ACE rend compte désormais des principaux actifs suivants au 31 décembre 2009 :

- la trésorerie et les équivalents de trésorerie;
- une participation de 27,0 % (75 millions d'actions à droit de vote de catégorie B) dans Air Canada;
- un prêt garanti de 150 M\$ à Air Canada.

Bien que l'évaluation ne soit pas encore terminée, la Société ne s'attend pas à repérer des différences entre ses actuelles méthodes comptables et les méthodes qu'elle doit ou devrait appliquer dans la préparation d'états financiers selon les IFRS. La Société continue de surveiller la situation en ce qui a trait aux nouvelles normes.

7. Résultats d'exploitation du quatrième trimestre de 2009

Le rapprochement ci-après fournit des renseignements supplémentaires permettant de distinguer les ENSE des résultats d'Air Canada incorporés dans les états financiers consolidés du quatrième trimestre de 2009.

(en millions de dollars canadiens)	Quatrième trimestre de 2009		
	Air Canada ¹⁾	ENSE	Total ACE
Produits d'exploitation			
Produits passages	727 \$	- \$	727 \$
Produits fret	34	-	34
Autres produits	54	-	54
	815	-	815
Charges d'exploitation			
Carburant avions	209	-	209
Salaires et charges sociales	135	-	135
Redevances aéroportuaires et de navigation	79	-	79
CAC de Jazz	79	-	79
Amortissement	55	-	55
Maintenance avions	68	-	68
Restauration et fournitures connexes	26	-	26
Communications et technologies de l'information	26	-	26
Locations avions	26	-	26
Commissions	16	-	16
Autres charges d'exploitation	100	1	101
	819	1	820
Perte d'exploitation	(4)	(1)	(5)
Produits (charges) hors exploitation			
Intérêts créditeurs	-	3	3
Intérêts débiteurs	(29)	-	(29)
Intérêts capitalisés	-	-	-
Perte liée à la participation d'ACE dans Air Canada	-	(630)	(630)
Perte au rachat d'obligations de premier rang convertibles d'ACE	-	(1)	(1)
Gain sur instruments financiers constatés à la juste valeur	21	-	21
Pertes liées à des participations et autres placements	-	(7)	(7)
	(8)	(635)	(643)
Perte avant les éléments suivants	(12)	(636)	(648)
Participation sans contrôle	(1)	8	7
Perte de change	(18)	-	(18)
Économie d'impôts	-	3	3
Perte du trimestre	(31) \$	(625) \$	(656) \$

1) ACE ne consolide plus les résultats, la situation financière et les flux de trésorerie d'Air Canada depuis le 27 octobre 2009. On se reportera à la rubrique 5, Participations, du présent rapport de gestion.

Le rapprochement ci-après fournit des renseignements supplémentaires permettant de distinguer les ENSE des résultats d'Air Canada incorporés dans les états financiers consolidés du quatrième trimestre de 2008.

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

Les résultats d'exploitation d'ACE rendent compte de la consolidation des activités d'Air Canada jusqu'au 27 octobre 2009 dans la colonne Air Canada. Après cette date, Air Canada est comptabilisée à la valeur de consolidation. Par conséquent, les résultats d'exploitation d'ACE pour le quatrième trimestre de 2009 ne sont pas directement comparables à ceux du quatrième trimestre de 2008.

ACE a inscrit une perte d'exploitation de 5 M\$ au quatrième trimestre de 2009 contre une perte d'exploitation de 150 M\$ au quatrième trimestre de 2008. Les résultats consolidés d'ACE du quatrième trimestre de 2008 intégraient la perte d'exploitation de 146 M\$ d'Air Canada.

ACE a enregistré des produits d'exploitation de 815 M\$ et des charges d'exploitation de 820 M\$ au quatrième trimestre de 2009. Au cours de la période correspondante de 2008, ACE avait enregistré des produits d'exploitation de 2 496 M\$ et des charges d'exploitation de 2 646 M\$. À la suite de la déconsolidation d'Air Canada, les produits d'exploitation et les charges d'exploitation d'ACE au quatrième trimestre de 2009 ne sont pas directement comparables à ceux du quatrième trimestre de 2008.

Les charges hors exploitation se chiffrent à 643 M\$ pour le quatrième trimestre de 2009, contre des charges hors exploitation de 125 M\$ au quatrième trimestre de 2008. Les charges hors exploitation du quatrième trimestre de 2009 comprennent la perte de 630 M\$ qu'a subie ACE à l'égard de sa participation dans Air Canada, laquelle tient compte de la perte de dilution de 411 M\$ d'Air Canada et de la provision de 219 M\$ au titre de la perte sur la participation dans Air Canada. Au quatrième trimestre de 2008, une provision de 10 M\$ au titre de la perte sur la participation dans ACTS Aéro a été inscrite. Les charges hors exploitation du quatrième trimestre de 2009 comprennent également une perte de 7 M\$ liée à la participation dans Air Canada après le 27 octobre 2009, comparativement à une perte de 62 M\$ au quatrième trimestre de 2008 relativement à la participation dans ACTS Aéro.

Au quatrième trimestre de 2009, un montant de 7 M\$ de la perte nette a été attribué à la participation sans contrôle, contre un montant de 176 M\$ de la perte nette attribuée à la participation sans contrôle au quatrième trimestre de 2008.

Pour le quatrième trimestre de 2009, la perte de change s'est établie à 18 M\$, contre une perte de change de 527 M\$ au quatrième trimestre de 2008.

La perte du quatrième trimestre de 2009 se chiffre à 656 M\$, soit (18,38) \$ par action après dilution. Au quatrième trimestre de 2008, ACE avait subi une perte de 633 M\$, soit (18,12) \$ par action après dilution.

7.1 Air Canada

Le texte ci-après se fonde sur les résultats rendus publics par Air Canada pour le quatrième trimestre de 2009.

Air Canada a inscrit une perte nette de 56 M\$ ou (0,25) \$ par action après dilution au quatrième trimestre de 2009, contre une perte nette de 727 M\$, ou (7,27) \$ par action après dilution, au quatrième trimestre de 2008. La perte nette du quatrième trimestre de 2009 comprend un gain de change de 108 M\$ attribuable surtout à l'appréciation du dollar canadien entre le 30 septembre 2009 et le 31 décembre 2009. Pour 1 \$ US, le taux de change à midi, le 31 décembre 2009, était de 1,0466 \$ CA, tandis qu'il était de 1,0722 \$ CA le 30 septembre 2009, à midi. Les résultats du quatrième trimestre de 2008 reflétaient une perte de change de 527 M\$.

Au quatrième trimestre de 2009, les produits d'exploitation, de 2 348 M\$, ont diminué de 150 M\$, soit 6 %, par rapport aux produits d'exploitation de 2 498 M\$ du quatrième trimestre de 2008. Cette baisse des produits d'exploitation est surtout attribuable au repli de 152 M\$, ou 7 %, des produits passages par rapport à la période correspondante de 2008. La baisse des produits passages vient d'un recul du rendement unitaire, qui a fléchi de 7,3 % par rapport au quatrième trimestre de 2008. Le trafic a progressé de 0,4 % en regard d'une capacité qui a été relevée de 2,0 %, faisant glisser de 1,3 point le coefficient d'occupation. Les PPSMO ont diminué de 8,8 % par rapport à la période correspondante de 2008, en raison à la fois d'un repli du rendement unitaire et d'une baisse du coefficient d'occupation.

Les charges d'exploitation se chiffrent à 2 431 M\$ pour le quatrième trimestre de 2009, en baisse de 213 M\$, ou 8 %, par rapport aux charges d'exploitation de 2 644 M\$ du quatrième trimestre de 2008. La réduction de 191 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 quatrième trimestre de 2009, les charges d'exploitation par siège-mille offert (« CESMO ») ont diminué de 9,8 % par rapport au quatrième trimestre de 2008. Exclusion faite de la charge de carburant, les CESMO ont régressé de 3,2 % en raison principalement de l'incidence favorable de l'appréciation du dollar canadien par rapport au dollar américain, et de la baisse des charges salariales et sociales. Ces diminutions des CESMO (exclusion faite de la charge de carburant) ont été atténuées par une réduction des charges de maintenance avions en glissement annuel.

7.2 Éléments non sectoriels et éliminations (« ENSE »)

Les ENSE comprennent les activités non sectorielles et les activités de financement et d'investissement d'ACE. Comme il a été mentionné plus haut, la comptabilisation de la participation d'ACE dans Air Canada a été modifiée au quatrième trimestre de 2009 par suite de la déconsolidation d'Air Canada. Elle est désormais comptabilisée à la valeur de consolidation dans la colonne ENSE.

Des charges hors exploitation de 635 M\$ ont été constatées au quatrième trimestre de 2009 au titre des ENSE, contre des charges hors exploitation de 81 M\$ au quatrième trimestre de 2008.

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

- Au quatrième trimestre de 2009, ACE a comptabilisé une perte de dilution de 411 M\$ du fait de l'émission d'actions par Air Canada, laquelle a ramené la participation d'ACE dans Air Canada de 75 % à 27 %. En décembre 2009, ACE a également inscrit une provision pour perte sur participation dans Air Canada de 219 M\$ du fait d'un ajustement de la valeur comptable découlant d'une moins-value durable de la valeur de la participation de la Société dans Air Canada pour la ramener à 99 M\$ en fonction du cours de clôture de l'action d'Air Canada au 31 décembre 2009 (1,32 \$ l'action de catégorie B) à la TSX.
- Au quatrième trimestre de 2008, ACE a constitué une provision pour perte de 10 M\$ liée à la cession de sa participation dans ACTS Aéro. Aux 31 décembre 2008 et 2009, la participation d'ACE dans ACTS Aéro avait une valeur comptable de néant.
- Le rachat pour annulation, en janvier 2009, de 80 % des obligations de premier rang convertibles d'ACE en circulation au 31 décembre 2008, le rachat d'actions privilégiées convertibles d'ACE et le rachat du reste des obligations de premier rang convertibles en décembre 2009 ont donné lieu à une diminution des intérêts débiteurs de 15 M\$.
- L'état consolidé des résultats d'ACE pour le quatrième trimestre de 2009 rendait compte d'une perte de 7 M\$ liée à la participation d'ACE dans Air Canada par rapport à une perte de 62 M\$ liée à la participation que détenait ACE dans ACTS Aéro pour le quatrième trimestre de 2008.

Au quatrième trimestre de 2009, une tranche de 8 M\$ de la perte nette a été attribuée à la participation sans contrôle, contre 180 M\$ de la perte attribuée à la participation sans contrôle au quatrième trimestre de 2008. Cette variation est principalement attribuable à l'adoption de la comptabilisation à la valeur de consolidation en ce qui concerne la participation d'ACE dans Air Canada.

8. Résultats d'exploitation – 2009

Le rapprochement ci-après fournit des renseignements supplémentaires permettant de distinguer les ENSE des résultats d'Air Canada incorporés dans les états financiers consolidés pour l'exercice terminé le 31 décembre 2009.

(en millions de dollars canadiens)	2009		
	Air Canada ¹⁾	ENSE	Total ACE
Produits d'exploitation			
Produits passages	7 196 \$	- \$	7 196 \$
Produits fret	282	-	282
Autres produits	728	-	728
Produits externes	8 206	-	8 206
Produits intersectoriels	1	(1)	-
	8 207	(1)	8 206
Charges d'exploitation			
Carburant avions	2 056	-	2 056
Salaires et charges sociales	1 468	4	1 472
Redevances aéroportuaires et de navigation	822	-	822
CAC de Jazz	825	-	825
Amortissement	550	(5)	545
Maintenance avions	625	-	625
Restauration et fournitures connexes	248	-	248
Communications et technologies de l'information	255	-	255
Locations avions	276	-	276
Commissions	156	-	156
Autres charges d'exploitation	1 162	8	1 170
	8 443	7	8 450
Perte d'exploitation	(236)	(8)	(244)
Produits (charges) hors exploitation			
Intérêts créditeurs	12	5	17
Intérêts débiteurs	(316)	(5)	(321)
Intérêts capitalisés	4	-	4
Perte liée à la participation d'ACE dans Air Canada	-	(630)	(630)
Perte sur autres actifs	(70)	-	(70)
Perte au rachat d'obligations de premier rang convertibles et d'actions privilégiées convertibles d'ACE	-	(44)	(44)
Gain sur instruments financiers constatés à la juste valeur	94	-	94
Pertes liées à des participations et autres placements	-	(7)	(7)
Autres	(5)	-	(5)
	(281)	(681)	(962)
Perte avant les éléments suivants	(517)	(689)	(1 206)
Participation sans contrôle	(12)	(1)	(13)
Gain de change	531	-	531
Charge d'impôts	(1)	(3)	(4)
Bénéfice net (perte) de l'exercice	1 \$	(693) \$	(692) \$

1) ACE ne consolide plus les résultats, la situation financière et les flux de trésorerie d'Air Canada depuis le 27 octobre 2009. On se reportera à la rubrique 5, Participations, du présent rapport de gestion.

Le rapprochement ci-après fournit des renseignements supplémentaires permettant de distinguer les ENSE des résultats d'Air Canada incorporés dans les états financiers consolidés pour l'exercice terminé le 31 décembre 2008.

(en millions de dollars canadiens)	2008		
	Air Canada	ENSE	Total ACE
Produits d'exploitation			
Produits passages	9 713 \$	- \$	9 713 \$
Produits fret	515	-	515
Autres produits	851	1	852
Produits externes	11 079	1	11 080
Produits intersectoriels	3	(3)	-
	11 082	(2)	11 080
Charges d'exploitation			
Carburant avions	3 419	-	3 419
Salaires et charges sociales	1 877	31	1 908
Redevances aéroportuaires et de navigation	1 001	-	1 001
CAC de Jazz	948	-	948
Amortissement	694	(8)	686
Maintenance avions	659	-	659
Restauration et fournitures connexes	314	-	314
Communications et technologies de l'information	286	-	286
Locations avions	279	-	279
Commissions	194	-	194
Autres charges d'exploitation	1 450	10	1 460
	11 121	33	11 154
Bénéfice (perte) d'exploitation avant l'élément ci-dessous	(39)	(35)	(74)
Provision pour les enquêtes sur le fret	(125)	-	(125)
Perte d'exploitation	(164)	(35)	(199)
Produits (charges) hors exploitation			
Intérêts créditeurs	57	27	84
Intérêts débiteurs	(319)	(54)	(373)
Intérêts capitalisés	37	-	37
Gain à la vente de parts d'Aéroplan et de Jazz	-	997	997
Perte sur d'autres actifs	(34)	(17)	(51)
Gain sur instruments financiers constatés à la juste valeur	92	-	92
Pertes liées à des participations et autres placements	-	(64)	(64)
Autres	(3)	1	(2)
	(170)	890	720
Bénéfice (perte) avant les éléments suivants	(334)	855	521
Participation sans contrôle	(12)	250	238
Perte de change	(655)	-	(655)
Charge d'impôts	(24)	(200)	(224)
Bénéfice net (perte) de l'exercice	(1 025) \$	905 \$	(120) \$

Les résultats d'exploitation d'ACE rendent compte de la consolidation des activités d'Air Canada jusqu'au 27 octobre 2009 dans la colonne Air Canada. Après cette date, Air Canada est comptabilisée à la valeur de consolidation. Par conséquent, les résultats d'exploitation d'ACE pour 2009 ne sont pas directement comparables à ceux de 2008.

ACE a inscrit une perte d'exploitation de 244 M\$ en 2009 contre une perte d'exploitation de 74 M\$, avant provision pour les enquêtes sur le fret, en 2008. En 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 des produits d'exploitation de 8 206 M\$ et des charges d'exploitation de 8 450 M\$ en 2009. Au cours de la période correspondante de 2008, ACE avait inscrit des produits d'exploitation de 11 080 M\$ et des charges d'exploitation de 11 154 M\$. Du fait de la déconsolidation d'Air Canada, les produits d'exploitation et les charges d'exploitation d'ACE pour 2009 ne sont pas directement comparables à ceux de 2008.

Les charges hors exploitation se chiffrent à 962 M\$ en 2009, contre des produits hors exploitation de 720 M\$ en 2008. En 2009 ACE a inscrit une perte de 630 M\$ liée à sa participation dans Air Canada. ACE a constaté au titre des charges hors exploitation une perte de 44 M\$ au rachat d'obligations de premier rang convertibles et d'actions privilégiées convertibles. Le prix de rachat, attribué à la composante passif de ces instruments hybrides, était supérieur aux valeurs comptables respectives, d'où la comptabilisation d'une perte de 44 M\$. Les composantes capitaux propres résiduelles des instruments rachetés, qui totalisaient 199 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 9.5 du présent rapport de gestion pour un complément d'information à cet égard. Étaient compris dans les résultats de 2008 des gains totalisant 997 M\$ à la vente par ACE de parts du Fonds de revenu Aéroplan et du Fonds de revenu Jazz Air.

En 2009, un montant de 13 M\$ du bénéfice net a été attribué à la participation sans contrôle, contre 238 M\$ de la perte attribuée à la participation sans contrôle en 2008.

En 2009, la Société a inscrit un gain de change de 531 M\$, contre une perte de change de 655 M\$ en 2008.

La perte nette de 2009 se chiffre à 692 M\$, ou (19,56) \$ par action après dilution. En 2008, la perte nette se chiffrait à 120 M\$, ou (2,59) \$ par action après dilution. Le bénéfice net 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 et la perte de change de 655 M\$ qu'elle avait inscrite. La perte nette de 2009 tient compte de la perte de 630 M\$ liée à la participation d'ACE dans Air Canada, atténuée par l'avantage de gains de change de 531 M\$.

8.1 Air Canada

Le texte ci-après se fonde sur les résultats rendus publics par Air Canada pour 2009.

Air Canada a inscrit une perte de 24 M\$, ou (0,18) \$ par action après dilution, en 2009, contre une perte de 1 025 M\$, ou (10,25) \$ par action après dilution, en 2008.

Le bénéfice net de 2009 comprend un gain de change de 657 M\$ contre une perte de change de 655 M\$ en 2008. Le gain est attribuable à l'appréciation du dollar canadien entre le 31 décembre 2008 et le 31 décembre 2009. Pour 1 \$ US, le taux de change à midi, le 31 décembre 2009, était de 1,0466 \$ CA, tandis qu'il était de 1,2246 \$ CA le 31 décembre 2008, à midi.

En 2009, les produits d'exploitation, de 9 739 M\$, ont diminué de 1 343 M\$, ou 12 %, par rapport aux produits d'exploitation de 11 082 M\$ inscrits en 2008. La baisse des produits d'exploitation est surtout attribuable au repli de 1 214 M\$, ou 12 %, 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 7,6 % par rapport à 2008. Le trafic a régressé de 5,2 % en regard d'une capacité qui a été rabattue de 4,4 %, faisant baisser de 0,7 point le coefficient d'occupation. Les PPSMO se sont repliés de 8,4 % par rapport à 2008, en raison principalement de la baisse du rendement unitaire mais également du

fléchissement du coefficient d'occupation. La dépréciation du dollar canadien au cours de 2009 par rapport à 2008 a eu des retombées positives sur les produits passages libellés en devises de 184 M\$.

En 2009, les charges d'exploitation de 10 055 M\$ se sont repliées de 1 066 M\$, ou 10 %, comparativement aux charges d'exploitation de 11 121 M\$ constatées en 2008. La réduction de 971 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.

En 2009, les CESMO ont diminué de 5,4 % par rapport à 2008. Exclusion faite de la charge de carburant, les CESMO se sont accrues de 3,3 % par rapport à 2008. Les répercussions défavorables de la dépréciation du dollar canadien par rapport au dollar américain sont responsables d'environ 44 % de la croissance des CESMO (exclusion faite de la charge de carburant) en 2009. Outre les effets du change, ont aussi joué dans la croissance des CESMO : l'accroissement des charges de maintenance des appareils, les majorations tarifaires au titre du CAC de Jazz, la hausse des coûts de propriété unitaires et les réductions de capacité, qui ont une incidence disproportionnée sur les CESMO du fait que la structure de coûts d'Air Canada ne varie pas de façon proportionnelle aux fluctuations de la capacité à court terme.

Les charges hors exploitation d'Air Canada se chiffrent à 355 M\$ pour 2009, contre des charges hors exploitation de 170 M\$ pour 2008. Parmi les facteurs à avoir contribué à la variation des charges hors exploitation en glissement annuel, figurent :

- Une augmentation de 130 M\$ du montant net des intérêts débiteurs par rapport à 2008 liée à :
 - Une diminution de 43 M\$ des intérêts créditeurs attribuable à la fois au recul des taux d'intérêt et à la baisse des soldes de trésorerie;
 - Une augmentation de 54 M\$ des intérêts débiteurs largement due aux nouveaux financements réalisés en 2009 et aux répercussions défavorables du change sur les intérêts débiteurs. Ces augmentations ont été en partie annulées par la baisse des taux d'intérêt moyens en glissement annuel. En outre, pour 2009, Air Canada a inscrit des charges s'élevant à 25 M\$ liées à la cession-bail de quatre appareils 777 de Boeing ainsi qu'une charge de 9 M\$ liée à la résiliation des contrats de location-acquisition de deux A340 d'Airbus et à la vente ultérieure de ces appareils. Ces augmentations ont été atténuées par une réduction des intérêts débiteurs sur les acomptes avant livraison sur des 777 de Boeing par rapport à 2008;
 - Une baisse de 33 M\$ des intérêts capitalisés, par rapport à 2008.
- En 2009, Air Canada a comptabilisé une moins-value de 68 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 elle a suspendu toutes les activités concernant la mise en œuvre du système de réservation. En outre, Air Canada a inscrit une perte sur actifs de 24 M\$ relativement à la cession-bail de trois appareils 777 de Boeing.
- Pour 2008, Air Canada a inscrit une moins-value de 38 M\$ liée au retrait de son parc de 767-200 de Boeing ainsi qu'un gain de 7 M\$ sur la vente de stocks liés à ces appareils.
- Le gain lié aux ajustements de juste valeur des instruments dérivés se chiffre à 95 M\$ pour 2009, contre un gain de 92 M\$ pour 2008. Le gain évalué à la valeur de marché sur les instruments financiers constaté en 2009 est principalement lié à la variation de la juste valeur des dérivés liés au carburant.

8.2 Éléments non sectoriels et éliminations (« ENSE »)

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

Des charges hors exploitation de 681 M\$ ont été constatées au titre des ENSE en 2009, contre des produits hors exploitation de 890 M\$ pour 2008.

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

- Au quatrième trimestre de 2009, ACE a comptabilisé une perte de dilution de 411 M\$ du fait de l'émission d'actions par Air Canada, laquelle a ramené la participation d'ACE dans Air Canada de 75 % à 27 %. En décembre 2009, ACE a également inscrit une provision pour perte sur participation dans Air Canada de 219 M\$ du fait d'un ajustement de la valeur comptable découlant d'une moins-value durable de la valeur de la participation de la Société dans Air Canada pour la ramener à 99 M\$ en fonction du cours de clôture de l'action d'Air Canada au 31 décembre 2009 (1,32 \$ l'action de catégorie B) à la TSX.
- En 2009, ACE a constaté, dans les charges hors exploitation, une perte de 44 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 44 M\$. Les composantes capitaux propres résiduelles des instruments, qui totalisaient 199 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 9.5 du présent rapport de gestion pour un complément d'information à cet égard.
- En 2008, des gains totalisant 997 M\$ ont été inscrits au titre des ENSE à la vente par ACE de parts du Fonds de revenu Aéroplan et du Fonds de revenu Jazz Air.
- Le rachat pour annulation, en janvier 2009, de 80 % des obligations de premier rang convertibles d'ACE en circulation au 31 décembre 2008, le rachat d'actions privilégiées convertibles d'ACE et le rachat du reste des obligations de premier rang convertibles en décembre 2009 ont donné lieu à une diminution des intérêts débiteurs de 49 M\$.

En 2009, un montant de 1 M\$ du bénéfice net a été attribué à la participation sans contrôle, contre 250 M\$ de la perte attribuée à la participation sans contrôle pour 2008.

9. Gestion financière et gestion du capital

ACE ne consolide plus les résultats, la situation financière et les flux de trésorerie d’Air Canada depuis le 27 octobre 2009. On se reportera à la rubrique 5, *Participations*, du présent rapport de gestion.

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

Bilan consolidé condensé (en millions de dollars canadiens)	31 décembre 2009	31 décembre 2008
Actif		
Trésorerie, équivalents de trésorerie et placements à court terme	71 \$	1 813 \$
Actifs à court terme	3	1 396
Participation dans Air Canada	99	-
Prêt à recevoir d’Air Canada	150	-
Immobilisations corporelles	-	7 469
Actifs incorporels	-	698
Dépôts et autres actifs	-	495
	323 \$	11 871 \$
Passif		
Passif à court terme	3 \$	3 704 \$
Dette à long terme et obligations locatives	-	4 980
Actions privilégiées convertibles	-	206
Passif au titre des prestations de retraite et d’avantages complémentaires	-	1 585
Autres passifs à long terme	-	420
	3	10 895
Participation sans contrôle	-	512
Capitaux propres	320	464
	323 \$	11 871 \$

* Se reporter à la rubrique 12, Arrangements hors bilan.

9.1 Analyse de la situation financière

Le texte qui suit se fonde sur le bilan d’ACE au 31 décembre 2009 par rapport à son bilan non consolidé au 31 décembre 2008.

Trésorerie et équivalents de trésorerie

Au 31 décembre 2009, la trésorerie et les équivalents de trésorerie d’ACE se chiffraient à 71 M\$. Au 31 décembre 2008, la trésorerie et les équivalents de trésorerie d’ACE sur une base non consolidée se chiffraient à 808 M\$. On se reportera à la rubrique 9.2 du présent rapport de gestion pour une analyse des variations de la trésorerie et des équivalents de trésorerie.

Participation dans Air Canada

Le 29 juillet 2009, ACE s’est portée partie prêteuse à la facilité de crédit de 600 M\$ d’Air Canada avec plusieurs autres prêteurs, pour un montant de 150 M\$ qui représentait 25 % de la facilité de crédit. ACE ne consolide plus la situation financière, les résultats d’exploitation et les flux de trésorerie d’Air Canada depuis le 27 octobre 2009. La participation d’ACE dans Air Canada est depuis comptabilisée à la valeur de consolidation. Au quatrième trimestre de 2009, ACE a comptabilisé une perte de dilution de 411 M\$ du fait de l’émission d’actions par Air Canada, laquelle a ramené la participation d’ACE dans Air Canada de 75 % à 27 %. En décembre 2009, ACE a également inscrit une provision pour perte sur participation dans Air Canada de 219 M\$ du fait d’un

ajustement de la valeur comptable découlant d'une moins-value durable de la valeur de la participation de la Société dans Air Canada pour la ramener à 99 M\$ en fonction du cours de clôture de l'action d'Air Canada au 31 décembre 2009 (1,32 \$ l'action de catégorie B) à la TSX.

Obligations de premier rang convertibles

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 déposées un prix de rachat global de 233 M\$. Le 14 décembre 2009, la Société a versé un prix d'achat total de 64 M\$ au rachat du reste 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 restaient au prix de rachat de 23,00 \$ l'action. Au premier trimestre de 2009, la Société a versé pour les actions déposées un prix de rachat total de 186 M\$. Au troisième trimestre de 2009, la Société a versé pour les actions restantes un prix de rachat total de 74 M\$.

Capitaux propres

Au 31 décembre 2009, les capitaux propres d'ACE s'établissaient à 320 M\$, en baisse de 144 M\$ au cours de 2009 du fait surtout de la perte de 692 M\$ atténuée par le montant de 556 M\$ au titre des autres éléments du résultat étendu.

9.2 Flux de trésorerie consolidés

ACE ne consolide plus les résultats, la situation financière et les flux de trésorerie d'Air Canada depuis le 27 octobre 2009. On se reportera à la rubrique 5, *Participations*, du présent rapport de gestion.

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

(en millions de dollars canadiens)	Quatrièmes trimestres			Exercices		
	2009	2008	Variation (\$)	2009	2008	Variation (\$)
Flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation	19 \$	(291) \$	310 \$	(168) \$	(110) \$	(58) \$
Flux de trésorerie liés aux activités de financement	160	269	(109)	(409)	(2 095)	1 686
Flux de trésorerie liés aux activités d'investissement	(1 284)	8	(1 292)	(659)	1 212	(1 871)
Variation nette de la trésorerie et des équivalents de trésorerie pendant la période	(1 105)	(14)	(1 091)	(1 236)	(993)	(243)
Trésorerie et équivalents au début de la période	1 176	1 321	(145)	1 307	2 300	(993)
Trésorerie et équivalents à la fin de la période	71 \$	1 307 \$	(1 236) \$	71 \$	1 307 \$	(1 236) \$

* La trésorerie et les équivalents de trésorerie ne tiennent pas compte de placements à court terme de 506 M\$ au 31 décembre 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 sur une base non consolidée pour 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 en espèces de 900 \$ par tranche de 1 000 \$ du capital. 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 31 décembre 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\$.
- En décembre 2009, ACE a racheté le reste des obligations de premier rang convertibles pour un prix total de 64 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 non consolidée en 2008 :

- Le 10 janvier 2008, ACE a accepté le rachat aux fins d'annulation d'un total de 40 023 427 actions à droit de vote variable de catégorie A et de 9 894 166 actions à droit de vote de catégorie B au prix de 30,00 \$ l'action, pour un prix de rachat total de 1 498 M\$, conformément aux modalités 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 total de 500 M\$, conformément aux modalités 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

Le texte ci-après se fonde sur les résultats rendus publics par Air Canada pour 2009.

Dans le but de réduire les risques de liquidité, Air Canada a effectué les opérations suivantes en 2009 :

- Air Canada a procédé à un placement public d'actions et de bons de souscription qui s'est traduit par un produit net de 249 M\$.
- 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\$. La facilité de crédit, dont le terme est de cinq ans, porte actuellement intérêt à un taux de 12,75 %. Le premier remboursement de capital est exigible en août 2010. Les 10 millions de bons de souscription également émis aux termes de la facilité de crédit permettent aux porteurs d'instruments de créance d'acquérir jusqu'à 10 millions d'actions d'Air Canada. ACE a fourni un financement de 150 M\$ dans le cadre de la facilité de crédit, comme il est décrit ci-dessous.
- 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 des cotisations spéciales au titre du coût 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 passés autorisées par la *Loi de l'impôt sur le revenu*. Aux termes 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. Ce nombre d'actions correspondait à 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 (dans les deux cas : après prise en compte de l'émission des actions). Le produit net de la vente des actions détenues par la fiducie sera versé en totalité dans les caisses des régimes de retraite.
- Pour l'ensemble de l'exercice 2009, Air Canada a dégagé des flux de trésorerie totaux provenant d'emprunts, y compris la facilité de crédit décrite ci-dessus, de 926 M\$; elle a réalisé un produit de 103 M\$ à la vente d'actifs, enregistré des produits de 552 M\$ d'opérations de cession-bail et elle a dégagé des produits de 230 M\$ tirés d'engagements contractuels. Les réductions de la dette à long terme au cours de 2009, notamment des remboursements au titre de certains des financements et opérations de cession-bail susmentionnés, se sont chiffrées à 1 237 M\$.

Au 31 décembre 2009, le solde de la trésorerie, des équivalents de trésorerie et des placements à court terme d'Air Canada s'établissait à 1 407 M\$ (1 005 M\$ au 31 décembre 2008).

9.3 Obligations contractuelles

Le 5 novembre 2009, le Conseil d'administration a autorisé le rachat contre espèces des obligations de premier rang convertibles d'ACE. Les obligations ont été rachetées le 14 décembre 2009 pour un prix d'achat total de 64 M\$.

9.4 Gestion du capital

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

(en millions de dollars canadiens)	2009	2008
Obligations convertibles de premier rang	-	289 \$
Actions privilégiées convertibles	-	206
Participation sans contrôle	-	512
Capitaux propres	320	464
Capital	320 \$	1 471 \$

Au 31 décembre 2009, le capital d'ACE se chiffrait à 320 M\$, en baisse de 1 151 M\$ par rapport à 2008. Au 31 décembre 2009, la trésorerie et les équivalents de trésorerie d'ACE se chiffraient à 71 M\$. (808 M\$ au 31 décembre 2008).

La stratégie commerciale d'ACE, qui est de rehausser la valeur pour l'actionnaire et d'offrir à celui-ci un remboursement de capital, a influencé les objectifs de gestion du capital. Conformément à cette stratégie, en 2008 et en 2009, le conseil d'administration d'ACE a autorisé un remboursement de capital aux actionnaires de la Société et le rachat des obligations de premier rang convertibles et des actions privilégiées convertibles, comme il est décrit plus amplement ci-dessus. Dans l'avenir, le conseil continuera à étudier des possibilités de maximiser le rendement pour les actionnaires d'ACE.

Obligations de premier rang convertibles

En janvier 2009, la Société a procédé à une offre de rachat substantielle qui a donné lieu au rachat pour annulation de 80 % de ses obligations de premier rang convertibles en circulation au 31 décembre 2008, au prix d'achat en espèces de 900 \$ 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 de premier rang convertibles déposées un prix de rachat total de 233 M\$. Le 14 décembre 2009, la Société a racheté le reste de ses obligations de premier rang convertibles pour un prix d'achat total de 64 M\$.

Actions privilégiées convertibles

En janvier et en mars 2009, la Société a procédé à deux offres de rachat substantielles qui ont donné lieu au 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 pour les actions déposées un prix de rachat total de 186 M\$. En septembre 2009, la Société a conclu une entente avec Morgan Stanley Canada Limitée aux termes de laquelle ACE a racheté indirectement, aux fins d'annulation, la totalité de ses 3,2 millions d'actions privilégiées restantes au prix de 23,00 \$ l'action privilégiée, pour un prix de rachat total de 74 M\$.

Participation sans contrôle

ACE ne consolide plus la situation financière, les résultats d'exploitation et les flux de trésorerie d'Air Canada depuis le 27 octobre 2009. Par conséquent, au 31 décembre 2009, la participation sans contrôle d'ACE est de néant.

Capitaux propres

Au 31 décembre 2009, les capitaux propres d'ACE s'établissaient à 320 M\$, en baisse de 144 M\$ au cours de 2009.

9.5 Capital social

Au 31 janvier 2010, 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 janvier 2010	31 décembre 2009
Actions ordinaires émises et en circulation		
Actions à droit de vote variable de catégorie A	24 223	25 643
Actions à droit de vote de catégorie B	8 242	10 048
Total des actions ordinaires émises et en circulation ¹⁾	32 465	35 691
Actions ordinaires pouvant être émises		
Actions privilégiées convertibles ²⁾	-	-
Obligations de premier rang convertibles ³⁾	-	-
Options sur actions ⁴⁾	48	48
Total des actions ordinaires pouvant être émises	48	48
Total des actions ordinaires en circulation et pouvant être émises	32 513	35 739

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.

En janvier 2010, la Société a réalisé une offre de rachat substantielle, aux fins d'annulation, visant au total 1 401 094 actions à droit de vote variable de catégorie A et 1 824 711 actions à droit de vote de catégorie B au prix de 6,20 \$ l'action pour un prix d'achat total de 20 M\$.

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 en espèces de 900 \$ par tranche de 1 000 \$ du capital. 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 novembre 2009, le Conseil d'administration a autorisé le rachat contre espèces du reste des obligations de premier rang convertibles d'ACE. Le 14 décembre 2009, la Société a racheté le reste des obligations de premier rang convertibles pour un prix d'achat total de 64 M\$.

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 janvier 2010, 47 812 options sur actions ayant un prix d'exercice pondéré de 14,61 \$ étaient en cours (61 230 options sur actions ayant un prix d'exercice pondéré de 14,11 \$ en cours au 31 décembre 2008). La diminution de 13 418 options sur actions survenue depuis le 31 décembre 2008 découle d'options éteintes au cours de 2009.

10. Résultats financiers trimestriels

Les données trimestrielles du tableau ci-après ne sont pas directement comparables par suite de la déconsolidation de la participation d'ACE dans Air Canada et de sa comptabilisation à la valeur de consolidation le 27 octobre 2009.

(en millions de dollars, sauf les montants par action)	T1	T2	T3	T4	T1	T2	T3	T4 ¹⁾
	2008	2008	2008	2008	2009	2009	2009	2009
Produits d'exploitation	2 726 \$	2 783 \$	3 075 \$	2 496 \$	2 391 \$	2 330 \$	2 670 \$	815 \$
Charges d'exploitation	(2 753)	(2 785)	(2 970)	(2 646)	(2 583)	(2 445)	(2 602)	820
Bénéfice (perte) d'exploitation avant l'élément suivant	(27)	(2)	105	(150)	(192)	(115)	68	(5)
Provision pour enquêtes sur le fret ²⁾	(125)	-	-	-	-	-	-	-
Bénéfice (perte) d'exploitation	(152)	(2)	105	(150)	(192)	(115)	68	(5)
Total des produits (charges) hors exploitation, participation sans contrôle, écart de change et impôts ³⁾	(30)	832	(240)	(483)	(152)	225	130	(651)
Bénéfice net (perte)	(182)\$	830 \$	(135)\$	(633)\$	(344)\$	110 \$	198 \$	(656)\$
Résultat par action ⁴⁾								
– de base	(2,96)\$	15,46 \$	(3,86)\$	(18,12)\$	(9,87)\$	3,16 \$	5,57 \$	(18,38)\$
– dilué	(2,96)\$	10,76 \$	(3,86)\$	(18,12)\$	(9,87)\$	2,68 \$	5,15 \$	(18,38)\$

1) ACE ne consolide plus les résultats, la situation financière et les flux de trésorerie d'Air Canada depuis le 27 octobre 2009.

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

3) 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 relativement 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. Le quatrième trimestre de 2009 comprend une perte de dilution de 411 M\$ du fait de l'émission d'actions par Air Canada, laquelle a ramené la participation d'ACE de 75 % à 27 % et tient compte d'une provision pour perte sur participation dans Air Canada de 219 M\$ du fait d'un ajustement de la valeur comptable de la valeur de la participation d'ACE dans Air Canada pour la ramener à 99 M\$ en fonction du cours de l'action d'Air Canada au 31 décembre 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 ainsi que 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.

11. Instruments financiers et gestion du risque

ACE ne consolide plus les résultats, la situation financière et les flux de trésorerie d’Air Canada depuis le 27 octobre 2009. On se reportera à la rubrique 5, *Participations*, du présent rapport de gestion.

Gestion du risque

En conséquence, au 31 décembre 2009, les instruments financiers d’ACE se limitent à la trésorerie et à ses équivalents, pour un montant de 71 M\$, à un prêt garanti de 150 M\$ consenti à Air Canada, à des intérêts de 3 M\$ à recevoir d’Air Canada et à des crédateurs de 3 M\$. Le risque auquel la Société est exposée du fait de ces instruments est présenté ci-dessous.

Risque de taux d’intérêt

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

La Société est exposée au risque de taux d’intérêt du fait de sa trésorerie et de ses équivalents de trésorerie, d’un montant de 71 M\$, ainsi que de son prêt garanti à Air Canada de 150 M\$ et des intérêts de 3 M\$ à recevoir qui s’y rattachent. Le prêt à Air Canada porte intérêt à un taux fondé sur le taux des acceptations bancaires ou sur un taux de 3,00 % majoré de 9,75 % (12,75 % au 31 décembre 2009), selon le moins élevé, ce qui réduit le risque à néant.

Le taux d’intérêt moyen pondéré portant sur la trésorerie et les équivalents de trésorerie d’ACE au 31 décembre 2009 est de 0,22 %, ce qui l’expose à un faible risque de perte en cas de baisse.

Risque de liquidité

Le risque d’illiquidité correspond au risque que la Société éprouve des difficultés à réunir les fonds nécessaires pour faire face à ses engagements relativement à ses passifs financiers. Le risque est atténué par le fait qu’au 31 décembre 2009, la trésorerie et les équivalents de trésorerie de la Société totalisaient 71 M\$ et son passif financier à court terme, 3 M\$.

Risque de crédit

Le risque de crédit est le risque qu’une partie manque à l’une des obligations et amène de ce fait l’autre partie à subir une perte financière. La Société est exposée au risque de crédit lié principalement à la trésorerie et aux équivalents de trésorerie, au prêt garanti à Air Canada et aux intérêts à recevoir qui s’y rattachent. La perte financière à laquelle est exposée la Société du fait de ce prêt correspond aux valeurs comptables inscrites au bilan.

Ce risque est atténué par les faits suivants :

- La trésorerie et les équivalents de trésorerie sont confiés uniquement à des établissements financiers solvables. La Société a pour objectif qu’aucun établissement financier ne puisse, individuellement, détenir plus de 25 % du solde total de la trésorerie.
- Les obligations d’Air Canada aux termes de la facilité de crédit sont garanties par une sûreté de premier rang et par une hypothèque constituée sur la quasi-totalité des biens actuels et futurs d’Air Canada et de ses filiales, sous réserve de certaines exclusions et charges autorisées. La facilité de crédit contient les déclarations et garanties habituelles et assujettit Air Canada aux conditions habituelles (concernant notamment les clauses restrictives, les engagements financiers et les cas de défaut).

Récapitulatif du gain (de la perte) sur les instruments financiers comptabilisés à la juste valeur

	2009 ¹⁾	2008
Partie inefficace des couvertures du prix du carburant	- \$	83 \$
Dérivés liés au carburant auxquels ne s'applique pas la comptabilité de couverture	98	(9)
Swaps de devises	-	4
Autres	(4)	14
Gain sur instruments financiers comptabilisés à la juste valeur	94 \$	92 \$

a) ACE ne consolide plus les résultats, la situation financière et les flux de trésorerie d'Air Canada depuis le 27 octobre 2009. On se reportera à la rubrique 5, Participations, du présent rapport de gestion.

12. Arrangements hors bilan

ACE ne consolide plus les résultats, la situation financière et les flux de trésorerie d'Air Canada depuis le 27 octobre 2009. On se reportera à la rubrique 5, Participations, du présent rapport de gestion.

Garanties

Le 7 mai 2009, ACE est intervenue relativement au contrat de travail conclu entre Air Canada et M. Calin Rovinescu, son président et chef de la direction, afin de garantir les paiements exigés à Air Canada aux termes du contrat.

De plus, ACE a convenu de faire en sorte que soit émise une lettre de crédit bancaire irrévocable d'un montant maximum de 5 M\$. Au 31 décembre 2009, selon une décision concertée des parties, la lettre de crédit n'avait pas été émise.

13. Opérations entre apparentés

Au 11 février 2009, ACE détenait une participation de 27 % dans Air Canada. Le 16 octobre 2007, ACTS SEC a vendu la quasi-totalité de ses actifs, passifs et activités à ACTS Aéro, nouvelle entité créée pour faire l'acquisition de l'actif d'ACTS SEC. ACTS Aéro détient 100 % de la propriété de Soutien & Services Techniques ACTS Aéro Inc. qui, le 23 septembre 2008, a changé de dénomination sociale pour s'appeler Aveos Performance aéronautique inc. (« Aveos »). Au 11 février 2009, ACE détenait une participation de 28,4 % dans ACTS Aéro. Air Canada a conclu diverses opérations entre apparentés avec Aveos, entité apparentée d'ACE. À la suite de la vente de parts de Jazz le 24 janvier 2008 et de la résiliation de la convention des porteurs de titres le 7 février 2008, ACE n'exerce plus une influence notable sur Jazz. À la suite de la vente le 24 avril 2008 et de la résiliation de la convention des porteurs de titres le 9 mai 2008, ACE n'exerce plus une influence notable sur Aéroplan.

Le 22 janvier 2010, ACE a conclu une convention de restructuration et de blocage avec Aveos, ACTS Aéro, des prêteurs et d'autres actionnaires. Aux termes de la restructuration, qui devrait être finalisée au premier trimestre de 2010, ACE a convenu de procéder, à la clôture, au transfert de ses actions dans ACTS Aéro à une société nouvellement constituée dans laquelle ACE ne détiendra aucune participation, moyennant une contrepartie nulle.

Sommaire des principaux contrats avec des apparentés***Liens entre Air Canada et ACE****Facilité de crédit*

ACE est partie prêteuse à la facilité de crédit décrite à la rubrique 5. La participation d'ACE à la facilité de crédit représente 150 M\$ de l'encours du prêt de 600 M\$ au 11 février 2009. Les prêteurs participent au prorata aux bons de souscription et à tout paiement de capital et d'intérêts. La quote-part attribuable à ACE des intérêts débiteurs versés par Air Canada au 1^{er} février 2010 s'élève à 4,8 M\$.

Contrat de services cadre

Air Canada assure pour ACE contre rémunération, certains services comptables et administratifs. ACE a résilié la majorité de ces contrats de services en 2009.

Garantie d'une obligation d'Air Canada

On se reportera à la rubrique 12, *Arrangements hors bilan*.

Liens entre Air Canada et Aveos*Entente sur les régimes de retraite et avantages complémentaires*

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

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

En outre, l'Entente sur les régimes de retraite et avantages complémentaires prévoit des modalités similaires en matière de transfert d'actifs et de passifs ainsi que d'indemnités à l'égard des employés syndiqués, lesquelles s'appliqueront ultérieurement lorsque ces employés syndiqués entreront au service d'Aveos selon le « protocole d'entente de transition », comme il est indiqué ci-dessous. Cependant, les déficits de solvabilité liés au transfert des employés syndiqués visés par les versements trimestriels devront être établis en date du 16 octobre 2007, sous réserve de certains ajustements. Parallèlement, le taux d'actualisation utilisé pour calculer le passif comptable lié aux prestations de retraite et indemnités d'invalidité des employés syndiqués devra être

déterminé en date du 16 octobre 2007. Les paiements d'indemnités liés à ces déficits de solvabilité et passifs comptables seront versés trimestriellement sur une période de cinq ans débutant après le transfert des employés syndiqués à Aveos, seulement si un tel transfert a lieu. D'ici à ce que les actifs et passifs au titre des Conventions d'avantages complémentaires d'Air Canada liés aux employés syndiqués puissent être transférés à Aveos, le coût des prestations de retraite au titre des services rendus au cours de l'exercice ainsi que le coût des services rendus au cours de l'exercice et les coûts financiers liés aux prestations complémentaires des employés d'Air Canada assurant des services à Aveos seront facturés par Air Canada à Aveos.

L'Entente sur les régimes de retraite et avantages complémentaires prévoit également qu'Air Canada remette des lettres de crédit à Aveos, le 16 octobre 2007, en vue de garantir les obligations de paiement liées aux déficits de solvabilité au titre des régimes de retraite à prestations déterminées et aux passifs comptables liés aux autres conventions de retraite et d'assurance invalidité. Les lettres de crédit s'élevaient au départ à 101 M\$. Ce montant a été ajusté lorsque des évaluations actuarielles ont permis de déterminer les montants exacts des déficits de solvabilité et des passifs comptables applicables en date du 16 octobre 2007. La valeur nominale de la lettre de crédit portant sur le déficit de solvabilité du régime destiné aux employés syndiqués est aussi ajustée une fois par an pour tenir compte des coûts des services passés payés par Air Canada au régime relativement aux employés syndiqués affectés à ACTS Aéro. La valeur nominale des lettres de crédit diminuera à mesure que les paiements trimestriels mentionnés ci-dessus seront versés. En 2008, comme il est indiqué ci-après à la rubrique « Entente conclue avec Aveos concernant des conditions de paiement révisées », Air Canada et Aveos sont aussi convenues d'annuler provisoirement certaines lettres de crédit totalisant 40 M\$. Conformément à l'Entente sur les régimes de retraite et avantages complémentaires, Aveos peut rappeler les lettres de crédit en partie ou en totalité en cas de non-respect des conditions. Le montant des lettres de crédit est garanti par la trésorerie financée par les actifs comptabilisés dans « Dépôts et autres actifs ».

En 2008, Air Canada, Aveos et le syndicat représentant les employés détachés à Aveos ont poursuivi les discussions à propos des options selon lesquelles certains employés syndiqués entreraient directement au service d'Aveos et de la création d'une unité de négociation distincte pour ces employés à Aveos. Le 8 janvier 2009, les parties ont conclu un protocole d'entente (le « protocole d'entente de transition ») visant à régler certaines questions en suspens et à : i) faciliter le transfert ordonné de certains employés d'Air Canada à Aveos et ii) à établir des conditions d'emploi qui s'appliqueront aux employés d'Air Canada qui choisissent de devenir des employés d'Aveos. En ce qui a trait au protocole d'entente de transition, Air Canada et Aveos ont aussi conclu certaines ententes secondaires (les « ententes secondaires de transition ») portant sur les questions commerciales posées par le transfert d'employés envisagé dans le protocole d'entente de transition. Le 5 mars 2009, Air Canada a reçu la décision de l'arbitre saisi du règlement de cinq questions demeurées en suspens lors de la signature du protocole d'entente de transition. Air Canada et l'AIMTA ont par la suite modifié le protocole d'entente de transition en établissant des échéanciers pour les étapes de la transition et en fixant la date à laquelle les employés visés par la transition à Aveos deviendront des employés d'Aveos, soit le 1^{er} avril 2011.

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

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

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

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

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

Entente conclue avec Aveos concernant des conditions de paiement révisées

Air Canada et Aveos ont conclu une entente datée du 28 octobre 2008, aux termes de laquelle Air Canada a convenu d'assouplir temporairement les conditions de paiement consenties à Aveos dans le cadre de certaines ententes avec des apparentés. En échange des conditions de paiement assouplies, certaines lettres de crédit liées à l'Entente sur les régimes de retraite et avantages complémentaires, décrites ci-dessus, ont été annulées. L'annulation des lettres de crédit a procuré à Air Canada un montant en trésorerie de quelque 40 M\$, compensé, pour 22 M\$, par l'incidence des conditions de paiement assouplies consenties à Aveos, ce qui se traduit par des rentrées nettes de 18 M\$ pour Air Canada. Les conditions de paiement assouplies consenties à Aveos devaient initialement commencer à être resserrées par étapes en mai 2009 et les lettres de crédit, remises à Aveos.

Du fait de modifications apportées, les conditions de paiement assouplies ont été prorogées. Ces conditions assouplies consenties à Aveos seront resserrées à compter de février 2010 et continueront de l'être progressivement sur six mois. En juillet 2010, une fois que les conditions assouplies ne seront plus en vigueur, les lettres de crédit seront rétablies aux niveaux alors prévus dans l'Entente sur les régimes de retraite et avantages complémentaires conclue par les deux parties.

Contrats de maintenance

Aveos et Air Canada sont parties à des contrats généraux de services de maintenance depuis le 1^{er} octobre 2006, aux termes desquels Aveos fournit à Air Canada divers services techniques, dont des services d'entretien moteur et de maintenance des groupes auxiliaires de bord, des services de révision générale d'appareils (exception faite des services de maintenance en ligne et d'entretien cabine, assurés par Air Canada) et des services de maintenance des composants. Aveos est l'entreprise de maintenance exclusive d'Air Canada pour la prestation des services de révision générale, de maintenance des moteurs, de maintenance des groupes auxiliaires et de maintenance de certains composants. Le contrat de services de révision général qui expire en octobre 2011, sera prolongé jusqu'en juin 2013, sous réserve de la publication d'une ordonnance du Conseil canadien des relations industrielles établissant qu'Aveos est un employeur distinct, lié par des conventions collectives distinctes et qui prend en charge le transfert des employés d'Air Canada à Aveos selon le protocole d'entente de transition et les ententes secondaires de transition mentionnées ci-dessus. Le contrat de services relatifs à la maintenance des réacteurs expire en octobre 2013, sauf pour certains types de réacteurs pour lesquels les parties ont convenu de le prolonger jusqu'au 31 décembre 2018. Chacun des autres contrats de maintenance mentionnés ci-dessus expire en octobre 2013.

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

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

Contrats de services généraux

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

Contrats immobiliers

Depuis le 1^{er} octobre 2006, Aveos et Air Canada sont parties à un bail-cadre, aux termes duquel Aveos loue auprès d'Air Canada certains locaux aux aéroports de Vancouver, Winnipeg, Toronto et Montréal.

<p>14. Estimations comptables critiques</p>
--

ACE ne consolide plus les résultats, la situation financière et les flux de trésorerie d'Air Canada depuis le 27 octobre 2009. On se reportera à la rubrique 5, *Participations*, du présent rapport de gestion.

Les estimations comptables critiques sont celles qui jouent le plus grand rôle dans la représentation réelle de la situation financière de la Société et du résultat de son exploitation. Elles font appel aux jugements les plus difficiles, les plus subjectifs ou les plus complexes de la part de la direction, souvent du fait qu'il faille estimer les effets que sont susceptibles de produire des événements qui, de façon inhérente, sont marqués par l'incertitude. Selon diverses hypothèses ou conditions, les résultats réels pourraient différer de ces estimations.

La Société a recensé, aux fins des estimations comptables critiques utilisées dans l'établissement de ses états financiers consolidés, les secteurs suivants :

Produits passages et fret

Les produits passages et fret perçus d'avance sont reportés et inclus dans le passif à court terme. Les produits perçus d'avance comprennent aussi le produit de la vente de billets d'avion à Aéroplan, société qui assure un programme de fidélisation de la clientèle à Air Canada et qui lui achète des places aux termes du Contrat de participation et de services commerciaux entre Aéroplan et Air Canada (le « CPSC »). Les produits passages et fret sont constatés au moment où les transports correspondants sont assurés, sauf les produits tirés de passes de vols illimités, qui sont constatés linéairement sur la période de validité de la passe de vols considérée. Air Canada a formé des alliances avec d'autres transporteurs aériens prévoyant une participation au programme de fidélisation, une exploitation à code multiple et la coordination de services portant entre autres sur les réservations, le traitement des bagages et les horaires des vols. Les produits sont répartis selon des formules précisées dans les ententes commerciales et constatés quand les transports sont assurés.

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

Impôts sur les bénéfices

La Société comptabilise les impôts sur les bénéfices selon la méthode du report variable, selon laquelle des actifs et des passifs d'impôts futurs sont constatés au titre des effets fiscaux futurs estimatifs attribuables aux écarts entre la valeur comptable et la valeur fiscale des actifs et passifs. La direction fait appel à son jugement et à des estimations pour déterminer les taux et montants appropriés relativement à la constatation des impôts futurs en prenant en considération le temps et la probabilité. Les impôts réels pourraient varier considérablement par rapport aux estimations en raison d'événements futurs, notamment des modifications aux lois de l'impôt sur le revenu ou le résultat d'examens effectués par des autorités fiscales et autres. La résolution de ces incertitudes et les impôts finaux qui y sont associés pourraient entraîner un ajustement aux actifs et passifs d'impôts de la Société.

Il y a constatation d'actifs d'impôts futurs dans la mesure où leur matérialisation est considérée comme plus probable qu'improbable. La Société considère les résultats passés, les tendances actuelles et les perspectives des exercices à venir au moment d'évaluer la matérialisation des actifs d'impôts.

Projections fiscales

Au 31 décembre 2009, la Société conserve d'importants attributs fiscaux sous forme de reports de perte en avant et d'autres attributs fiscaux en vue d'abriter ses futurs bénéfices imposables. La Société ne prévoit pas devoir payer d'importants impôts dans un avenir prévisible.

15. Facteurs de risque

Le texte ci-après ne recense pas tous les risques auxquels la Société peut faire face. D'autres risques, que la Société ignore ou juge minimes pour le moment, pourraient se manifester ultérieurement et nuire considérablement à ses activités, à ses résultats d'exploitation et à sa situation financière.

Risques liés à ACE

Exposition à 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 stade-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 à la valeur de réalisation nette.

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 de 39 M\$ compte non tenu de la provision pour les enquêtes et procédures relatives au fret. En 2009, Air Canada a enregistré une perte d'exploitation de 316 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 son chiffre d'affaires 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 la capacité d'Air Canada d'obtenir du nouveau financement; ii) forcer Air Canada à consacrer une part substantielle des flux de trésorerie liés à son exploitation au remboursement de sa dette et de ses coûts fixes, ce qui réduirait d'autant les fonds disponibles à d'autres fins; iii) rendre Air Canada plus vulnérable à un ralentissement économique; iv) atténuer la flexibilité d'Air Canada en ce qui a trait à sa capacité de prévoir les pressions concurrentielles ainsi que l'évolution de la conjoncture et de s'y adapter.

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 sur ses intérêts débiteurs. Rien ne garantit qu'Air Canada serait 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'ordre 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 doit composer 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, ainsi que d'autres facteurs et risques décrits dans le présent rapport de gestion, pourraient se répercuter sur la situation de trésorerie 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 flux de trésorerie qu'elle tire de son exploitation et ses fonds en caisse sont insuffisants, rien ne garantit qu'Air Canada continuera d'obtenir, en temps voulu et à des conditions qui lui conviennent, ses fonds dont elle a besoin pour satisfaire à ses besoins de trésorerie 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 ses activités, à ses résultats d'exploitation et à sa situation financière. Par ailleurs, Air Canada pourrait se trouver en situation de désavantage si ses concurrents devaient disposer de liquidités plus importantes ou d'une capacité de réunir des fonds plus facilement ou à des conditions moins onéreuses.

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

Conjoncture et contexte géopolitique

Les résultats d'exploitation d'une compagnie aérienne comme Air Canada sont très sensibles à la conjoncture et au contexte géopolitique, qui peuvent influencer sur la demande de transport aérien sur toutes les destinations en général ou sur certaines en particulier, ainsi que sur les coûts d'exploitation d'Air Canada, sur ses cotisations et charges de retraite, outre la disponibilité des capitaux et fournitures dont elle a besoin. Comme, à plus forte raison, 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 ainsi qu'à ses activités, ses résultats d'exploitation et 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 économique en Amérique du Nord ou dans d'autres régions que dessert Air Canada, un climat d'instabilité géopolitique dans diverses régions du monde, l'intensification des inquiétudes que suscite l'incidence du transport aérien sur l'environnement et la tendance en faveur de modes de transport plus « verts » permettant aux consommateurs de 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 retraite 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 ses activités, à ses résultats d'exploitation et à sa situation financière.

Plus particulièrement, à compter de 2014, le règlement de 2009 cessera d'être en vigueur et les obligations d'Air Canada en matière de capitalisation des régimes de retraite pourraient varier considérablement en fonction de plusieurs facteurs, dont la nouvelle réglementation, les hypothèses et les méthodes utilisées et l'évolution de la conjoncture (principalement en ce qui concerne le rendement de l'actif des régimes 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 prévues à ses régimes de retraite agréés pourraient porter un grave préjudice 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 2009, en pourcentage des charges d'exploitation. Le prix du carburant subit de grandes fluctuations sous l'influence des marchés internationaux, des événements géopolitiques et du taux de change entre les dollars américain et canadien. Air Canada ne peut prédire avec précision l'évolution des cours du carburant. En 2006, comme en 2007 et en 2008, les prix du carburant ont augmenté et approché, voire atteint, des sommets historiques. Une importante fluctuation des prix, ou encore le dépassement marqué des niveaux actuels, pourrait nuire gravement à Air Canada, à ses activités, à ses résultats d'exploitation et à sa situation financière. Vu la concurrence au sein du secteur du transport aérien, Air Canada pourrait ne pas être en mesure de transférer à ses clients les hausses des prix du carburant par voie de majorations tarifaires. Compte tenu des volumes de

2009, Air Canada estime qu'une variation de 1 \$ US du prix moyen du baril de brut WTI aurait provoqué une variation d'environ 25 M\$ de la charge de carburant pour Air Canada en 2009 (avant prise en compte des suppléments carburant, des taux de change et des opérations de couverture du carburant), dans l'hypothèse où la capacité des vols serait demeurée inchangée, où les marges de raffinage entre le brut WTI et le carburéacteur 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. Air Canada estime que, au cours de 2009, une augmentation de 0,01 \$ du taux de change entre le dollar canadien et le dollar américain (par exemple, de 1,09 \$ à 1,08 \$ CA pour 1 \$ US) aurait pu avoir des répercussions favorables de l'ordre de 23 M\$ sur le résultat d'exploitation et de 57 M\$ sur le résultat avant impôts. 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 ses activités, à ses résultats d'exploitation et à sa situation financière. De plus, Air Canada pourrait ne pas être en mesure de couvrir adéquatement les risques associés à la fluctuation des taux de change.

Coûts de main-d'œuvre et relations du travail

Les coûts de main-d'œuvre constituent l'un des postes les plus importants parmi les charges d'exploitation d'Air Canada. Rien ne garantit qu'Air Canada parviendra à maintenir ces coûts à des niveaux qui ne nuiront pas à ses activités, aux résultats de son exploitation ni à sa situation financière. Rien ne garantit que les conventions collectives qu'elle conclura ultérieurement 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 aux activités d'Air Canada, aux résultats d'exploitation ou à sa situation financière.

La majorité des employés d'Air Canada sont syndiqués. Les conventions collectives avec la majeure partie de la main-d'œuvre syndiquée ont été renouvelées ou prolongées en 2009 et expireront maintenant en 2011. Les grèves et lock out 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 de nouveau renouvelées sans conflit de travail ou action syndicale, ni qu'il n'y aura pas de conflit de travail occasionnant un différend ou une interruption ou perturbation du service d'Air Canada ou qui serait susceptible de nuire à la capacité de cette dernière d'exercer ses activités, ce qui, dans un cas comme dans l'autre, pourrait porter un grand préjudice à ses activités, à ses résultats d'exploitation et à sa situation financière.

De plus, un conflit ou arrêt de travail impliquant un groupe d'employés syndiqués de Jazz porterait vraisemblablement un grand préjudice aux activités, aux résultats d'exploitation et à la situation financière d'Air Canada. De même, des conflits de travail chez les membres Star Alliance^{MD} risqueraient de faire baisser le trafic d'apport à Air Canada et pourraient, à terme, porter un grave préjudice aux activités, aux résultats d'exploitation et à la situation financière d'Air Canada.

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. Comme les coûts associés à l'exploitation d'un vol ne varient pas considérablement selon le nombre de passagers transportés, un changement même minime dans le nombre de passagers, les tarifs ou la composition du trafic pourrait avoir d'importantes répercussions sur les résultats d'exploitation d'Air Canada et sur sa situation financière. Ces caractéristiques représentent une contrainte que la politique de tarification audacieuse pratiquée par les transporteurs à bas prix ne fait qu'exacerber en tirant les tarifs de

transport aérien vers le bas. En conséquence, si le chiffre d'affaires accuse un manque à gagner par rapport au niveau prévu, les activités, les résultats d'exploitation et la situation financière d'Air Canada pourraient s'en ressentir durement. Comme Air Canada doit engager des coûts fixes substantiels, qui ne varient pas sensiblement avec sa capacité, si elle était dans l'obligation d'abaisser sa capacité globale ou de réduire le nombre de vols exploités, il se pourrait qu'elle n'arrive quand même pas à réduire certains de ses coûts fixes à court terme et qu'elle doive engager d'importants coûts de résiliation ou de restructuration, ce qui pourrait porter un grave préjudice à ses activités, à ses résultats d'exploitation et à sa situation financière.

Concurrence

Air Canada évolue dans un secteur où la concurrence est intense. Ces dernières années, plusieurs transporteurs ont fait leur entrée 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 compagnies américaines, 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 des 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 réussissaient ainsi à percer ou à étendre leurs ramifications sur les segments intérieur et transfrontalier d'Air Canada, ou si d'autres concurrents américains arrivaient à s'implanter sur le marché transfrontalier d'Air Canada, ou que des transporteurs arrivaient 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 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 de dégager des marges d'exploitation acceptables et pourrait se trouver entravée par des politiques d'intérêt public visant à encourager la concurrence. De même, les concurrents d'Air Canada continuent de mettre en œuvre 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 maintenir sa compétitivité et son trafic passagers pourrait faire monter ses coûts.

En outre, la concentration des compagnies aériennes pourrait accentuer encore 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 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 BAIIALA minimum, 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 trésorerie, 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 à l'avenir risquent aussi d'être assortis de clauses

qui la limiteraient dans sa marge de manœuvre 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 au paiement de ses coûts fixes pourrait avoir d'importantes conséquences, 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 serait 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.

Redevances aéroportuaires et redevances de navigation

Dans la foulée des privatisations d'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. Bien que certaines d'entre elles aient diminué leurs redevances, si ces autorités, au Canada ou ailleurs, devaient augmenter leurs redevances, cela serait susceptible de gravement nuire aux activités, aux résultats d'exploitation et à la situation financière d'Air Canada.

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 œuvre d'importantes mesures stratégiques, commerciales, technologiques et autres, comme celles qui concernent le programme de restructuration de son parc aérien, 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 œuvre, 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'incapacité de réaliser en temps opportun ces activités de recherche et de conception, d'investissement ou de mise en œuvre 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 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 d'appareils 787 de Boeing 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 un grave préjudice 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 œuvre 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 porter un grand préjudice 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, Air Canada ne peut obtenir ces biens ou services 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 actuelle, rien ne garantit que les fournisseurs d'Air Canada seraient 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 porter un grave préjudice 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^{MD} la possibilité de gagner des milles Aéroplan^{MD}. En fonction de sondages réalisés auprès de la clientèle, Air Canada est d'avis que le fait de récompenser les clients avec des milles Aéroplan^{MD} 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^{MD} ou une interruption imprévue des services Aéroplan indépendante de la volonté d'Air Canada pourraient porter un grand préjudice aux activités, aux résultats d'exploitation et à la situation financière d'Air Canada.

Jazz

Aux termes du CAC, 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 trafic d'apport au réseau principal 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. 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 la cessation des services de Jazz, tous des facteurs indépendants de la volonté d'Air Canada, pourraient porter un grave préjudice aux activités, aux résultats d'exploitation et à la situation financière d'Air Canada. En outre, le CAC de Jazz prévoit la taille minimale du parc aérien de Jazz et une garantie d'utilisation quotidienne minimale qui oblige Air Canada à verser certains paiements minimaux à Jazz, peu importe les heures de vol que cette dernière effectue pour le compte d'Air Canada.

Star Alliance^{MD}

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

Interruptions ou perturbations de 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 Toronto-Pearson. 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 employés par Air Canada ou pour d'autres raisons indépendantes de la

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

Litiges en cours

La Commission européenne, le département de la Justice des États-Unis et le Bureau de la concurrence du Canada 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, y compris Air Canada. Les autorités en matière de concurrence ont demandé des renseignements à Air Canada dans le cadre de leur enquête. Air Canada collabore à ces enquêtes, qui sont susceptibles d'entraîner, ou qui ont entraîné, des actions en justice à son encontre et à l'encontre d'un certain nombre de compagnies aériennes et de transporteurs de fret de divers territoires de compétence, notamment dans l'Union européenne où toutes les étapes de la procédure officielle précédant une décision ont été franchies. En outre, Air Canada a été citée comme partie défenderesse dans un certain nombre d'actions collectives engagées devant le tribunal fédéral de première instance aux États-Unis ainsi qu'au Canada relativement à ces allégations.

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

En février 2006, Jazz a entamé des actions en justice devant la Cour supérieure de justice de l'Ontario contre Porter Airlines Inc. (« Porter ») et d'autres parties défenderesses (collectivement avec Porter, les « parties défenderesses dans l'affaire Porter ») après avoir appris qu'elle serait exclue de l'exploitation au départ de l'aéroport du centre-ville de Toronto (Island). Le 26 octobre 2007, les parties défenderesses dans l'affaire Porter ont déposé une demande reconventionnelle à l'endroit de Jazz et d'Air Canada invoquant diverses violations de la loi sur la concurrence et arguant notamment que la relation commerciale entre Jazz et Air Canada contrevenait aux lois canadiennes sur la concurrence, et réclamant 850 M\$ en dommages-intérêts. Parallèlement aux actions devant la Cour supérieure de justice de l'Ontario, Jazz a entamé une procédure de contrôle judiciaire à l'encontre de l'Administration portuaire de Toronto devant la Cour fédérale du Canada portant sur l'accès de Jazz à l'aéroport du centre-ville de Toronto (Island). Les parties défenderesses dans l'affaire Porter ont obtenu le statut d'intervenant et de partie relativement à cette procédure. En janvier 2008, Porter a déposé une défense et demande reconventionnelle à l'encontre de Jazz et d'Air Canada, comportant des allégations et des demandes de dommages-intérêts semblables à celles de la demande reconventionnelle déposée devant la Cour supérieure de justice de l'Ontario. Le 16 octobre 2009, Jazz a abandonné sa poursuite intentée contre Porter devant la Cour supérieure de justice de l'Ontario. Jazz maintient cependant sa poursuite déposée devant la Cour fédérale du Canada contre l'Administration portuaire de Toronto, dans laquelle Porter est intervenue. La demande reconventionnelle déposée par Porter devant la Cour supérieure de justice de l'Ontario contre Jazz et Air Canada a été suspendue jusqu'à l'issue de la poursuite déposée devant la Cour fédérale du Canada. Air Canada maintient que les demandes reconventionnelles présentées par Porter devant les deux tribunaux ne sont pas fondées.

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

droits de la personne en matière de parité salariale. Cependant, Air Canada a déterminé qu'il n'est pas possible actuellement de prédire avec un quelconque degré de certitude l'issue définitive de l'enquête de la Commission.

Air Canada est partie à des poursuites dans lesquelles sont contestées les dispositions concernant la retraite obligatoire de certaines de ses conventions collectives, y compris la convention collective conclue avec l'Association des pilotes d'avions d'Air Canada qui intègre les dispositions des régimes de retraite s'appliquant aux pilotes et les forçant à prendre la retraite à 60 ans.

Air Canada se défend contre ces contestations. À l'heure actuelle, il n'est pas possible de déterminer avec un degré quelconque de certitude si un échec éventuel de la défense opposée par Air Canada à ces poursuites entraînera un passif financier. Le cas échéant, ce passif financier ne serait cependant pas important.

Litiges éventuels

Dans 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 ou 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 à Air Canada, à ses activités, 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 à l'avenir.

Risques liés au secteur de l'aviation commerciale

Attentats terroristes et mesures de sûreté

Les attentats terroristes du 11 septembre 2001 et ceux qui les ont suivis, tout particulièrement au Moyen-Orient, en Asie du Sud-Est, en Europe et aux États-Unis, créent un climat d'incertitude chez les voyageurs. Un attentat (ou une tentative d'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 ainsi que les procédures de détection visant les passagers, pourraient avoir de profondes répercussions sur la demande passagers en général et sur le nombre de passagers empruntant les vols d'Air Canada en particulier. Il pourrait en outre donner lieu à une hausse substantielle des primes d'assurance et d'autres coûts, et au resserrement de la sûreté aéroportuaire. La réduction des produits passages, la hausse des primes d'assurance et d'autres coûts et le resserrement des conditions de sûreté pourraient porter un grand préjudice aux activités, aux résultats d'exploitation et à la situation financière d'Air Canada.

Épidémies (SRAS, grippe H1N1 et autres)

L'écllosion de plusieurs foyers du syndrome respiratoire aigu sévère (« SRAS ») dans le monde en 2003, et les mesures subséquentes de l'Organisation mondiale de la santé (« OMS »), notamment un avertissement aux voyageurs les invitant à ne pas effectuer de voyages non essentiels à Toronto, au Canada, ont durement touché la demande passagers sur les destinations d'Air Canada et grandement nuï au trafic sur l'ensemble du réseau. Air Canada continue de surveiller le risque lié à la grippe H1N1. Bien qu'Air Canada ait mis en place des plans d'intervention à l'égard du risque lié à la grippe H1N1, elle n'est pas en mesure de prévoir si ce risque se concrétisera ni les incidences qu'il pourra avoir sur ses activités. Une vague de grippe H1N1 ou autre, une résurgence du SRAS ou toute autre épidémie (au pays comme à l'étranger) ou encore la publication d'avertissements aux voyageurs de la part de l'OMS (visant des villes ou régions du Canada ou d'autres pays) pourrait considérablement nuire 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 aux activités, aux résultats d'exploitation et à la situation financière d'Air Canada.

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 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 civils. 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 licences, de concurrence, d'environnement (dont les niveaux sonores et les émissions de carbone) et, dans une certaine mesure, de tarification.

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 appelés systèmes d'échange d'émissions qui sont envisagés ou mis en œuvre pour réduire les émissions de carbone en établissant des quotas d'émissions et en exigeant des exploitants aériens de payer pour un certain pourcentage de ces quotas. La mise en place de règlements ou décisions supplémentaires, y compris ceux qui portent sur les émissions de carbone, par Transports Canada, le Bureau de la concurrence, le Tribunal de la concurrence, l'Office des transports du Canada ou d'autres organes publics nationaux ou étrangers, serait susceptible de porter un grand préjudice aux activités, aux résultats d'exploitation et à la situation financière d'Air Canada.

L'Union européenne a adopté une loi portant sur un système d'échange de quotas d'émissions, notamment les émissions de carbone issues de l'aviation à compter de janvier 2012, qui vise entre autres les vols reliant le Canada et les pays de l'Union européenne. La loi obligerait les exploitants aériens à surveiller leur consommation de carburant et leurs émissions de carbone, ainsi qu'à déclarer l'information connexe. Bien qu'on s'attende à ce que cette loi accroisse les coûts liés à l'achat de quotas d'émissions, l'incidence financière nette dépendra en partie de la possibilité et du montant du recouvrement de ces coûts sous la forme de hausses des tarifs passages et fret.

L'accès des compagnies aériennes canadiennes 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 ses activités internationales.

Air Canada est assujéti aux lois du Canada et d'autres pays en matière de confidentialité des renseignements sur les passagers et les employés, notamment en ce qui concerne les systèmes d'information préalable sur les passagers et l'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 devrait entraîner des charges d'exploitation supplémentaires et pourrait avoir un effet défavorable important sur Air Canada, ses activités, ses résultats d'exploitation et sa situation financière.

Rien ne garantit que des lois ou règlements ne seront pas adoptés ou modifiés éventuellement qui imposent des exigences ou restrictions supplémentaires pouvant avoir un effet néfaste sur les activités d'Air Canada, ses résultats d'exploitation et sa situation financière.

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 l'éventualité où les assureurs actuels d'Air Canada ne pourraient ou ne voudraient lui fournir une couverture d'assurance et en l'absence de mesures du gouvernement du Canada visant à fournir la couverture nécessaire, les frais d'assurance d'Air Canada pourraient augmenter davantage et la placer en contravention de certaines prescriptions réglementaires ou dispositions contractuelles l'obligeant à maintenir en vigueur une assurance donnée, ce qui pourrait avoir un effet défavorable important sur ses activités, ses résultats d'exploitation et sa situation financière.

Assurance responsabilité civile contre le risque de guerre

Il se pourrait que le gouvernement du Canada cesse de fournir une assurance responsabilité civile contre le risque de guerre, assurance qu'il fournit 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 5 M\$ par année pour obtenir cette garantie. 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 la mise 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 immédiat ou 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.

16. Contrôles et procédures

Contrôles et procédures de communication de l'information et contrôles internes à l'égard de l'information financière

La Société s'est dotée des contrôles et procédures de présentation de l'information financière visant à fournir une assurance raisonnable que toute l'information pertinente est dûment présentée au Comité sur la politique d'information financière pour que des décisions appropriées et rapides puissent être prises relativement à l'information à rendre publique.

Les contrôles internes à l'égard de l'information financière ont été établis par la direction, avec le concours du chef de la direction et du 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.

La Société a déposé des attestations, signées par le chef de la direction et le chef des Affaires financières, auprès des Autorités canadiennes en valeurs mobilières (« ACVM »), au moment du dépôt des documents annuels de la Société pour 2010. Dans ces documents, le chef de la direction et le chef des Affaires financières de la Société attestent, en application du *Règlement 52-109*, de l'adéquation de l'information financière communiquée, de la conception et de l'efficacité des contrôles et procédures de communication de l'information financière de la Société, et de la conception et de l'efficacité des contrôles internes à l'égard de l'information financière. Le chef de la direction et le chef des Affaires financières de la Société attestent également de l'adéquation de l'information financière publiée dans les documents intermédiaires déposés auprès des autorités de réglementation. Dans ces documents intermédiaires, le chef de la direction et le chef des Affaires financières de la Société attestent en outre de la conception des contrôles et procédures de communication de l'information financière de la Société et de la conception des contrôles internes à l'égard de l'information financière.

Rapport de la direction à l'égard des contrôles et procédures de communication de l'information

La direction, de concert avec le chef de la direction et le chef des Affaires financières de la Société, a conclu que la conception des procédures et contrôles de communication de la Société, au 31 décembre 2009, 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 et intermédiaires et des autres documents devant être déposés ou soumis 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.

En outre, l'évaluation visait les processus, les systèmes et les capacités de la Société en ce qui a trait aux documents déposés auprès des autorités de réglementation, à l'information à rendre publique et à la détermination et à la communication de l'information importante.

Rapport de la direction sur les contrôles internes à l'égard de l'information financière

La direction, avec le concours du chef de la direction et du chef des Affaires financières de la Société, a évalué l'efficacité des contrôles internes à l'égard de l'information financière. Pour ce faire, elle est partie des critères définis dans le cadre intégré de contrôle interne du Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission (« COSO »). Se fondant sur cette évaluation, la direction, ainsi que le chef de la direction et le chef des Affaires financières ont conclu, au 31 décembre 2009, que les contrôles internes à l'égard de l'information financière de la Société étaient efficaces en ce qu'ils fournissaient une assurance raisonnable quant à la fiabilité de l'information financière et à la préparation des états financiers de la Société à des fins de publication conformément aux PCGR. Cette évaluation a pris en compte la politique de la Société en matière de communication d'information financière et le fonctionnement du Comité sur la politique d'information financière.

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

Il n'y a eu aucun changement de contrôles internes à l'égard de l'information financière de la Société au cours de l'exercice terminé le 31 décembre 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.

17. Principales informations annuelles

Le tableau ci-après présente les principales informations annuelles concernant Ace pour les exercices 2007 à 2009. L'information fournie ci-après pourrait ne pas être directement comparable du fait des modifications des méthodes comptables relativement à Air Canada, à Aéroplan, à Jazz et à ACTS.

(en millions de dollars canadiens, sauf les montants par action)	2009 ¹⁾	2008	2007 ²⁾
Produits d'exploitation	8 206 \$	11 080 \$	10 826 \$
Charges d'exploitation	(8 450)	(11 154)	(10 373)
Bénéfice (perte) d'exploitation avant la provision pour enquêtes sur le fret	(244)	(74)	453
Provision pour enquêtes sur le fret ³⁾	-	(125)	-
Bénéfice (perte) d'exploitation	(244)	(199)	453
Total des produits (charges) hors exploitation, participation sans contrôle, écart de change et impôts ⁴⁾	(448)	79	945
Bénéfice net (perte)	(692) \$	(120) \$	1 398 \$
Résultat par action			
- de base	(19,56) \$	(2,59) \$	13,51 \$
- dilué	(19,56) \$	(2,59) \$	11,44 \$
Trésorerie, équivalents de trésorerie et placements à court terme	71 \$	1 813 \$	3 139 \$
Total de l'actif	323 \$	11 871 \$	13 754 \$
Total du passif à long terme ⁵⁾	- \$	7 804 \$	7 181 \$

- 1) ACE ne consolide plus les résultats, la situation financière et les flux de trésorerie d'Air Canada depuis le 27 octobre 2009.
- 2) Les résultats et la situation financière d'Aéroplan, de Jazz et d'ACTS ne sont plus consolidés dans les résultats d'ACE à compter des 14 mars, 24 mai et 16 octobre 2007 respectivement.
- 3) Air Canada a constaté une provision pour enquêtes sur le fret de 125 M\$ en 2008.
- 4) Les produits (charges) hors exploitation comprennent des pertes sur la participation d'ACE dans Air Canada de 630 M\$ en 2009, ainsi que des gains à la cession d'actifs de 946 M\$ en 2008 et de 1 366 M\$ en 2007. Sont aussi compris un gain de change net de 531 M\$ en 2009, une perte de change nette de 655 M\$ en 2008 et un gain de change net de 313 M\$ en 2007.
- 5) Le passif à long terme comprend la dette à long terme (dont la tranche échéant à moins d'un an) et les obligations locatives, les actions privilégiées convertibles, les prestations de retraite et d'avantages complémentaires et les autres passifs à long terme.

18. Glossaire

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.