



**États financiers consolidés et notes complémentaires
2008**



Le 13 février 2009

Le 12 février 2009

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

Rapport des vérificateurs indépendants

Aux actionnaires d'Air Canada

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

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

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

PricewaterhouseCoopers s.r.l./s.e.n.c.r.l.

Comptables agréés

État consolidé des résultats

Exercices terminés les 31 décembre (en millions de dollars canadiens, sauf les montants par action)	2008	2007*
Produit d'exploitation		
Passages	9 713	\$ 9 329
Fret	515	550
Autres	854	720
	11 082	10 599
Charges d'exploitation		
Carburant avions	3 419	2 553
Salaires et charges sociales	1 877	2 059
Redevances aéroportuaires et de navigation	1 001	1 021
Contrat d'achat de capacité conclu avec Jazz	948	537
Amortissement et désuétude	Notes 3, 4 et 13	694
Maintenance avions		659
Restauration et fournitures connexes		314
Communications et technologies de l'information		286
Location avions		279
Commissions		194
Autres		1 450
	11 121	10 104
Bénéfice (perte) d'exploitation avant l'élément suivant	(39)	495
Provision pour enquêtes sur le fret	Notes 17	(125)
Bénéfice (perte) d'exploitation	(164)	495
Produits (charges) hors exploitation		
Intérêts créateurs	57	94
Intérêts débiteurs	(319)	(351)
Intérêts capitalisés	37	108
Gain (perte) sur actifs immobilisés	Notes 3	(34)
Gain sur instruments financiers comptabilisés à la juste valeur	Notes 15	92
Autres		(3)
	(170)	(122)
Bénéfice (perte) avant les éléments suivants	(334)	373
Participation sans contrôle	(12)	(71)
Gain (perte) de change	(655)	317
Charge d'impôts sur les bénéfices		
Impôts exigibles	Notes 7	(1)
Impôts futurs	Notes 7	(23)
Bénéfice (perte) de l'exercice	(1 025)	\$ 429 \$
Bénéfice (perte) par action		
Résultat de base	Notes 12	(10,25) \$
Résultat dilué	Notes 12	(10,25) \$
		4,29 \$
		4,27 \$

* Depuis le 24 mai 2007, Air Canada ne consolide plus les résultats et la situation financière de Jazz (note 1).
 Les notes ci-jointes font partie intégrante des états financiers consolidés.

Bilan consolidé

31 décembre (en millions de dollars canadiens)		2008	2007
ACTIF			
Actif à court terme			
Trésorerie et équivalents de trésorerie	Note 2o	499 \$	527 \$
Placements à court terme	Note 2p	506	712
		1 005	1 239
Liquidités soumises à restrictions	Note 2q	45	124
Débiteurs	Note 18	702	750
Stocks de carburant avions		97	98
Dérivés liés au carburant	Note 15	-	68
Dépôts de garantie pour dérivés liés au carburant	Note 15	328	-
Charges payées d'avance et autres actifs à court terme	Note 18	226	182
		2 403	2 461
Immobilisations corporelles	Note 3	7 469	7 919
Actifs incorporels	Note 4	997	952
Dépôts et autres actifs	Note 5	495	488
		11 364 \$	11 820 \$
PASSIF			
Passif à court terme			
Créditeurs et charges à payer			
Dérivés liés au carburant	Note 18	1 440 \$	1 226 \$
Produits passages perçus d'avance	Note 15	420	-
Partie à moins d'un an de la dette à long terme et des obligations locatives	Note 6	1 333 663	1 300 413
		3 856	2 939
Dette à long terme et obligations locatives	Note 6	4 691	4 006
Impôts sur les bénéfices futurs	Note 7	88	88
Passif au titre des prestations de retraite et avantages complémentaires	Note 8	1 407	1 824
Autres passifs à long terme	Note 9	370	336
		10 412	9 193
Participation sans contrôle		190	184
CAPITAUX PROPRES			
Capital social	Note 11	274	274
Surplus d'apport		1 797	1 791
Bénéfices non répartis (déficit)		(703)	322
Cumul des autres éléments du résultat étendu	Notes 2l et 11	(606)	56
		762	2 443
		11 364 \$	11 820 \$

Les notes ci-jointes font partie intégrante des états financiers consolidés.
Engagements (note 14); Éventualités, garanties et indemnités (note 17).

Au nom du conseil d'administration,

Le président,

(signé) David I. Richardson
David I. Richardson

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

(signé) Robert G. Long
Robert G. Long

État consolidé de la variation des capitaux propres

Exercices terminés les 31 décembre (en millions de dollars canadiens)	2008	2007*
Capital social		
Actions ordinaires	274 \$	274 \$
Total du capital social	274	274
Surplus d'apport		
Solde au début de l'exercice	1 791	1 693
Juste valeur des options sur actions attribuées aux employés de la Société, comptabilisée comme charge de rémunération (économie)	Note 10 (5)	15
Produits des ententes intersociétés	Note 18 11	15
Acquisition de Vacances Air Canada	Note 18 -	(14)
Déconsolidation de Jazz	Note 2d -	82
Total du surplus d'apport	1 797	1 791
Bénéfices non répartis (déficit)		
Solde au début de l'exercice	322	(107)
Bénéfice net (perte) de l'exercice	(1 025)	429
Total des bénéfices non répartis (déficit)	(703)	322
Cumul des autres éléments du résultat étendu		
Solde au début de l'exercice	56	(26)
Autres éléments du résultat étendu	(662)	82
Total du cumul des autres éléments du résultat étendu	(606)	56
Total des bénéfices non répartis (déficit) et du cumul des autres éléments du résultat étendu	(1 309)	378
Total des capitaux propres	762 \$	2 443 \$

* Depuis le 24 mai 2007, Air Canada ne consolide plus les résultats et la situation financière de Jazz (note 1).
Les notes ci-jointes font partie intégrante des états financiers consolidés.

État consolidé du résultat étendu

Exercices terminés les 31 décembre (en millions de dollars canadiens)	2008	2007
Résultat étendu		
Bénéfice (perte) de l'exercice	(1 025) \$	429 \$
Autres éléments du résultat étendu, après impôts :		
Gains nets (pertes) sur des dérivés liés au carburant visés par l'application de la comptabilité de couverture, après déduction d'impôts de néant en 2008 et (39 \$) en 2007	Note 15 (605)	107
Reclassement au résultat des gains réalisés nets sur les dérivés liés au carburant, après déduction d'impôts de 22 \$ en 2008 et 11 \$ en 2007	Note 15 (57)	(25)
	(662)	82
Total du résultat étendu	(1 687) \$	511 \$

* Depuis le 24 mai 2007, Air Canada ne consolide plus les résultats et la situation financière de Jazz (note 1).
Les notes ci-jointes font partie intégrante des états financiers consolidés.

État consolidé des flux de trésorerie

Exercices terminés les 31 décembre (en millions de dollars canadiens)	2008	2007*
Flux de trésorerie liés aux activités		
Exploitation		
Bénéfice (perte) de l'exercice	(1 025) \$	429 \$
Ajustements liés au rapprochement avec les flux de trésorerie nets provenant de l'exploitation		
Amortissement et désuétude	694	557
Perte (gain) à la cession d'actifs	34	(19)
(Gain) perte de change	822	(387)
Impôts sur les bénéfices futurs	23	174
Excédent de la capitalisation des régimes d'avantages sociaux sur la charge constatée	(316)	(205)
Provision pour enquêtes sur le fret	125	-
Participation sans contrôle	12	71
Dérivés liés au carburant et autres dérivés	1 Note 15 (208)	(3)
Dépôts de garantie sur couvertures liées au carburant, montant net	1 Note 15 (322)	-
Variation des éléments hors trésorerie du fonds de roulement	117	(85)
Autres	(58)	5
	(102)	537
Financement		
Emprunts	1 Note 6 871	1 914
Distributions versées à la participation sans contrôle		(54)
Réduction de la dette à long terme et des obligations locatives	(992)	(504)
Autres	1 Notes 6 et 18 5	(16)
	(116)	1 340
Investissement		
Placements à court terme	206	86
Nouvelles immobilisations corporelles	(883)	(2 714)
Produit de la vente d'actifs	1 Note 3 38	119
Produit d'opérations de cession-bail	1 Note 3 708	-
Financement de la lettre de crédit d'Aveos	1 Note 5 59	(101)
Déconsolidation de la trésorerie de Jazz	1 Note 2d -	(138)
Autres	1 Note 15 62	(49)
	190	(2 797)
Diminution de la trésorerie et des équivalents de trésorerie	(28)	(920)
Trésorerie et équivalents de trésorerie au début de l'exercice	527	1 447
Trésorerie et équivalents de trésorerie à la fin de l'exercice	499 \$	527 \$

* Depuis le 24 mai 2007, Air Canada ne consolide plus les résultats et la situation financière de Jazz (note 1).
 Ne sont pas compris dans le poste Trésorerie et équivalents de trésorerie des placements à court terme de 506 \$ au 31 décembre 2008 (712 \$ au 31 décembre 2007).
 Les notes ci-jointes font partie intégrante des états financiers consolidés.

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

Les états financiers consolidés ci-joints sont ceux d'Air Canada (la « Société »), filiale dans laquelle Gestion ACE Aviation Inc. (« ACE ») détient une participation majoritaire. Le terme « Société » s'entend, selon le contexte, d'Air Canada ou de l'une ou plusieurs de ses filiales.

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

Certains chiffres de l'exercice précédent ont été reclasés afin qu'ils soient conformes à la présentation des états financiers adoptée pour l'exercice considéré.

B) NATURE DES ACTIVITÉS

Les états financiers d'Air Canada incluent ses filiales en propriété exclusive Société en commandite AC Cargo (« Air Canada Cargo »), Société en commandite ACGHS (« Services au sol Air Canada » ou « ACGHS ») et Société en commandite Touram (« Vacances Air Canada »). Ils tiennent aussi compte de certaines entités locatrices de matériel volant et de moteurs et de sociétés d'avitaillement, qui sont consolidées selon la Note d'orientation concernant la comptabilité NOC-15, *Consolidation des entités à détenteurs de droits variables* (note 2z).

Jazz Air SEC (« Jazz ») est incluse dans le périmètre de consolidation d'Air Canada jusqu'au 24 mai 2007 (note 2d).

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

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

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

Vacances Air Canada est l'un des principaux voyagistes au Canada. Établie à Montréal et à Toronto, elle exerce ses activités sur le marché des voyages d'agrément à l'étranger (Antilles, Mexique, Europe, Amérique du Sud et États-Unis) : elle élaboré, 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 ».

C) RISQUE D'ILLIQUIDITÉ

Comme un grand nombre de transporteurs aériens dans le monde, Air Canada a dû relever divers défis de taille en 2008 du fait de la volatilité des prix du carburant et de la baisse de la demande de voyages par avion. Comme la récession risque de se poursuivre en 2009, les enjeux pour le secteur seront importants tout au long de l'exercice 2009, notamment pour Air Canada. La récession devrait avoir des répercussions importantes sur les produits passagers et fret de nombreux transporteurs aériens, dont Air Canada. Parallèlement, les prix du carburant devraient baisser en 2009 et les ajustements de capacité effectués en 2008 en raison des prix élevés du carburant devraient amortir ces répercussions. Le niveau d'endettement d'Air Canada demeure élevé et les

remboursements de capital et paiements d'intérêts, libellés en grande partie en monnaies étrangères, se poursuivront. Pour de nombreuses sociétés, dont Air Canada, la capitalisation des régimes d'avantages sociaux se ressentira par ailleurs en 2009 de la diminution de la valeur des actifs des régimes. Un certain nombre de conventions collectives visant des employés de la Société expirent en 2009 et l'issue des négociations menant au renouvellement de ces conventions collectives est incertaine. En outre, les marchés du crédit sont demeurés contractés dans la dernière partie de 2008, ce qui a suscité des inquiétudes quant au financement disponible pour un certain nombre d'entreprises, dont Air Canada. Ces facteurs ont eu une incidence sur la vulnérabilité d'Air Canada au risque d'illiquidité au cours de 2008 et représentent des défis continus pour Air Canada et les autres compagnies aériennes. La direction prévoit cependant qu'elle pourrait éprouver des difficultés à atteindre le ratio trésorerie non affectée/produits d'exploitation de 15 % ciblé en 2009.

Le risque d'illiquidité correspond au risque que la Société éprouve des difficultés à honorer les engagements liés à ses passifs financiers et autres obligations contractuelles. La Société contrôle et gère le risque d'illiquidité en préparant des prévisions de trésorerie à cycle continu, en surveillant l'état et la valeur des actifs disponibles pour garantir les arrangements de financement, en préservant sa marge de manœuvre relativement à ces arrangements et en établissant des programmes pour surveiller et observer les conditions des ententes de financement. Un élément clé de la stratégie de gestion du risque d'illiquidité consiste également à s'assurer que les flux de trésorerie d'exploitation sont optimisés. À cet égard, la Société a pour objectif principal de maintenir un solde minimum de trésorerie, équivalents de trésorerie et placements à court terme (la « trésorerie non affectée ») supérieur à un niveau de liquidité cible de 15 % des produits d'exploitation.

En 2008, la direction a mis en œuvre plusieurs initiatives qui se poursuivent en 2009 et élaboré un plan afin de gérer les risques d'exploitation et d'illiquidité auxquels elle est exposée du fait de la conjoncture. Voici certaines de ces initiatives :

- La Société a ajusté sa capacité en réduisant le nombre de vols vers différentes destinations en raison des prix élevés du carburant. Cette réduction de capacité a permis à la Société de composer en partie avec les effets de la récession. La Société continue de surveiller l'évolution du marché ainsi que sa capacité dans le but d'adapter cette capacité à la demande passagers.
- La Société a mis en œuvre des initiatives de compression des coûts, notamment des réductions d'effectif, un programme d'efficacité énergétique à l'échelle de la société, un programme de concession de fournisseurs et d'autres initiatives de réduction des coûts. La direction continue de surveiller les effectifs et les coûts et elle apportera des ajustements afin de tenir compte des réductions de capacité et de réaliser des économies supplémentaires. Au premier trimestre de 2009, la Société a annoncé de nouvelles compressions d'effectif visant à ramener ses coûts au niveau de la capacité prévue.
- La Société a entrepris des programmes de couverture afin de réduire sa vulnérabilité aux variations des prix du carburant et d'aider à atténuer la volatilité de ses flux de trésorerie liés à l'exploitation. Dans la foulée de la baisse des prix du carburant au deuxième semestre, la direction a adopté des stratégies visant à amortir certains des effets des couvertures et des obligations connexes de fournir des dépôts de garantie lorsque les justes valeurs deviennent défavorables. Ces stratégies ont consisté, entre autres, à résilier certains contrats de couverture, comme il est indiqué à la note 15. Bien que ces stratégies permettent de réduire une partie du risque d'illiquidité lié aux dérivés, la Société est exposée à une augmentation des coûts du carburant, la plupart des positions de couverture actuelles étant à des prix nettement plus élevés que les niveaux actuels du prix du pétrole WTI. Compte tenu des prix du carburant au 31 décembre 2008, le passif de la Société relativement aux pertes sur couvertures est de 420 \$, et est contrebalancé par un dépôt de 328 \$. L'écart entre le montant fourni et la juste valeur des contrats de couverture liés au carburant de 420 \$ est attribuable aux lignes de crédit consenties par certaines contreparties ainsi qu'aux contrats de change favorables à Air Canada.
- La Société a poursuivi son programme de dépenses en immobilisations visant à faire l'acquisition d'appareils ayant un meilleur rendement énergétique. Elle a aussi conclu des contrats en vue de louer ou de sous-louer certains appareils à des tiers afin de gérer plus efficacement sa capacité. La direction a réagi à la situation économique actuelle en réduisant le programme de dépenses en immobilisations de la Société pour 2009 et elle continue d'évaluer des stratégies de monétisation de ses appareils remisés et de ses appareils loués à des tiers.

- La Société a réalisé de nouveaux montages financiers qui se sont soldés par un produit net total de 641 \$ en 2008 et, moyennant la satisfaction de certaines conditions, une facilité de crédit supplémentaire de 50 \$ au 31 décembre 2008. Suit une description des principaux montages financiers réalisés :
 - une série d'ententes de financement garanti avec General Electric Capital Corporation (« GECC ») et ses sociétés affiliées qui procureront jusqu'à 195 \$ US (environ 238 \$) à la Société. Une tranche de 99 \$ de ce financement a été reçue en décembre et une tranche de 92 \$ a été reçue en janvier 2009. Ce financement porte intérêt à un taux de 6,97 % et vient à échéance en 2014. Le reste de l'entente de financement avec GECC a trait à la cession-bail d'un appareil 777 de Boeing, qui demeure assujettie à certaines conditions et devrait être finalisée en 2009;
 - une facilité de crédit renouvelable garantie pouvant atteindre 100 \$ auprès de la Banque canadienne impériale de commerce (« CIBC »), qui impose certaines conditions aux prélèvements et sur laquelle un montant de 50 \$ avait été prélevé au 31 décembre 2008, pour un produit net de 47 \$. Cette facilité, qui est valable un an, est assortie d'une clause financière selon laquelle le solde de trésorerie (qui comprend les fonds non utilisés et les engagements en vertu de la facilité) ne doit pas être inférieur à 900 \$ en date du dernier jour ouvrable de chaque mois, et d'un critère visant le ratio de couverture des intérêts, lequel est déterminé à la fin de chaque trimestre financier. En date du 12 février 2009, aucun montant n'avait été prélevé en vertu de cette facilité;
 - une opération de financement garanti avec les sociétés Calyon de New York et Norddeutsche Landesbank Girozentrale visant un emprunt de 143 \$ échéant en décembre 2013 et portant intérêt au taux de 5,13 %. Une tranche de 97 \$ a été reçue en décembre 2008 et le reste en janvier 2009;
 - une entente avec Société en commandite Aéroplan (« Aéroplan ») afin d'accélérer le versement des paiements liés à l'achat de places pour la période écoulée entre octobre 2008 et mai 2009. Air Canada continuera à verser à Aéroplan les paiements pour les milles acquis par les voyageurs selon les conditions initiales de règlement. Au 31 décembre 2008, cette entente avait un effet favorable de 63 \$ sur les flux de trésorerie liés à l'exploitation. Cet effet cessera en 2009, à l'expiration de l'entente;
 - deux ententes de financement garanti représentant respectivement 92 \$ et 99 \$. Ces financements viennent à échéance en 2009 et portent intérêt à un taux de 6,45 %;
 - cinq appareils 777 de Boeing ont été financés par des opérations de cession-bail qui ont donné lieu à un produit net de 144 \$. Les paiements de loyer futurs en vertu de ces contrats de location-exploitation sont présentés à la note 14. La direction continuera d'évaluer les occasions de financement représentées par des opérations de cession-bail au gré de ses besoins.

Voir la note 6 pour une description des mécanismes de financement de la dette.

Au 31 décembre 2008, Air Canada disposait de 1 005 \$ en trésorerie, équivalents de trésorerie et placements à court terme, soit 9 % des produits d'exploitation de 2008. La direction continue de surveiller étroitement ses flux de trésorerie afin de s'assurer que la Société dispose des liquidités suffisantes pour s'acquitter de ses obligations et respecter ses engagements à l'échéance.

Du fait de l'excédent de l'estimation de la juste valeur sur la valeur du prêt, la Société détient des participations dans des appareils 777 de Boeing et d'Embraer qui pourraient être affectés à des opérations supplémentaires de financement. La direction a établi des estimations de la valeur actualisée de ces actifs et repéré les occasions éventuelles à saisir. Cependant, étant donné l'instabilité persistante des marchés du crédit et de la situation économique, rien ne garantit que la Société sera en mesure de conclure d'autres opérations, si cela est nécessaire, même à des conditions acceptables, ni que ses actifs généreront le produit prévu.

Les notes 15 et 14 présentent une analyse des échéances des passifs financiers, des autres obligations fixes liées à l'exploitation et des engagements de dépenses en immobilisations de la Société.

La Société est exposée à plusieurs risques qui peuvent avoir une incidence importante sur ses résultats d'exploitation futurs et sa liquidité. La direction croit qu'elle a pris les mesures nécessaires pour atténuer les risques liés à l'exploitation et le risque d'illiquidité, mais rien ne garantit que la direction sera en mesure de saisir, au besoin, les occasions qu'elle a identifiées ni qu'elle disposera de la liquidité suffisante, notamment dans l'éventualité où certains faits ou situations ne concordant pas avec les attentes et les plans d'action prévus par Air Canada se produiraient.

Outre les risques liés aux facteurs économiques ci-dessus, la Société surveille en particulier les risques suivants, susceptibles d'avoir une incidence sur ses résultats d'exploitation et sa situation de trésorerie :

- Risques de marché
- Obligations au titre de la capitalisation des régimes de retraite
- Clauses restrictives des ententes concernant les cartes de crédit
- Enquêtes sur le fret

Risques de marché

Le risque de marché correspond au risque que la juste valeur ou les flux de trésorerie futurs d'un instrument financier fluctuent en raison des variations des prix du marché. Le risque de marché inclut trois types de risque : le risque de change, le risque de taux d'intérêt et le risque de prix des marchandises. En 2008, les résultats et les flux de trésorerie de la Société se sont durement ressentis de la hausse et de la volatilité records des prix du carburant au premier semestre et de l'affaiblissement du dollar canadien au deuxième semestre. Bien que la direction soit en mesure d'atténuer certains de ces risques au moyen d'opérations de couverture, la volatilité des marchés a rendu difficile l'élimination de certains de ces risques. La direction n'a ainsi aucun contrôle sur les prix du carburant, les taux de change et les taux d'intérêt, et il est vraisemblable que la volatilité des marchés persistera dans l'avenir et elle pourrait avoir une incidence défavorable sur les résultats d'exploitation et les flux de trésorerie de la Société. La note 15 présente une analyse de la sensibilité aux risques de marché des instruments financiers de la Société en cours au 31 décembre 2008.

Obligations au titre de la capitalisation des régimes de retraite

La Société propose à ses employés plusieurs régimes de retraite à prestations déterminées comme l'indique la note 8. Les obligations de la Société au titre de la capitalisation des régimes de retraite pourraient s'accroître considérablement au deuxième semestre de 2009. Selon des estimations préliminaires, le déficit de solvabilité des régimes de retraite agréés au 1^{er} janvier 2008, qui sert à déterminer les besoins en capitalisation, s'élevait à environ 3 200 \$, soit une augmentation considérable comparativement au déficit de 1 175 \$ établi au 1^{er} janvier 2008. Étant donné les lois et la réglementation sur la capitalisation des régimes de retraite en vigueur au 31 décembre 2008, ce déficit de solvabilité pourrait être comblé sur cinq ans, ce qui entraînerait une augmentation approximative de 410 \$ des obligations de capitalisation en trésorerie pour 2009.

Le gouvernement du Canada se propose d'apporter certaines modifications aux obligations générales de capitalisation des régimes de retraite agréés sous réglementation fédérale afin de calmer les inquiétudes à l'égard de l'incidence de la diminution de la valeur des actifs des régimes de retraite survenue en 2008. Les mesures projetées accroîtraient la limite permise pour le lissage des fluctuations de la valeur des actifs sur cinq ans et porteraient de cinq à 10 ans la période de capitalisation du déficit de solvabilité, à certaines conditions. Ainsi, les participants et les retraités devraient donner leur accord quant au prolongement de la période de capitalisation, et la différence entre les paiements selon une période de cinq ans et selon une période de 10 ans doit être garantie par une lettre de crédit. L'une de ces deux conditions doit être remplie d'ici le 31 décembre 2009. Si le régime n'a pas l'accord des participants et des retraités ou une lettre de crédit en garantie de la différence entre les paiements à la fin de 2009, il est tenu de financer le déficit sur les cinq années qui suivent. La Société estime que si ces mesures sont instaurées et selon les estimations préliminaires indiquées précédemment, ses obligations au titre de la capitalisation des régimes de retraite pour 2009 augmenteront d'environ 150 \$ par rapport à celles de 2008, ce qui se traduira en 2009 par des paiements totaux estimatifs de quelque 605 \$ au titre de la capitalisation des régimes de retraite. Ce montant tient compte de l'incidence estimative, sur les coûts des services courants et sur les autres conventions de retraite, des changements apportés à la capitalisation. La direction se tient informée des décisions du gouvernement en la matière et est en communication avec des représentants du gouvernement pour ce dossier. Tant que le gouvernement n'aura pas mené son projet à terme et que l'évaluation actuarielle effectuée au premier semestre de 2009 ne sera pas terminée, le montant des obligations de capitalisation supplémentaires et le calendrier des versements demeureront incertains. Rien ne garantit que l'allègement proposé sera mis en œuvre. Toute augmentation des obligations de capitalisation pour 2009 sera versée au deuxième semestre de l'exercice, la capitalisation du premier semestre reposant sur les rapports d'évaluation actuarielle au 1^{er} janvier 2008.

Clauses restrictives des ententes concernant les cartes de crédit

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

Aux termes d'une entente de traitement des opérations par carte de crédit, la société de traitement des opérations par carte de crédit peut retenir le paiement de fonds à Air Canada si certains événements se produisent (« événements déclencheurs »), notamment le fait que le total de la trésorerie, des équivalents de trésorerie et des placements à court terme (la « trésorerie non affectée ») soit inférieur à 900 \$ à la fin du mois et que les pertes d'exploitation dépassent certains seuils. Les fonds retenus (le « dépôt ») correspondent à un pourcentage donné des ventes par carte de crédit traitées par la société de traitement d'opérations par carte de crédit pour lesquelles le transport du voyageur n'a pas eu lieu. Ce pourcentage augmente proportionnellement à l'écart entre la trésorerie non affectée inférieure à 900 \$ et le seuil de 900 \$ ou au niveau des pertes d'exploitation. En cas d'événement déclencheur, selon les produits passages perçus d'avance au 31 décembre 2008, le dépôt pourrait être d'au moins 110 \$ et d'au plus 425 \$.

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

Enquêtes sur le fret

Des poursuites pourraient être intentées à l'encontre de la Société relativement à l'affaire du fret décrite à la note 17. En 2008, la Société a constaté une provision d'un montant estimatif provisoire de 125 \$. Cette estimation se fonde sur l'avancement actuel des enquêtes et des procédures ainsi que de l'évaluation, par la Société, de l'issue possible de certaines d'entre elles. Cette provision ne vise pas les procédures intentées dans tous les territoires de compétence, mais seulement celles pour lesquelles la Société dispose de suffisamment d'information. La direction a déterminé qu'il est actuellement impossible de prédire avec certitude l'issue de toutes les procédures. D'autres provisions substantielles pourraient devoir être constituées. Des montants pourraient devenir exigibles au cours de l'exercice et être très différents de l'estimation provisoire de la direction.

2. PRINCIPALES MÉTHODES COMPTABLES**A) PÉRIMÈTRE DE CONSOLIDATION**

Les états financiers consolidés ci-joints présentent les comptes de toutes les entités contrôlées par Air Canada, après ajustements liés à la participation sans contrôle. Les états financiers de la Société comprennent les comptes d'entités à détenteurs de droits variables dont la Société est le principal bénéficiaire. Tous les soldes et toutes les opérations intersociétés sont éliminés.

B) UTILISATION D'ESTIMATIONS

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

Les principales estimations établies dans le cadre de la préparation des états financiers consolidés concernent la comptabilisation des avantages sociaux futurs (note 8), la comptabilisation des impôts sur les bénéfices (note 7), la détermination des produits passages, la détermination de la période d'amortissement des actifs à long terme, la perte de valeur des immobilisations et la valeur comptable des instruments financiers comptabilisés à la juste valeur.

C) PRODUITS PASSAGES ET FRET

Les produits passages et fret perçus d'avance sont reportés et inclus dans le passif à court terme. Les produits perçus d'avance comprennent aussi le produit de la vente de billets d'avion à Aéroplan, société qui assure un programme de fidélisation de la clientèle à Air Canada et qui lui achète des places aux termes du Contrat de participation et de services commerciaux (« CPSC ») (note 14). 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. La Société 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.

La Société 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 ces estimations diffèrent des résultats réels, mais, généralement, ces écarts ont été minimes dans le passé.

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

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

La Société ne détient pas de parts sociales dans Jazz. Étant donné les modalités du CAC de Jazz, Jazz est considérée comme étant une entité à détenteurs de droits variables. La Société était considérée comme le principal bénéficiaire de Jazz jusqu'au 24 mai 2007. Par suite de la distribution, par ACE, de parts du Fonds de revenu Jazz Air le 24 mai 2007, la Société ne consolide plus Jazz. Depuis la date de la déconsolidation, la Société compte un seul secteur isolable.

Du fait de la déconsolidation de Jazz, la Société a inscrit un crédit de 82 \$ au surplus d'apport à titre d'ajustement. Ce crédit correspond à la participation initiale négative de 78 \$ de la Société dans Jazz, qui n'avait pas encore été annulée, Air Canada ne recevant aucune quote-part des bénéfices de Jazz, ainsi qu'à un crédit de 4 \$ porté aux impôts sur les bénéfices futurs.

L'incidence, en 2007, de la déconsolidation de Jazz sur les flux de trésorerie, soit 138 \$, s'explique par le fait que la trésorerie de Jazz a été retirée du bilan consolidé et classée dans les flux de trésorerie affectés aux activités d'investissement.

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

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

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

Air Canada n'est plus le principal bénéficiaire de Jazz depuis le 24 mai 2007, mais elle détient encore des droits variables substantiels dans Jazz du fait des ententes contractuelles qui la lient à Jazz (voir la note 14).

E) PROGRAMME DE FIDÉLISATION AÉROPLAN

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

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

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

En novembre 2008, la Société a conclu une entente avec Aéroplan afin que la société de gestion du programme de fidélisation accélère le versement des paiements liés aux billets-primes d'Air Canada émis jusqu'au 29 mai 2009, en échange du règlement de crédits futurs en 2009, ce qui s'est traduit par l'élimination de la quasi-totalité du montant à recevoir d'Aéroplan relativement à la vente de billets d'ici mai 2009. Au 31 décembre 2008, cette entente avait eu une incidence favorable de 63 \$ sur les flux de trésorerie liés à l'exploitation. Cette incidence sera annulée en 2009, lorsque l'entente arrivera à échéance.

F) AUTRES PRODUITS

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

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

Pour certains contrats de sous-location d'appareils à Jazz, la Société présente les produits tirés de la sous-location en diminution des charges de location avions, car la durée des baux des contrats de sous-location correspond à la durée des baux de la Société. La Société agit à titre de preneur et de bailleur (sous-location) pour ces contrats. Voir la note 14 pour les engagements de location au titre de ces contrats.

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

G) AVANTAGES SOCIAUX FUTURS

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

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

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

L'excédent du montant cumulatif net des gains et pertes actuariels non constatés sur 10 % de l'obligation au titre des prestations projetées ou de la valeur de marché ajustée de l'actif des régimes à l'ouverture de l'exercice, si celle-ci est supérieure, est amorti sur la durée résiduelle d'activité des salariés participant au régime.

Comme l'explique la note 8, certains salariés de la Société travaillent pour ACE et d'autres sont détachés par voie contractuelle à Aveos Performance aéronautique inc. (« Aveos »), anciennement Soutien et Services Techniques ACTS Aéro Inc. (« ACTS Aéro ») et à Aéroplan. Ces salariés cotisent aux régimes de retraite à prestations déterminées dont la Société est le promoteur et participent en outre à certains régimes d'avantages sociaux futurs de la Société en matière de prévoyance maladie, d'assurance vie et d'assurance invalidité. Les présents états financiers consolidés tiennent compte des actifs et des passifs de tous les régimes dont la Société est le promoteur. La charge de retraite et d'avantages complémentaires est constatée, après déduction des coûts recouvrés auprès de ces entités relativement aux salariés que la Société a détachés auprès de ces entités, selon une formule convenue. Le recouvrement des coûts entraîne une réduction du coût des prestations de la Société.

H) RÉGIME DE PARTICIPATION AUX BÉNÉFICES

La Société dispose d'un régime de participation aux bénéfices à l'intention de son personnel. Les charges sont calculées annuellement à partir des résultats de l'ensemble de l'exercice et constatées tout au long de l'exercice à titre de charge salariale fondée sur l'estimation des paiements annuels devant être faits au titre du régime.

I) RÉGIMES DE RÉMUNÉRATION À BASE D'ACTIONS

Certains salariés de la Société participent, pour les périodes considérées, aux régimes de rémunération à base d'actions d'ACE et d'Air Canada, décrits à la note 10.

La juste valeur des options sur actions ou des parts attribuées aux salariés de la Société est constatée à titre de charge de rémunération et un crédit correspondant est porté au surplus d'apport, selon la méthode linéaire, sur la durée du délai d'acquisition applicable. La juste valeur associée à l'attribution d'options sur actions ou de parts à un salarié qui a le droit de prendre sa retraite à la date d'attribution est passée en charges à la date d'attribution. La juste valeur associée à l'attribution d'options sur actions ou de parts à un salarié qui a le droit de prendre sa retraite au cours du délai d'acquisition des droits est constatée sur la période allant de la date

d'attribution jusqu'à la date où le salarié a le droit de prendre sa retraite. La valeur du coût de rémunération constaté à quelque date que ce soit correspond au moins à la valeur de la part des options acquise à cette date. Voir la note 10 pour une analyse de l'acquisition accélérée des options d'ACE en 2007.

Air Canada a aussi établi un régime d'actionnariat à l'intention des employés. En vertu de ce régime, la Société verse, en contrepartie des montants versés par les salariés, des cotisations établies selon des pourcentages prévus au régime. Les employés doivent demeurer au service de la Société jusqu'au 31 mars de l'année suivante pour acquérir les cotisations de la Société. Ces cotisations sont constatées au titre des « Salaires et charges sociales » à mesure qu'elles sont acquises.

J) MAINTENANCE ET RÉPARATION

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

K) AUTRES CHARGES D'EXPLOITATION

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

L) INSTRUMENTS FINANCIERS ET COMPTABILITÉ DE COUVERTURE

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

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

Les actifs financiers et les passifs financiers classés comme détenus à des fins de transaction sont évalués à la juste valeur et les variations de la juste valeur sont constatées dans les produits (charges) hors exploitation. Les actifs financiers classés comme détenus jusqu'à l'échéance, les prêts et les créances et les autres passifs financiers sont évalués au coût après amortissement calculé selon la méthode des intérêts effectifs.

La Société a recours aux instruments dérivés liés aux taux d'intérêt, au change et au prix du carburant pour réduire les risques auxquels l'exposent les variations des taux de change, des taux d'intérêt et des prix du carburant. Les instruments dérivés sont inscrits au bilan consolidé à la juste valeur, y compris les dérivés incorporés dans des contrats financiers ou non financiers. Les variations de la juste valeur des instruments dérivés sont constatées dans les produits (charges) hors exploitation, sauf pour les contrats de gestion du risque de change, qui sont comptabilisés dans le gain (la perte) de change, et les dérivés liés au carburant qui sont désignés comme éléments de couverture efficaces de flux de trésorerie, comme il est décrit plus amplement ci-dessous. Ces contrats sont inscrits au bilan à la juste valeur au titre des charges payées d'avance et autres actifs à court terme, des dépôts et autres actifs, des créateurs et charges à payer ou des autres passifs à long terme, selon le cas. Tous les flux de trésorerie associés à l'achat et à la vente de dérivés

sont classés comme des flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation dans l'état consolidé des flux de trésorerie.

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

La Société a établi la classification suivante :

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

Dérivés liés au carburant admissibles à la comptabilité de couverture

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

La comptabilité de couverture cesse si le dérivé n'est plus une couverture efficace, si le dérivé est résilié ou vendu, ou encore au moment de la vente ou de la résiliation anticipée de l'élément couvert. Les montants qui étaient antérieurement comptabilisés dans le cumul des autres éléments du résultat étendu sont reclassés dans la charge de carburant des exercices au cours desquels les dérivés viennent à échéance. Voir la note 15 pour l'incidence des dérivés liés au carburant pendant l'exercice.

M) CONVERSION DES DEVISES

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

N) IMPÔTS SUR LES BÉNÉFICES

La Société comptabilise les impôts sur les bénéfices selon la méthode du report variable, en vertu de laquelle des actifs et des passifs d'impôts futurs sont constatés selon l'estimation de l'incidence fiscale future attribuable aux écarts entre la valeur comptable et la valeur fiscale des actifs et passifs. Les actifs et passifs d'impôts futurs sont déterminés en utilisant les taux d'imposition pratiquement en vigueur pour l'exercice au cours duquel les écarts temporaires sont censés se résorber. Les impôts sur les bénéfices sont comptabilisés dans l'état des résultats sauf s'ils se rattachent à des éléments portés au crédit ou au débit des capitaux propres, auquel cas ils sont déduits de ces éléments. L'incidence d'une modification des taux d'imposition sur les actifs et passifs d'impôts futurs est constatée dans les résultats de la période au cours de laquelle la modification est pratiquement en vigueur. Il y a constatation d'actifs d'impôts futurs dans la mesure où leur réalisation est

considérée comme étant plus probable qu'improbable. Le 30 septembre 2004, la Société a appliqué la comptabilité nouveau départ selon laquelle les actifs et les passifs de la Société ont été réévalués au complet, à l'exception de l'écart d'acquisition (« nouveau départ »). L'avantage au titre des actifs d'impôts futurs qui existait au nouveau départ comptable, et pour lequel une provision pour moins-value est constatée, sera comptabilisé en premier lieu pour ramener à une valeur de néant les actifs incorporels, s'il en est (au prorata), qui avaient été comptabilisés au moment du nouveau départ comptable, le montant résiduel éventuel étant inscrit au crédit des capitaux propres. L'avantage découlant des actifs d'impôts futurs après le nouveau départ sera comptabilisé dans l'état consolidé des résultats.

O) TRÉSORERIE ET ÉQUIVALENTS DE TRÉSORERIE

En date du 31 décembre 2008, la trésorerie comprend 416 \$ au titre de placements ayant des échéances initiales d'au plus trois mois (411 \$ en 2007). Les placements, constitués d'acceptations bancaires et de billets à escompte bancaires, peuvent être rapidement convertis en espèces et ont, à la date d'achat, une échéance d'au plus trois mois. Au 31 décembre 2008, le taux d'intérêt moyen pondéré des placements était de 2,06 % (4,68 % en 2007).

P) PLACEMENTS À COURT TERME

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

Q) LIQUIDITÉS SOUMISES À RESTRICTIONS

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

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

R) STOCKS DE CARBURANT AVIONS

Le 1^{er} janvier 2008, la Société a adopté le chapitre 3031, « Stocks » de l'ICCA, qui a remplacé le chapitre 3030, « Stocks ». Le chapitre 3031 fournit des indications plus complètes au sujet de l'évaluation et contient de nouvelles obligations à l'égard de l'information à fournir afin d'accroître la transparence. La méthode comptable relative aux stocks de carburant avions adoptée par la Société est conforme aux exigences en matière d'évaluation comprises dans la nouvelle norme et l'adoption de cette dernière n'a pas donné lieu à un ajustement du traitement comptable. Cependant, les exigences de la nouvelle norme prévoyant la fourniture d'informations supplémentaires ont été adoptées par la Société et sont présentées ci-dessous. Les stocks de carburateur au 31 décembre 2008 totalisent 97 \$ (98 \$ en 2007).

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

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

S) IMMOBILISATIONS CORPORELLES

Les immobilisations corporelles sont initialement constatées au coût. Les immobilisations faisant l'objet de contrats de location-acquisition et l'obligation quant aux versements futurs au titre de la location sont initialement constatées à la juste valeur des immobilisations ou à la valeur actualisée de ces versements au titre de la location, si elle est inférieure.

Les immobilisations corporelles sont amorties linéairement sur leur durée d'utilisation estimative, à concurrence de leur valeur résiduelle estimative. Les immobilisations corporelles au titre de contrats de location-acquisition et au sein d'entités à détenteurs de droits variables (« EDDV ») sont amorties sur la durée du contrat, à concurrence de leur valeur résiduelle estimative. La période d'amortissement du matériel volant, y compris des réacteurs de rechange et pièces connexes (les « articles durables ») est de 20 à 25 ans et sa valeur résiduelle estimative, de 10 % à 20 %. Les frais de reconfiguration des appareils sont amortis sur trois ans à cinq ans. Les améliorations apportées aux avions détenus sont capitalisées et amorties sur la durée d'utilisation restante. Les améliorations apportées aux avions en location-exploitation sont amorties sur la durée du contrat de location.

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

T) INTÉRÊTS CAPITALISÉS

Les intérêts sur les sommes destinées à financer l'acquisition de nouveau matériel volant et d'autres immobilisations corporelles sont capitalisés sur les périodes précédant la mise en service de ces biens. Les intérêts capitalisés relatifs à l'acquisition de nouveau matériel volant et d'autres immobilisations corporelles sont inclus à titre de dépôts sur acquisitions, dans le compte des immobilisations corporelles (note 3). Les intérêts capitalisés comprennent aussi les frais de financement réclamés par les avionneurs relativement aux engagements pris à l'égard d'immobilisations (note 14).

U) ACTIFS INCORPORELS

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

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

V) DÉPRÉCIATION D'ACTIFS À LONG TERME

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

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

W) VERSEMENTS AU TITRE DES LOCATIONS AVIONS SUPÉRIEURS OU INFÉRIEURS AUX FRAIS DE LOCATION

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

X) OBLIGATIONS LIÉES À LA MISE HORS SERVICE D'IMMOBILISATIONS

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

Y) OPÉRATIONS ENTRE APPARENTÉS

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

Z) ENTITÉS À DÉTENTEURS DE DROITS VARIABLES**Opérations de location d'appareils**

La Société a conclu des opérations de location d'appareils auprès d'un certain nombre de structures d'accueil, considérées comme entités à détenteurs de droits variables (« EDDV ») selon la note d'orientation concernant la comptabilité NOC-15, *Consolidation des entités à détenteurs de droits variables*, du Manuel de l'ICCA (la « NOC-15 »). Comme la Société est la principale bénéficiaire de ces EDDV, la Société a consolidé des entités de location portant sur 44 appareils.

Arrangements liés aux sociétés d'avitaillement

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

Au sens de la NOC-15, la Société est la principale bénéficiaire de trois des sociétés d'avitaillement canadiennes. Cinq des sociétés d'avitaillement au Canada dans lesquelles participe Air Canada, mais qui n'ont pas été consolidées, ont des actifs d'environ 150 \$ et des passifs de quelque 127 \$, soit le risque maximal auquel s'expose la Société compte non tenu des autres coûts et obligations liés à la mise hors service d'immobilisations qu'elle pourrait avoir à partager avec les autres compagnies contractantes. La Société considère le risque qui s'y rattache comme minime.

AA) FUTURES MODIFICATIONS DE NORMES COMPTABLES

Suit un aperçu des principales modifications de normes comptables que la Société sera tenue d'adopter pour les prochains exercices :

Écarts d'acquisition et actifs incorporels

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

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

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

Le chapitre 1582 remplace le chapitre 1581 et il établit des normes pour la comptabilisation d'un regroupement d'entreprises. Il constitue l'équivalent canadien de la norme internationale d'information financière IFRS 2, « Regroupements d'entreprises ». Le chapitre s'applique prospectivement aux regroupements d'entreprises pour lesquels la date d'acquisition se situe au début du premier exercice annuel ouvert le 1^{er} janvier 2011 ou à une date ultérieure.

Pris collectivement, les chapitres 1601 et 1602 remplacent l'ancien chapitre 1600, « États financiers consolidés ». Le chapitre 1601 définit des normes pour l'établissement d'états financiers consolidés. Il s'applique aux états financiers consolidés intermédiaires et annuels des exercices ouverts à compter du 1^{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.

3. IMMOBILISATIONS CORPORELLES

	2008	2007
Coût		
Matériel volant, y compris les réacteurs de recharge ^{a)}	6 235 \$	5 433 \$
Actifs visés par des contrats de location-acquisition ^{b)}	1 940	1 899
Bâtiments, y compris les améliorations locatives	643	603
Matériel au sol et autre équipement	160	136
	8 978	8 071
Amortissement cumulé		
Matériel volant, y compris les réacteurs de recharge ^{a)}	1 101	685
Actifs visés par des contrats de location-acquisition ^{b)}	562	438
Bâtiments, y compris les améliorations locatives	148	118
Matériel au sol et autres équipements	49	35
	1 860	1 276
Dépôts sur acquisitions, y compris les intérêts capitalisés ^{c)}	7 118	6 795
	351	1 124
Immobilisations corporelles à la valeur comptable nette ^{d)}	7 469 \$	7 919 \$

- a) Sont compris dans le matériel volant au 31 décembre 2008 des articles durables, dont des réacteurs de recharge d'un coût de 798 \$ (560 \$ en 2007), moins l'amortissement cumulé de 279 \$ (121 \$ en 2007), pour une valeur comptable nette de 519 \$ (439 \$ en 2007). Sont aussi inclus dans le matériel volant 30 appareils et un réacteur (33 appareils en 2007) loués à Jazz (note 14) et à des tiers d'un coût de 942 \$ (753 \$ en 2007), moins l'amortissement cumulé de 289 \$ (152 \$ en 2007), pour une valeur comptable nette de 653 \$ (601 \$ en 2007).
- b) Sont compris dans les contrats de location-acquisition au 31 décembre 2008, 41 appareils (39 en 2007) d'un coût de 1 874 \$ (1 825 \$ en 2007), moins l'amortissement cumulé de 554 \$ (409 \$ en 2007), pour une valeur comptable nette de 1 320 \$ (1 416 \$ en 2007), du matériel informatique au coût de néant (28 \$ en 2007), moins l'amortissement cumulé de néant (23 \$ en 2007), pour une valeur comptable nette de néant (5 \$ en 2007), et des installations au coût de 66 \$ (46 \$ en 2007), moins l'amortissement cumulé de 8 \$ (6 \$ en 2007) pour une valeur comptable nette de 58 \$ (40 \$ en 2007).
- c) Comprend 259 \$ (867 \$ en 2007) au titre d'appareils 777 et 787 de Boeing, néant (26 \$ en 2007) au titre d'appareils d'Empresa Brasileira de Aeronautica S.A. (« Embraer »), 58 \$ (205 \$ en 2007) au titre du programme de réaménagement des cabines ainsi que 34 \$ (26 \$ en 2007) au titre d'achats de matériel et de projets internes. Voir la note 6 l) pour des informations sur le financement des acomptes avant livraison de Boeing.
- d) La valeur comptable nette des immobilisations corporelles comprend les sommes suivantes : 836 \$ (973 \$ en 2007) au titre de la consolidation d'entités de location d'avions et 150 \$ (123 \$ en 2007) au titre de la consolidation de sociétés d'avitaillement; ces consolidations ont été effectuées conformément à la NOC-15.

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

Les intérêts et les frais capitalisés pendant l'exercice 2008 s'élèvent à 37 \$ (108 \$ en 2007), dont 10 \$ à un taux d'intérêt correspondant au taux TIOL à un mois aux États-Unis, majoré de 1,14 %, 6 \$ à un taux d'intérêt correspondant au TIOL à trois mois aux États-Unis majoré de 3 %, 17 \$ à un taux d'intérêt de 7,72 % et 4 \$ au titre des frais.

En 2008 :

- La Société a pris livraison de huit appareils 777 de Boeing. Trois appareils ont été financés en vertu d'une garantie d'emprunt consentie par l'Export-Import Bank of the United States (« EXIM ») (note 6). Cinq appareils ont été financés par des opérations de cession-bail qui ont donné lieu à un produit de 708 \$. Le gain à la vente de 81 \$ a été reporté et sera appliqué en réduction de la charge au titre de la location avions sur la durée des baux. Les contrats de location sont comptabilisés comme des contrats de location-exploitation et prévoient des baux de 12 ans et des versements mensuels.
- La Société a comptabilisé une moins-value de 38 \$ sur sa flotte de 767-200 de Boeing du fait de la modification de la date de mise hors service des appareils.
- La Société a vendu six appareils Dash-8, d'une valeur comptable de 8 \$, pour un produit de 10 \$ qui a donné lieu à un gain à la vente de 2 \$.
- La Société a vendu un A319 d'Airbus, d'une valeur comptable de 21 \$, pour un produit de 23 \$, qui a donné lieu à un gain à la vente de 2 \$.

En 2007 :

- La Société a vendu un appareil en service, d'une valeur comptable de 21 \$, pour un produit de 23 \$ qui a donné lieu à un gain à la vente de 2 \$ (perte de 2 \$ après impôts).
- La Société a vendu un immeuble à Aveos pour un produit de 28 \$ qui correspondait à la valeur comptable de l'immeuble (note 18).
- Un appareil CRJ-100 appartenant à Air Canada et loué à Jazz a été endommagé au-delà de toute réparation possible. Après réception du produit de l'assurance de 21 \$, Air Canada a constaté un gain de 14 \$ (10 \$ après impôts) à la sortie de l'appareil.
- La Société a vendu un de ses biens immobiliers à vocation commerciale, d'une valeur comptable de 37 \$, pour un produit net de 42 \$ et un gain à la vente de 5 \$ (4 \$ après impôts).
- La Société a vendu 18 appareils retirés du service, d'une valeur comptable de néant, pour un produit de 2 \$ se traduisant par un gain de 2 \$ (1 \$ après impôts).

4. ACTIFS INCORPORELS

	2008	2007
Actifs à durée de vie indéfinie		
Droits relatifs à des désignations et créneaux aéroportuaires internationaux	327 \$	327 \$
Marque de commerce Air Canada	298	298
Autres marques de commerce	31	31
	656	656
Actifs à durée de vie limitée		
Affiliation à Star Alliance	131	131
Autres contrats ou relations clients	144	144
Actifs incorporels d'ordre technologique	279	186
	554	461
Amortissement cumulé		
Affiliation à Star Alliance	(32)	(27)
Autres contrats ou relations clients	(99)	(81)
Actifs incorporels d'ordre technologique	(82)	(57)
	(213)	(165)
Actifs à durée de vie limitée, montant net	341	296
	997 \$	952 \$

L'amortissement des actifs incorporels s'est chiffré à 48 \$ en 2008 (41 \$ en 2007).

Par suite de la constatation, en 2007, de l'avantage au titre des actifs d'impôts futurs qui existait au nouveau départ comptable et pour lequel une provision pour moins-value avait été constatée, les actifs incorporels ont été réduits proportionnellement de 252 \$.

5. DÉPÔTS ET AUTRES ACTIFS

	2008	2007
Dépôts liés à des appareils ^{a)}	203 \$	150 \$
Liquidités soumises à restrictions	65	84
Dépôts liés aux régimes de retraite et avantages complémentaires	42	101
Papier commercial adossé à des actifs (« PCAA ») ^{b)}	29	29
Excédent des versements au titre des locations avions sur les frais de location	49	51
Autres dépôts	78	56
Autres	29	17
	495 \$	488 \$

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

6. DETTE À LONG TERME ET CONTRATS DE LOCATION-ACQUISITION

	Monnaie de base	Échéance définitive	Taux d'intérêt stipulé (%)	2008	2007
Financement des appareils Embraer ^{a)}	USD	2017-2021	3,37-8,49	1 425 \$	1 138 \$
Financement des appareils Boeing ^{b)}	USD	2019-2020	1,50-5,69	871	647
Financement des appareils Boeing ^{c)}	JPY	2020	1,04-1,20	270	-
Contrats de vente conditionnelle ^{d)}	USD	2019	4,37-6,44	175	149
Financement des réacteurs de rechange ^{e)}	USD	2013	5,13	95	-
Financement des pièces de rechange ^{f)}	USD	2014	6,97	97	-
Entente de coopération Air Canada-Lufthansa ^{g)}	USD	2009	6,50	16	25
Prêt GE ^{h)}	USD	2015	4,60	24	38
Facilité de crédit renouvelable ⁱ⁾	CDN			50	-
CRJ ^{j)}	CDN	2012	4,38	25	33
Prêt à court terme exigible en 2009 ^{k)}	USD	2009	6,45	190	-
Dette directe de la Société				3 238	2 030
Financement avant livraison (Boeing) ^{l)}	USD	2009-2013	1,61	81	521
Entités de location d'avions et de réacteurs – dette ^{m)}				828	771
Sociétés d'avitaillement – dette ⁿ⁾				125	125
Dette consolidée selon la NOC-15				1 034	1 417
Obligations locatives ^{o)}				1 082	972
Total de la dette et des obligations locatives				5 354	4 419
Part à moins d'un an				(663)	(413)
Dette à long terme et obligations locatives				4 691 \$	4 006 \$

Le taux d'intérêt stipulé mentionné dans le tableau ci-dessus est en date du 31 décembre 2008.

- Le financement des appareils d'Embraer s'établit à 1 163 \$ US au 31 décembre 2008 (1 151 \$ US au 31 décembre 2007). Le capital et les intérêts sont remboursés par versements trimestriels jusqu'à l'échéance. L'emprunt est garanti par les 60 appareils d'Embraer livrés, d'une valeur comptable de 1 665 \$.
- Le financement des appareils de Boeing s'établit à 711 \$ US au 31 décembre 2008 (655 \$ au 31 décembre 2007), et provient du financement de garantie d'emprunt fourni par EXIM. Le capital et les intérêts sont remboursés par versements trimestriels jusqu'à l'échéance. L'emprunt est garanti par les huit appareils livrés, d'une valeur comptable de 1 103 \$.
- Le financement des appareils de Boeing s'élève à 19 995 yens au 31 décembre 2008, et provient du financement d'emprunt fourni par EXIM. Le capital et les intérêts sont remboursés par versements trimestriels jusqu'à l'échéance. L'emprunt est garanti par les deux appareils livrés, d'une valeur comptable de 244 \$.
- Capital impayé de 142 \$ US sur l'achat de deux appareils A340-500 financés dans le cadre de contrats de vente conditionnelle. Le capital et les intérêts sont payés trimestriellement jusqu'à l'échéance en 2019. Les versements échelonnés sur le prix d'achat portent intérêt à un taux égal au TIOL à trois mois majoré de 2,9 % (4,37 % – 6,44 % au 31 décembre 2008 et 7,74 % – 7,97 % au 31 décembre 2007). La valeur comptable des deux appareils A340-500 affectés en garantie des contrats de vente conditionnelle est de 238 \$ au 31 décembre 2008.
- Capital impayé de 78 \$ US échéant en 2013, remboursé par versements trimestriels et par un versement final à l'échéance de 50 % du capital initial, à un taux d'intérêt variable correspondant au TIOL à trois mois majoré de 3,40 %. L'emprunt est garanti par 10 réacteurs de rechange d'une valeur comptable de 121 \$.

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

50 % du capital initial à l'échéance du prêt. En janvier 2009, un capital supplémentaire de 46 \$ (37 \$ US) et 22 réacteurs ont été ajoutés en vertu de la convention initiale, aux mêmes conditions que ci-dessus.

- f) Capital impayé de 80 \$ US échéant en 2014, remboursé par versements trimestriels à un taux d'intérêt variable correspondant au TIOL de trois mois majoré du taux différentiel du coût du financement pour les prêteurs et d'une marge de 3 %. Le prêt est garanti par des rechanges et autres actifs d'une valeur comptable de 295 \$. La convention de prêt prévoit un test mensuel de la valeur des garanties. Ce test porte sur toutes les garanties visant les stocks et la Société peut être tenue de fournir des garanties supplémentaires en stocks, des garanties en espèces, des lettres de crédit, un remboursement par anticipation d'une partie du prêt ou une combinaison des éléments ci-dessus selon les valeurs déterminées à la date du test. Les montants remboursés par anticipation sont portés en réduction de l'emprunt jusqu'à épuisement à l'échéance de celui-ci. En janvier 2009, une somme supplémentaire de 92 \$ (75 \$ US) a été ajoutée en vertu de la convention initiale, aux mêmes conditions que ci-dessus.
- g) Capital impayé de 13 \$ US échéant en 2009, remboursé par versements semestriels au taux d'intérêt fixe de 4,50 %, majoré de 2,0 % de commission de garantie annuelle.
- h) Capital impayé de 20 \$ US échéant en 2015, remboursé par versements trimestriels à un taux d'intérêt variable correspondant au TIOL de six mois majoré de 2,75 %, payable d'avance à toute date de versement d'intérêt après le 23 décembre 2007. La prochaine date de versement d'intérêt est le 20 mars 2009. L'emprunt est garanti par du matériel d'entraînement au vol d'une valeur comptable actuelle de 39 \$.
- i) La facilité de crédit renouvelable est une facilité de crédit renouvelable garantie de premier rang de 100 \$ (la « facilité de crédit »). La durée de un an de la facilité de crédit peut être prolongée à la demande d'Air Canada pour des périodes d'un an supplémentaires à chaque anniversaire de la clôture, sur approbation préalable des prêteurs. La facilité de crédit remplace la facilité de crédit consortiale renouvelable garantie précédente d'Air Canada, dont la durée était de trois ans et qui s'élevait à 400 \$ au 31 décembre 2007. Le montant global disponible en vertu de la facilité de crédit est assujetti à une restriction de la capacité d'emprunt établie en fonction de certains pourcentages de la valeur des comptes débiteurs et des biens immobiliers admissibles. Au 31 décembre 2008, les fonds disponibles en vertu de la facilité de crédit totalisaient 50 \$. La facilité de crédit est garantie par une sûreté de premier rang et par une hypothèque constituée sur les biens actuels et futurs d'Air Canada, sous réserve de certaines exclusions et charges autorisées, et par un droit de premier rang et une hypothèque grevant certains biens immobiliers détenus ou loués par Air Canada. Les obligations d'Air Canada sont garanties par 1209265 Alberta Ltd., filiale d'Air Canada, qui fournit une sûreté réelle de premier rang constituée sur ses biens actuels et futurs, sous réserve de certaines exclusions et charges autorisées, comme cautionnement. La facilité de crédit contient les déclarations et garanties habituelles et est assujettie aux conditions habituelles (concernant notamment les clauses restrictives, les engagements financiers et les cas de défaut). Les clauses restrictives financières imposent notamment à la Société de maintenir au dernier jour ouvrable de chaque mois un solde de liquidités disponible de 900 \$, incluant les fonds non utilisés et les engagements disponibles en vertu de la facilité, ainsi qu'un critère visant le ratio de converture, lequel doit être déterminé à la fin de chaque trimestre financier. La marge de taux d'intérêt pour les montants prélevés est, au gré d'Air Canada, fixée au taux préférentiel majoré de 13 % ou au taux des acceptations bancaires majoré de 14 %.
- j) Au 31 décembre 2008, le capital impayé sur quatre CRJ s'établissait à 25 \$ (33 \$ en 2007). Le capital et les intérêts sont payés par versements trimestriels jusqu'à l'échéance en 2012. Le financement porte intérêt à taux variable établi selon le taux des acceptations bancaires canadiennes à trois mois, majoré de 1,7 %. L'emprunt est garanti par les appareils, d'une valeur comptable de 26 \$.
- k) En 2008, la Société a conclu et reçu un financement de 190 \$ (155 \$ US). Le premier versement de 80 \$ US est venu à échéance et a été remboursé en janvier 2009, tandis que le reste du financement est valable jusqu'au 15 décembre 2009 et doit être remboursé d'ici cette date si la Société a reçu d'autres financements de rechange. Le financement porte intérêt au TIOL à un mois majoré de 5,98 % (actuellement 6,45 %) et il est garanti par une sûreté réelle et une hypothèque mobilière d'un montant en capital de 400 \$. Le financement peut être remboursé en tout temps avant l'échéance, en tout ou en partie, sans pénalité.
- l) Le 30 octobre 2007, la Société a conclu une entente avec un syndicat bancaire pour le financement d'acomptes avant livraison sur 10 des 16 appareils 777 de Boeing envisagés dans le cadre du contrat d'acquisition d'appareils conclu avec Boeing. Le financement des acomptes avant livraison consiste en une série de prêts propres aux appareils pour un engagement total maximal d'au plus 568 \$ (575 \$ US). Les prêts liés aux acomptes avant livraison ont une durée de cinq ans, mais peuvent être remboursés par anticipation sans pénalités à la livraison des appareils. En 2008, la Société a prélevé 39 \$ (39 \$ US) contre

585 \$ (592 \$ US) en 2007. La Société a remboursé par anticipation, en 2008, le prêt de 516 \$ (501 \$ US) lié à des acomptes avant livraison sur huit appareils, contre un prêt de 64 \$ (65 \$ US) lié à des acomptes avant livraison sur un appareil en 2007. La Société a en outre avisé le consortium bancaire assurant le financement des acomptes avant livraison qu'elle rembourserait le dernier prêt consenti à la livraison du dixième appareil, prévue pour février 2009. À la fin de l'exercice 2008, l'encours des prêts liés aux acomptes avant livraison s'élevait à 81 \$ (66 \$ US), contre 521 \$ (528 \$ US) en 2007. Les intérêts capitalisés cumulés relativement à ce financement s'établissent à 10 \$ (5 \$ en 2007) pour un taux d'intérêt correspondant au TIOL à 30 jours, majoré de 1,14 % (1,61 % au 31 décembre 2008).

- m) La Société a conclu des opérations de location liées à des appareils ou des réacteurs auprès de plusieurs structures d'accueil considérées comme des EDDV. La dette était assortie d'un taux d'intérêt effectif moyen pondéré d'environ 8 % (8 % en 2007). Ces appareils et ces réacteurs ont une valeur comptable de 836 \$ et sont affectés en garantie des emprunts par leurs propriétaires. En vertu de ces contrats de location, les créanciers ont des recours contre la Société, en tant que locataire, en cas de non-paiement ou de résiliation anticipée du contrat de location. La dette liée aux appareils s'établit à 676 \$ US (828 \$) (780 \$ US (771 \$) en 2007); elle est résumée comme suit :

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

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

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

En 2008, la Société a payé des intérêts sur la dette à long terme et les obligations locatives de 293 \$ (263 \$ en 2007).

Voir la note 14 pour les obligations de la Société au titre du remboursement du capital et des intérêts de sa dette sur cinq ans au 31 décembre 2008.

7. IMPÔTS SUR LES BÉNÉFICES FUTURS

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

	2008	2007
Passif		
Impôts à payer à long terme ^{a)}	(10) \$	(10) \$
Passif d'impôts sur les bénéfices futurs ^{c)}	(88)	(88)
	(98) \$	(98) \$

a) Impôts exigibles

En 2007, Air Canada a constaté une charge d'impôts de 10 \$ résultant de l'harmonisation des impôts sur les sociétés par les gouvernements fédéral et de l'Ontario. Air Canada aura 10 \$ en impôts à payer sur une période de cinq ans à compter de 2009. Ce montant est pris en compte dans les « Autres passifs à long terme ».

b) Provision pour moins-value

La Société a déterminé qu'il est plus probable qu'improbable que des actifs d'impôts futurs de 1 157 \$ ne soient pas recouvrables et ils ont été contrebalancés par une provision pour moins-value. Toutefois, les déductions fiscales futures à l'origine des actifs d'impôts futurs demeurent disponibles pour utilisation ultérieure en réduction du bénéfice imposable. L'avantage au titre des actifs d'impôts futurs qui existait au nouveau départ comptable, et pour lequel une provision pour moins-value est constatée, sera comptabilisé en premier lieu pour ramener à une valeur de néant les actifs incorporels, s'il en est, (sur une base proportionnelle) qui avaient été comptabilisés au moment du nouveau départ comptable, tout montant résiduel étant porté au crédit des capitaux propres. L'avantage au titre des actifs d'impôts futurs acquis après le nouveau départ est présenté dans l'état consolidé des résultats.

c) Passif d'impôts sur les bénéfices futurs

L'hypothèse a été retenue que certains actifs incorporels et autres, dont le coût fiscal nominal et la valeur comptable s'établissent à environ 656 \$, ont une durée de vie indéfinie et, en conséquence, le passif d'impôts futurs connexe ne devrait pas être retiré du bilan tant que les actifs n'auront pas été cédés ou qu'ils ne seront pas amortissables, ce qui entraîne la constatation d'un passif d'impôts futurs de 88 \$.

Le tableau qui suit présente les actifs et les passifs d'impôts sur les bénéfices futurs :

	2008	2007
Actifs d'impôts futurs		
Report de pertes prospectif	588 \$	52 \$
Obligations au titre des avantages complémentaires de retraite	466	556
Provisions comptables non déductibles actuellement aux fins fiscales	261	129
Amortissement fiscal des immobilisations supérieur à l'amortissement comptable	-	187
Gains reportés	40	8
Autres	95	67
Total des actifs d'impôts futurs	1 450	999
Passifs d'impôts futurs		
Amortissement comptable des immobilisations supérieur à l'amortissement fiscal	217	-
Actifs incorporels	126	135
Autres	38	109
Total des passifs d'impôts futurs	381	244
Actifs d'impôts futurs, montant net	1 069	755
Moins provision pour moins-value ^{b)}	1 157	843
Passifs d'impôts futurs constatés, montant net	(88) \$	(88) \$

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

	2008	2007
Charge (économie) d'impôts selon les taux d'imposition fédéral et provincial combinés	(319) \$	206 \$
Part non imposable des gains (pertes) en capital	68	(32)
Charges non déductibles	53	17
Effet de la modification de taux d'imposition sur les impôts sur les bénéfices futurs	51	64
Autres	23	11
	(124)	266
Provision pour moins-value (voir la note b) ci-dessus)	148	(76)
Charge d'impôts sur les bénéfices	24 \$	190 \$

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

	2008	2007
Charge d'impôts de l'exercice	1 \$	16 \$
Charge (économie) d'impôts futurs liée aux variations des écarts temporaires	(176)	186
Charge d'impôts futurs liée à la modification des taux d'imposition	51	64
Provision pour moins-value	148	(76)
Charge d'impôts sur les bénéfices	24 \$	190 \$

Outre l'incidence des éléments ci-dessus sur la charge d'impôts dn 2007, une charge d'impôts futurs de 5 \$ a été incorporée au surplus d'apport relativement aux produits tirés de l'Entente de non-concurrence et de protocoles de réparation conclue avec ACTS (voir la note 18). Voir la note 15 pour de plus amples informations sur les impôts sur les bénéfices futurs présentés dans les autres éléments du résultat étendu au titre des dérivés liés au carburant désignés en application de la comptabilité de couverture.

Les impôts sur les bénéfices payés par la Société en 2008 s'élèvent à moins de 1 \$ (6 \$ en 2007).

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

	Pertes fiscales
2014	18 \$
2026	3
2027	1 380
2028	956
	2 357 \$

La Société n'a constaté aucune perte en capital en 2008 (61 \$ en 2007).

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

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

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

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

Certains salariés de la Société travaillent pour ACE et d'autres sont détachés à Aveos et à Aéroplan aux termes de contrats de services. Ces salariés cotisent aux régimes de retraite à prestations déterminées dont la Société est le promoteur, et participent en outre à certains régimes d'avantages sociaux futurs d'Air Canada en matière de prévoyance maladie, d'assurance vie et d'assurance invalidité. Les présents états financiers consolidés comprennent tous les actifs et passifs des régimes dont la Société est le promoteur. La charge au titre des prestations comprend les charges relatives à l'ensemble des participants aux régimes, après déduction des coûts répercutés sur ACE, Aveos et Aéroplan au titre des employés qui travaillent pour leur compte. Le recouvrement de coûts porte sur les coûts des services rendus au cours de l'exercice, ainsi que la part qui leur revient du coût des avantages complémentaires de retraite et des avantages postérieurs à l'emploi, laquelle est établie à partir de calculs actuariels propres au groupe d'employés concernés. Pour l'exercice clos le 31 décembre 2008, le recouvrement de coûts se chiffre à 40 \$ (40 \$ pour 2007).

Comme il est décrit à la note 18, Air Canada et Aveos sont parties à une Entente sur les régimes de retraite et les avantages complémentaires selon laquelle certaines obligations au titre des régimes de retraite et d'avantages complémentaires seront transférées à Aveos.

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

Taux d'actualisation

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

Hypothèse concernant le rendement prévu des actifs

Le taux de rendement à long terme prévu par la Société à partir des hypothèses sur l'actif est fonction des faits et circonstances qui existent à la date d'évaluation et de la composition particulière du portefeuille du régime. La direction d'Air Canada analyse avec ses actuaires les prévisions de rendement à long terme des diverses catégories d'actifs et établit à partir de celles-ci la stratégie de répartition de l'actif qu'adoptera Air Canada, tout en prenant en compte la durée plus longue du portefeuille d'obligations de la Société par rapport à celle d'autres régimes de retraite. Ces facteurs servent à déterminer le taux moyen de rendement prévu des sommes capitalisées aux fins du versement des prestations de retraite. Même si l'analyse prend en compte les rendements récents, y compris la baisse importante de la valeur des actifs du régime en 2008, et historiques des caisses de retraite, le taux retenu pour hypothèse est avant tout un taux prospectif à long terme. Rien ne garantit que le régime produira le taux de rendement retenu comme hypothèse.

Obligation au titre des prestations et actif des régimes

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

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

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

En vertu des conditions des régimes agréés canadiens et des régimes complémentaires, aucune indexation n'est prévue après le 1^{er} janvier 2007.

Le déficit des régimes de retraite qui ne sont pas entièrement capitalisés à la fin de l'exercice est le suivant :

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

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

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

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

La partie à moins d'un an liée aux prestations de retraite représente les cotisations au titre des services passés pour les régimes agréés canadiens devant être versés en 2009, tandis que la part à moins d'un an liée aux avantages complémentaires de retraite est une estimation des réclamations qui devront être engagées en 2009. La part à moins d'un an de l'obligation est incluse dans les « Créditeurs et charges à payer ».

Pour l'exercice 2008, les paiements en trésorerie, constitués des cotisations de la Société aux régimes à prestations déterminées, des versements aux bénéficiaires des régimes de retraite et d'avantages complémentaires de retraite, et des cotisations aux régimes de retraite à cotisations déterminées, s'élevaient à 514 \$ (428 \$ en 2007).

Charges de retraite et d'avantages complémentaires

La Société a constaté les charges nettes de retraite et d'avantages complémentaires suivantes :

	Prestations de retraite		Avantages complémentaires de retraite	
	2008	2007	2008	2007
Ventilation de la charge de retraite périodique nette				
Coûts des services rendus au cours de l'exercice	203 \$	254 \$	62 \$	69 \$
Coûts financiers	706	649	52	49
Rendement réel de l'actif des régimes	1 879	(148)	-	-
Gain actuariel	(1 738)	(1 278)	(189)	(119)
Modification des régimes	2	-	-	-
Autres prestations	-	2	-	-
Coûts engagés pendant l'exercice	1 052	(521)	(75)	(1)
Écart entre les coûts engagés et les coûts constatés pendant l'exercice en ce qui concerne :				
Rendement de l'actif des régimes	(2 711)	(622)	-	-
Perte actuarielle	1 742	1 285	172	103
Modifications des régimes	(2)	-	-	-
Augmentation de la provision sur moins-value sur l'actif des prestations constituées	8	1	-	-
Charge de retraite nette liée aux régimes	89	143	97	102
Montant répercuté sur ACE, Aveos et Aéroplan	(24)	(23)	(16)	(17)
Charge nette de retraite et d'avantages complémentaires¹⁾	65 \$	120 \$	81 \$	85 \$
Hypothèses actuarielles moyennes pondérées ayant servi au calcul de l'obligation au titre des prestations constituées				
Taux d'actualisation	5,75 %	5,00 %	5,75-6,00 %	5,00-5,50 %
Taux de rendement à long terme attendu de l'actif des régimes	7,15 %	7,15 %	s.o.	s.o.
Taux d'accroissement de la rémunération ²⁾	2,50 %	2,50 %		

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

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

Avantages complémentaires — Analyse de sensibilité

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

Obligations de capitalisation au titre des régimes de retraite

Les obligations de capitalisation au titre des régimes de retraite versées en 2008 se sont élevées à 456 \$ pour les régimes agréés canadiens et les autres conventions de retraite. Dans le cas des régimes canadiens agréés, les exigences de capitalisation sont fondées sur les cotisations minimales au titre des services passés communiquées dans l'évaluation actuarielle annuelle, majorées d'une projection des cotisations au titre des services rendus au cours de l'exercice. Les obligations finales au titre de la capitalisation pour 2009 seront déterminées à partir de l'évaluation au 1^{er} janvier 2009, qui sera finalisée au premier semestre de 2009.

Au 1^{er} janvier 2008, le déficit de solvabilité des régimes canadiens agréés était de 1 175 \$. Au 1^{er} janvier 2009, le déficit de solvabilité des régimes de retraite agréés s'élevait à environ 3 200 \$ selon les estimations préliminaires. Étant donné les lois et la réglementation sur la capitalisation au titre des régimes de retraite au 31 décembre 2008, ce déficit de solvabilité établi selon les estimations préliminaires pourrait être comblé sur cinq ans, ce qui entraînerait une augmentation approximative de 410 \$ des obligations de capitalisation en trésorerie pour 2009.

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

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

En novembre 2008, le gouvernement du Canada a mis en œuvre un règlement prévoyant des mesures temporaires d'allègement de la capitalisation du déficit de solvabilité des régimes de retraite à prestations déterminées sous réglementation fédérale. Aux termes de ces mesures, les répondants des régimes pourront à certaines conditions, porter de cinq à 10 ans la période de capitalisation du déficit de solvabilité dans le cas des déficits de solvabilité survenus en 2008. Ainsi, les participants et les retraités doivent donner leur accord quant au prolongement de la période de capitalisation, et la différence entre les paiements selon une période de cinq ans et selon une période de 10 ans doit être garantie par une lettre de crédit. L'une de ces deux conditions doit être remplie d'ici le 31 décembre 2009. Si le répondant du régime n'a pas l'accord des participants et des retraités ou une lettre de crédit en garantie de la différence entre les paiements à la fin de 2009, il est tenu de financer le déficit sur les cinq années qui suivent. Si elles sont instaurées par le gouvernement du Canada, ces mesures réduiront de 165 \$ la capitalisation des régimes de retraite par rapport aux estimations préliminaires des obligations de capitalisation contenues dans le rapport d'évaluation du 1^{er} janvier 2009, lorsque celui-ci sera finalisé. Pour les exercices ultérieurs, les réductions des obligations de capitalisation dépendront de la réunion des deux conditions mentionnées ci-dessus. Rien ne garantit que l'allègement proposé sera mis en œuvre.

La Loi et les Règlements sur les normes de prestation de pension permettent l'utilisation sur cinq ans d'une méthode de lissage de l'actif limitée à 110 % de la valeur de marché des actifs du régime afin de déterminer les obligations minimales de capitalisation en situation de déficit. Une telle méthode doit toutefois être conforme aux normes actuarielles actuellement en vigueur et reconnue par les autorités de réglementation. En janvier 2009, le gouvernement du Canada a annoncé qu'il se concerterait avec l'organisme qui réglemente les régimes de retraite sous réglementation fédérale pour évaluer d'autres possibilités d'assouplir les obligations de capitalisation en ce qui concerne le lissage des actifs. La Société évaluera ces faits pour déterminer leur incidence, s'il en est, sur ses obligations au titre de la capitalisation des régimes de retraite. Selon les estimations préliminaires, si Air Canada utilisait une valeur de l'actif lissé ne dépassant pas 110 % de la valeur de marché de l'actif pour évaluer ses obligations minimales de capitalisation, les obligations de capitalisation en trésorerie pour 2009 seraient réduites de 85 \$ de plus.

Étant donné le degré d'incertitude qui plane sur l'économie et sur la future réglementation de la capitalisation des régimes de retraite, les obligations de capitalisation de la Société pour 2009 ne peuvent pour le moment pas être déterminées avec un degré raisonnable de certitude, mais elles seront nettement supérieures aux niveaux de 2008. Si les dispositions décrites ci-dessus sont adoptées, la Société estime, selon des estimations préliminaires, que ses besoins pour 2009 en matière de capitalisation des régimes de retraite augmenteraient de quelque 150 \$ par rapport à 2008 et qu'elle verserait au total environ 605 \$ en 2009 au titre de la capitalisation des régimes de retraite. Ce montant tient compte de l'incidence estimative, sur les coûts des services rendus au cours de l'exercice et sur les autres conventions de retraite, des changements apportés à la capitalisation. La direction se tient informée des décisions du gouvernement en la matière et est en communication avec des représentants du gouvernement pour ce dossier. Tant que le gouvernement n'aura pas mené à terme ce projet et que l'évaluation de la capitalisation prévue pour le premier semestre de 2009 n'aura pas été effectuée, le montant et le calendrier des versements supplémentaires au titre de la capitalisation des régimes de retraite demeureront incertains. Toute augmentation des obligations de capitalisation pour 2009 serait versée au deuxième semestre de l'exercice, la capitalisation du premier semestre reposant sur les rapports d'évaluation actuarielle au 1^{er} janvier 2008.

Règlement sur la capitalisation du déficit de solvabilité des régimes de pension d'Air Canada

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

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

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

Régimes agréés canadiens

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

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

- Les placements en actions peuvent comprendre des titres convertibles, et ils doivent être répartis de façon diversifiée entre plusieurs secteurs d'activité industrielle ou économique. Les titres étrangers peuvent constituer de 37 % à 43 % de la valeur de marché totale de la fiducie. Des limites sont fixées quant à la pondération globale de chaque titre, en fonction tant du coût que du cours. Les dérivés sont autorisés dans la mesure où ils ne servent ni à des fins spéculatives ni à créer un effet de levier.
- Les placements dans des obligations ou des prêts hypothécaires sont des placements prudents à long terme dans des titres ayant au moins la note « A ». Hormis les titres du gouvernement ou des provinces du Canada, dans lesquels la fiducie est autorisée à investir la totalité de ses placements à revenu fixe, les placements doivent être diversifiés par titre et par secteur. L'indice de référence est composé à 40 % du rendement global de l'indice obligataire universel Scotia Capitaux et à 60 % du rendement global de l'indice obligataire à long terme Scotia Capitaux.

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

Régimes à cotisations déterminées

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

9. AUTRES PASSIFS À LONG TERME

	2008	2007
Obligations au titre des milles Aéroplan ^{a)}	- \$	29 \$
Passif au titre des contrats de location avions défavorables ^{b)}	37	54
Excédent des versements au titre des locations avions sur les frais de location	56	54
Passif à long terme lié au personnel ^{c)}	35	47
Passif au titre de la sécurité professionnelle et de l'assurance contre les accidents du travail	37	45
Gains reportés sur les contrats de cession-bail d'appareils	76	-
Autres ^{d)}	129	107
	370 \$	336 \$

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

	2008	2007
Solde au début de l'exercice	66 \$	106 \$
Accroissement des intérêts	4	5
Charges constatées au titre des salaires et charges sociales	21	14
Charges engagées	(37)	(55)
Déconsolidation de Jazz	Note 2d	(4)
Fin de l'exercice	54	66
Part à moins d'un an dans le poste « Créditeurs et charges à payer »	(19)	(19)
	35 \$	47 \$

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

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

- d) Le poste « Autres » comprend les obligations liées à la mise hors service d'immobilisations. Aux termes des baux fonciers respectifs auxquels elles sont parties, les sociétés d'avitaillement ont chacune l'obligation, à l'échéance du bail, de restaurer les biens loués à l'état de terrain vacant et de réparer tous dommages causés à l'environnement dont elles sont responsables. S'il devait s'avérer que des sociétés d'avitaillement sont tenues de participer aux coûts de restauration des lieux, chaque compagnie aérienne contractante y participerait d'une manière proportionnelle à l'utilisation qu'elle a faite du réseau. Pour toutes les sociétés d'avitaillement canadiennes dans lesquelles la Société détient une participation, la Société a constaté une obligation de 8 \$ (50 \$ avant actualisation) (7 \$ (44 \$ avant actualisation) en 2007) représentant la valeur actualisée des obligations estimatives de remise en état et de restauration qu'elle pourrait devoir engager, à un taux d'actualisation de 8 % (8 % en 2007), aux diverses échéances des baux, qui s'étaient de 2032 à 2039. Cette estimation est fondée sur diverses hypothèses, y compris le coût global de désaffection et de restauration et la sélection de différentes approches relatives à la désaffection et à la restauration.

10. RÉMUNÉRATION À BASE D'ACTIONS

Régime d'intéressement à long terme d'Air Canada

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Unités d'actions liées au rendement

Le régime d'intéressement à long terme prévoit aussi l'attribution d'unités d'actions liées au rendement. La valeur des unités d'actions liées au rendement est basée sur la juste valeur de marché des actions au moment de l'attribution et elle est comptabilisée comme s'il s'agissait de la liquidation d'un instrument de capitaux propres. La période d'acquisition des unités d'actions liées au rendement est de trois ans, généralement à compter du 1^{er} janvier de l'exercice qui suit l'attribution, et elle est assortie de critères d'acquisition en fonction du rendement basés sur l'atteinte du bénéfice moyen par action ciblé au terme de la période d'acquisition. À son acquisition et dans la mesure où elle remplit d'autres conditions, chaque unité d'action confère à l'employé qui la détient le droit de recevoir, soit une action ordinaire, soit un montant en espèces équivalent à la valeur de marché d'une action ordinaire, ou une combinaison des deux, au gré du conseil d'administration. Les conditions du régime prévoient qu'au moment où l'employé prend sa retraite, le nombre d'unités d'actions liées au rendement qui lui seront acquises est établi au prorata du nombre total de mois complets de service actif de l'employé au cours de la période d'acquisition.

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

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

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

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

Régimes d'actionnariat des employés

Des régimes d'actionnariat ont été établis afin de permettre aux employés admissibles d'acheter des actions d'Air Canada. Les employés admissibles peuvent investir jusqu'à 6 % de leur salaire de base pour l'achat d'actions sur le marché secondaire. Air Canada cotisera 33,3 % des placements de l'employé. En 2008, la Société a comptabilisé une charge de rémunération de 1 \$ (1 \$ en 2007).

Régime d'options sur actions d'ACE

Certains employés de la Société participent au régime d'options sur actions d'ACE.

Conformément aux dispositions du régime d'options sur actions d'ACE, en novembre 2007, le conseil d'administration d'ACE s'est prononcé en faveur de l'acquisition immédiate des options sur actions d'ACE non acquises. Cette mesure s'est traduite par la passation immédiate en charges d'un montant de 6 \$ au titre de toute la rémunération à base d'actions reportée sur les options d'ACE en cours attribuées à des employés d'Air Canada. Un montant additionnel de 3 \$ a été comptabilisé en 2007 au titre de la charge de rémunération, portant celle-ci à 9 \$. Par suite de l'acquisition immédiate de toutes les options d'ACE attribuées à des employés d'Air Canada, aucune autre charge au titre de la rémunération à base d'actions n'a été comptabilisée relativement au régime d'options sur actions d'ACE en 2008.

Les tableaux suivants présentent de plus amples renseignements sur les options sur actions d'ACE en cours détenues par des employés d'Air Canada :

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

Options en cours et pouvant être exercées en 2007				
Fourchette des prix d'exercice	Dates d'échéance	Nombre d'options en cours	Durée résiduelle moyenne pondérée (en années)	Prix d'exercice moyen pondéré par action
11,05 \$	2011	129 077	4	11,05 \$
19,10 \$ - 20,04 \$	2013	194 677	6	19,12
		323 754		15,90 \$

11. CAPITAUX PROPRES

Le capital social, après déduction des coûts d'émission, est composé des éléments suivants :

	2008	2007
Actions ordinaires	274 \$	274 \$
	274 \$	274 \$

Actions ordinaires

Au 31 décembre 2008, les actions ordinaires pouvant être émises par Air Canada se composaient d'un nombre illimité d'actions à droit de vote variable de catégorie A (les « actions à droit de vote variable ») et d'un nombre illimité d'actions à droit de vote de catégorie B (les « actions à droit de vote »). Les porteurs des actions ordinaires des deux catégories ont des droits équivalents, sauf pour le droit de vote. Les porteurs d'actions à droit de vote variable ont droit à une voix par action, sauf si i) le nombre de voix rattachées aux actions à droit de vote variable en circulation, exprimé en pourcentage du total des voix rattachées aux actions d'Air Canada en circulation, est supérieur à 25 % ou si ii) le total des voix exprimées par les porteurs d'actions à droit de vote variable ou en leur nom lors d'une assemblée est supérieur à 25 % du nombre total de voix pouvant être exprimées à cette assemblée. Si les seuils de 25 % devaient être dépassés, le droit de vote rattaché à chaque action à droit de vote variable diminuerait proportionnellement de façon que : i) le pourcentage des voix rattaché à la catégorie des actions à droit de vote variable ne dépasse pas 25 % du total des voix rattachées à toutes les actions à droit de vote d'Air Canada émises et en circulation et ii) le nombre total de voix exprimées par les détenteurs d'actions à droit de vote variable ou en leur nom ne dépasse pas 25 % des voix pouvant être exprimées en assemblée.

Seuls les non-Canadiens peuvent être détenteurs, véritables propriétaires ou avoir le contrôle, directement ou indirectement, des actions à droit de vote variable. Chaque action à droit de vote variable sera convertie en une action à droit de vote, automatiquement et sans autre intervention de la part d'Air Canada ou du porteur, si l'action à droit de vote variable est détenue, appartient en propriété véritable ou est contrôlée, directement ou indirectement, autrement qu'à titre de garantie seulement, par un Canadien au sens de la *Loi sur les transports au Canada*.

Seuls des Canadiens peuvent être détenteurs, véritables propriétaires ou avoir le contrôle, directement ou indirectement, des actions à droit de vote. Une action à droit de vote émise et en circulation sera convertie en une action à droit de vote variable, automatiquement et sans autre intervention de la part d'Air Canada ou du porteur, si cette action à droit de vote est détenue, appartient en propriété véritable ou est contrôlée, directement ou indirectement, autrement qu'à titre de garantie seulement, par une personne qui n'est pas un Canadien.

Le tableau ci-dessous présente les actions ordinaires émises et en circulation d'Air Canada, ainsi que les actions ordinaires pouvant être émises au 31 décembre :

Actions ordinaires en circulation	2008	2007
Actions émises et en circulation		
Actions à droit de vote variable de catégorie A	15 475 659	16 654 049
Actions à droit de vote de catégorie B	84 524 341	83 345 951
Total des actions émises et en circulation	100 000 000	100 000 000
Actions ordinaires pouvant être émises		
Options sur actions	1 701 447	1 720 092
Unités d'actions liées au rendement	1 671 068	551 251
Total des actions ordinaires pouvant être émises	3 372 515	2 271 343

Cumul des autres éléments du résultat étendu

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

	2008	2007
Cumul des autres éléments du résultat étendu Variation latente de la juste valeur des dérivés au cours de l'exercice (après impôts de 6 \$ en 2008 et 28 \$ en 2007)	(606) \$	56 \$
Total – Cumul des autres éléments du résultat étendu	(606) \$	56 \$

12. RÉSULTAT PAR ACTION

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

(en millions, sauf les montants par action)	2008	2007
Numérateur :		
Numérateur utilisé pour le calcul du résultat dilué de base et dilué par action :		
Bénéfice (perte) de l'exercice	(1 025) \$	429 \$
Numérateur ajusté servant au calcul du résultat dilué par action	(1 025) \$	429 \$
Dénominateur :		
Dénominateur utilisé pour le calcul du résultat de base par action :		
Nombre moyen pondéré d'actions	100	100
Effet des titres potentiellement dilutifs :		
Unités d'actions liées au rendement	-	1
Dénominateur ajusté servant au calcul du résultat dilué par action	100	101
Bénéfice (perte) par action – de base	(10,25) \$	4,29 \$
Bénéfice (perte) par action – dilué	(10,25) \$	4,27 \$

*Le calcul du résultat par action est effectué à partir de dollars complets et non de millions arrondis.
Il n'est donc pas possible de se servir des montants ci-dessus pour recalculer les valeurs par action.*

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

N'entrent pas dans le calcul du résultat dilué par action pour 2008 les 1 701 447 options en cours (1 606 820 en 2007) pour lesquelles les prix d'exercice étaient supérieurs au cours moyen des actions ordinaires pour l'exercice. N'entrent pas non plus dans ce calcul les 1 671 068 unités d'actions liées au rendement en circulation au 31 décembre 2008 puisque la direction a déterminé que les critères d'acquisition fondés sur le rendement ne seraient pas respectés.

13. INFORMATIONS SECTORIELLES

Depuis le 24 mai 2007, Air Canada compte un seul secteur isolable, comme il est indiqué à la note 2 d). Avant la déconsolidation de Jazz, Air Canada comptait deux secteurs isolables : Services Air Canada et Jazz. Le mode de préparation des informations sectorielles cadre avec la méthode utilisée à l'interne pour établir l'information financière requise aux fins de la prise de décisions. Le rapprochement entre les montants globaux déclarés pour chaque secteur d'activité et pour chaque région et les montants applicables des états financiers consolidés s'établit comme suit :

	2008 Air Canada	2007*			Total consolidé
		Secteur Air Canada	Jazz	Élimination	
Produits d'exploitation					
Passages	9 713 \$	9 329 \$	- \$	- \$	9 329 \$
Fret	515	550	-	-	550
Autres	854	717	3	-	720
Produits externes	11 082	10 596	3	-	10 599
Produits intersectoriels	-	50	610	(660)	-
Total des produits	11 082	10 646	613	(660)	10 599
Charges d'exploitation					
Carburant avions	3 419	2 552	125	(124)	2 553
Salaires et charges sociales	1 877	1 920	139	-	2 059
Redevances aéroportuaires et de navigation	1 001	1 022	80	(81)	1 021
Contrat d'achat de capacité avec Jazz	948	923	-	(386)	537
Amortissement et désuétude	694	548	9	-	557
Maintenance avions	659	757	50	(8)	799
Restauration et fournitures connexes	314	313	6	-	319
Communications et technologies de l'information	286	275	2	-	277
Location avions	279	282	57	(16)	323
Commissions	194	201	-	-	201
Autres	1 450	1 420	83	(45)	1 458
Total des charges d'exploitation	11 121	10 213	551	(660)	10 104
Bénéfice (perte) d'exploitation avant l'élément suivant	(39)	433	62	-	495
Provision pour enquêtes sur le fret	(125)	-	-	-	-
Bénéfice (perte) d'exploitation	(164)	433	62	-	495
Intérêts créditeurs	57	92	2	-	94
Intérêts débiteurs	(319)	(348)	(3)	-	(351)
Intérêts capitalisés	37	108	-	-	108
Gain (perte) sur actifs immobilisés	(34)	19	-	-	19
Gain sur instruments financiers comptabilisés à la juste valeur	92	26	-	-	26
Autres produits (charges) hors exploitation	(3)	(19)	1	-	(18)
Participation sans contrôle	(12)	(9)	-	(62)	(71)
Gain (perte) de change	(655)	317	-	-	317
Charge d'impôts sur les bénéfices	(24)	(190)	-	-	(190)
Bénéfice sectoriel (perte)	(1 025) \$	429 \$	62 \$	(62) \$	429 \$

* Depuis le 24 mai 2007, Air Canada ne consolide plus les résultats et la situation financière de Jazz (note 1).

En 2008, le poste Amortissement et désuétude comprend un montant de 646 \$ (514 \$ en 2007) au titre de l'amortissement d'immobilisations corporelles. En 2007, ce montant a été ventilé par secteur de la façon suivante : Air Canada : 505 \$ et Jazz : 9 \$.

Produits passages	2008	2007
Lignes intérieures	4 108 \$	3 970 \$
Lignes transfrontalières Canada-États-Unis	1 876	1 884
Lignes transatlantiques	1 883	1 806
Lignes transpacifiques	995	967
Autres	851	702
	9 713 \$	9 329 \$

Produits fret	2008	2007
Lignes intérieures	97 \$	108 \$
Lignes transfrontalières Canada-États-Unis	18	25
Lignes transatlantiques	212	219
Lignes transpacifiques	142	159
Autres	46	39
	515 \$	550 \$

Les produits passages et fret correspondent aux produits tirés des vols ayant leurs points de départ et de destination dans un pays ou une région spécifique. Les lignes transatlantiques concernent les vols ayant leurs points de départ et de destination principalement en Europe. Les lignes transpacifiques concernent les vols ayant leurs points de départ et de destination principalement en Asie. Les autres produits passages et fret concernent les vols ayant leurs points de départ et de destination principalement en Amérique du Sud, dans le Pacifique Sud et dans les Antilles. Les autres produits proviennent principalement de clients situés au Canada.

14. ENGAGEMENTS

Boeing

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

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

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

Embraer

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

Programme de réaménagement des cabines des appareils

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

Engagements d'immobilisations

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

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

Engagements au titre de contrats de location-exploitation

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

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

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

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

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

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

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

Analyse des échéances

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

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

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

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

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

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

Achat minimum de milles Aéroplan

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

15. INSTRUMENTS FINANCIERS ET GESTION DU RISQUE

Récapitulatif des instruments financiers

	Valeurs comptables					31 décembre 2007	
	31 décembre 2008						
	Classement des instruments financiers						
	Détenus à des fins de transaction	Détenus jusqu'à leur échéance	Prêts et créances	Passifs financiers évalués au coût après amortissement	Total		
Actifs financiers							
Trésorerie et équivalents de trésorerie	499 \$	- \$	- \$	- \$	499 \$	527 \$	
Placements à court terme	506	-	-	-	506	712	
Liquidités soumises à restrictions	45	-	-	-	45	124	
Débiteurs	-	-	702	-	702	750	
Dépôts de garantie sur dérivés liés au carburant	328	-	-	-	328	-	
Dépôts et autres actifs							
Liquidités soumises à restrictions	65	-	-	-	65	84	
Papier commercial adossé à des actifs	29	-	-	-	29	29	
Dépôts liés à des appareils et autres dépôts	-	323	-	-	323	309	
Instruments dérivés							
Dérivés liés au carburant	-	-	-	-	-	10	
Dérivés sur devises	64	-	-	-	64	-	
Swaps de taux d'intérêt	21	-	-	-	21	7	
	1 557 \$	323 \$	702 \$	- \$	2 582 \$	2 552 \$	
Passifs financiers							
Créditeurs	- \$	- \$	- \$	1 440 \$	1 440 \$	1 102 \$	
Partie à moins d'un an de la dette à long terme et des obligations locatives	-	-	-	663	663	413	
Dette à long terme et obligations locatives	-	-	-	4 691	4 691	4 006	
Instruments dérivés							
Dérivés liés au carburant ¹⁾	15	-	-	-	15	-	
Dérivés sur devises	-	-	-	-	-	124	
Swaps de taux d'intérêt	-	-	-	-	-	2	
	15 \$	- \$	- \$	6 794 \$	6 809 \$	5 647 \$	

¹⁾ Les dérivés liés au carburant présentés ci-dessus ont trait à des dérivés liés au carburant qui n'ont pas été désignés aux fins de la comptabilité de couverture. Les dérivés liés au carburant désignés aux fins de la comptabilité de couverture ont une juste valeur de 405 \$, avec une position favorable aux contreparties (67 \$, avec une position favorable à la Société, au 31 décembre 2007), et sont décrits plus amplement ci-dessous.

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

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

Garanties liées à des opérations de crédit-bail

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

Récapitulatif des gains sur instruments financiers comptabilisés à la juste valeur

	2008	2007
Partie inefficace des couvertures du prix du carburant	83 \$	(12) \$
Dérivés liés au carburant auxquels ne s'applique pas la comptabilité de couverture	(9)	26
Swaps croisés	4	-
Autres	14	12
Gains sur instruments financiers comptabilisés à la juste valeur¹⁾	92 \$	26 \$

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

Gestion du risque

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

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

Risque de taux d'intérêt

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

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

Le ratio dette à taux fixe-dette à taux variable vise à assurer une certaine marge de manœuvre quant à la structure du capital de la Société et est fonction d'un objectif à long terme de 60 % à taux fixe et 40 % à taux variable. Le ratio au 31 décembre 2008 est de 58 % à taux fixe pour 42 % à taux variable, compte tenu de l'incidence des positions sur swaps de taux d'intérêt.

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

- En 2008, la Société a conclu trois contrats de swap croisé d'une valeur notionnelle de 300 \$ (283 \$ US) relativement au financement d'appareils 777 de Boeing, qu'elle a ensuite liquidés. Ces swaps venaient respectivement à échéance en mars 2019, en mai 2019 et en juin 2019. Ils visaient à convertir les versements de capital et d'intérêts sur la dette libellée en dollars américains en dette libellée en dollars canadiens à un taux de change égal à la valeur au pair (1 \$ CA pour 1 \$ US) et convertissent en taux d'intérêt variable les taux d'intérêt fixes de 5,208 % et 5,640 % assortis à cette dette. Ces instruments dérivés n'ont pas été désignés comme couvertures aux fins comptables et ont été évalués à la juste valeur tous les trimestres. En 2008, un gain de 4 \$ a été inscrit dans le poste « Gains sur instruments financiers comptabilisés à la juste valeur » relativement à ces dérivés. Ces swaps ont été liquidés le 1^{er} octobre 2008 pour une juste valeur de 4 \$, avec position favorable à la Société.
- Au 31 décembre 2008, la Société avait conclu deux contrats de swap de taux d'intérêt d'une valeur notionnelle totale de 118 \$ (96 \$ US) (103 \$ (104 \$ US) en 2007) relativement au financement de deux appareils 767 de Boeing. Ces swaps viennent respectivement à échéance en juillet 2022 et en janvier 2024. Ils convertissent les loyers à taux fixe prévus aux contrats de location des deux appareils en loyers à taux variable. Au 31 décembre 2008, ces contrats avaient une juste valeur de 21 \$, avec position favorable à la Société (7 \$, avec position favorable à la Société, en 2007). Ces instruments dérivés n'ont pas été désignés comme des éléments de couverture aux fins comptables et sont évalués à la juste valeur tous les trimestres. En 2008, la Société a inscrit un gain de 14 \$ dans le poste « Gains sur instruments financiers comptabilisés à la juste valeur » relativement à ces dérivés (gain de 3 \$ en 2007).
- La Société a recours à des swaps de taux d'intérêt afin de gérer les risques associés à la variation des taux d'intérêt sur sa dette et ses placements à taux variable en dollars américains et en dollars canadiens. En 2006, la Société a conclu 19 contrats de swap de taux d'intérêt d'une valeur notionnelle de 414 \$ US en vue de bénéficier de taux variables et d'effectuer des versements assortis d'un taux fixe moyen pondéré de 5,81 % pour le remboursement des emprunts souscrits relativement au financement des appareils 190 d'Embraer entre juin 2006 et février 2008. Les swaps avaient une durée de 15 ans à compter de la date de livraison prévue des appareils et leurs échéances s'échelonnaient de juin 2021 à décembre 2022. La Société a liquidé les swaps de taux d'intérêt à la livraison des appareils concernés. Elle n'a pas appliqué la comptabilité de couverture à ces instruments dérivés. En 2008, le seul contrat de swap d'intérêt portant sur un appareil 190 d'Embraer encore en cours de la Société est arrivé à échéance avec une juste valeur de 2 \$, avec position favorable à la contrepartie (juste valeur de 2 \$, avec position favorable à la contrepartie en 2007). Aucun gain ou aucune perte n'a été comptabilisé au cours de l'exercice (perte nette de 10 \$ sur 11 contrats en 2007).

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

Risque de change

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

La stratégie de gestion du risque adoptée par la Société vise à réduire le risque de flux de trésorerie auquel elle est exposée du fait de ses flux de trésorerie libellés en devises.

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

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

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

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

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

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

Risque d'illiquidité

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

Voir l'analyse des échéances présentée à la note 14.

Ententes concernant les cartes de crédit

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

Aux termes d'une entente de traitement des opérations par carte de crédit, la société de traitement des opérations par carte de crédit peut retenir le paiement de fonds à Air Canada si certains événements se produisent (« événements déclencheurs »), notamment le fait que le total de la trésorerie, des équivalents de trésorerie et des placements à court terme (la « trésorerie non affectée ») soit inférieur à 900 \$ à la fin du mois et que les pertes d'exploitation dépassent certains seuils. Les fonds retenus (« le dépôt ») correspond à un pourcentage donné des ventes par carte de crédit traitées par la société de traitement d'opérations par carte de crédit pour lesquelles le transport du voyageur n'a pas eu lieu. Ce pourcentage augmente proportionnellement à l'écart entre la trésorerie non affectée inférieure à 900 \$ et le seuil de 900 \$ ou au niveau des pertes d'exploitation. En cas d'événement déclencheur, selon les produits passagers perçus d'avance au 31 décembre 2008, le dépôt pourrait être d'au moins 110 \$ et d'au plus 425 \$.

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

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

Risque de marché

Le risque de marché correspond au risque que la juste valeur ou les flux de trésorerie futurs d'un instrument financier fluctuent en raison des variations des prix du marché. Le risque de marché inclut trois types de risque : le risque de change, le risque de taux d'intérêt et l'autre risque de prix, qui comprend le risque de prix des marchandises.

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

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

Analyse de sensibilité

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

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

¹⁾ L'incidence favorable ou défavorable des variations de taux d'intérêt sera sensiblement la même, compte tenu des niveaux actuels des prix et des hypothèses.

²⁾ L'augmentation (diminution) du change est attribuable au raffermissement (affaiblissement) du dollar canadien.

³⁾ L'autre risque de prix a trait aux dérivés de la Société liés au carburant. L'analyse de sensibilité est fondée sur une diminution ou une augmentation de 10 % du prix de la marchandise sous-jacente. Elle repose aussi sur l'hypothèse que la comptabilité de couverture est efficace à 100 % pour la période et que les variations de la juste valeur des dérivés échéant à moins d'un an sont portées au résultat tandis que celles correspondant aux dérivés à plus longue échéance sont comptabilisées dans les autres éléments du résultat étendu.

Risque de crédit

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

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

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

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

Risque lié au prix du carburant

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

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

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

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

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

- a) Une augmentation du prix du carburant propulsant celui-ci au-dessus du prix plafond moyen se traduirait par un gain de couverture pour la Société, tandis qu'une baisse du prix du carburant abaissant celui-ci en dessous du prix plancher moyen se traduirait par une perte de couverture pour la Société.

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

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

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

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

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

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

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

- En 2008, des contrats dérivés liés au carburant sont arrivés à échéance avec des justes valeurs favorables de 118 \$ (44 \$ en 2007) pour la Société.
- En 2008, des contrats dérivés liés au carburant ont été résiliés avec des justes valeurs favorables de 137 \$ (néant en 2007) pour les contreparties. La valeur du cumul des autres éléments du résultat étendu comptabilisée relativement à ces dérivés sera imputée à la charge de carburant de la période à laquelle le dérivé aurait dû venir à échéance.
- La juste valeur des dérivés liés au carburant aux fins de la comptabilité de couverture en cours au 31 décembre 2008 se chiffre à 405 \$, avec position favorable aux contreparties (67 \$ en 2007, avec position favorable à la Société). Ce solde est constaté à titre de passif à court terme dans le bilan consolidé en raison de la capacité des contreparties de résilier les dérivés à la juste valeur en tout temps avant leur échéance.

- La variation de la juste valeur des dérivés liés au carburant aux fins de la comptabilité de couverture s'est établie à (522) \$ en 2008, contre 134 \$ en 2007 :
 - La partie efficace latente de la variation de la juste valeur des dérivés comptabilisés dans les autres éléments du résultat étendu correspond à une perte de 613 \$ (gain de 84 \$ en 2007). La partie efficace réalisée de la variation de la juste valeur comptabilisée dans les autres éléments du résultat étendu en 2008 correspond à un gain de 8 \$ (gain de 62 \$ en 2007). Les autres éléments du résultat étendu pour 2008 et 2007 sont présentés, nets de la charge d'impôts, dans l'état consolidé du résultat étendu d'Air Canada.
 - La partie inefficace de la variation de la juste valeur des dérivés comptabilisée dans les produits (charges) hors exploitation représente un gain de 83 \$ (perte de 12 \$ en 2007). La partie inefficace de la variation de la juste valeur des dérivés correspond à la différence entre la variation de la valeur intrinsèque et la variation de la juste valeur de marché des dérivés considérés ainsi qu'à la différence entre la valeur des dérivés de substitution d'Air Canada et la valeur des dérivés pour la contrepartie.
- En 2008, le reclassement de gains réalisés sur des dérivés liés au carburant s'est traduit par une diminution de la charge de carburant de 79 \$ (36 \$ en 2007). Cette diminution a été comptabilisée en retranchant du cumul des autres éléments du résultat étendu le montant inscrit au titre du reclassement au résultat des gains réalisés nets qui s'élève à 57 \$, après impôts (25 \$ après impôts en 2007).
- En 2008, le cumul des autres éléments du résultat étendu a enregistré une diminution de 684 \$, avant impôts de 22 \$ (110 \$, avant impôts de 28 \$, en 2007). Au 31 décembre 2008, le solde du cumul des autres éléments du résultat étendu se chiffre à (606) \$. Le montant net estimatif des pertes présentés dans le cumul des autres éléments du résultat étendu qui devrait être reclassé au résultat net au cours des 12 mois à venir est de 418 \$ avant impôts.

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

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

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

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

Justes valeurs des instruments financiers inscrits au bilan consolidé

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

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

La Direction a estimé la juste valeur de sa dette à long terme au moyen de techniques d'évaluation tenant compte des taux d'intérêt en vigueur sur le marché, du resserrement actuel des marchés du crédit et de l'estimation la plus récente des marges de crédit applicables à la Société selon des opérations récentes. Les récentes diminutions des taux d'intérêt en vigueur ont contrebalancé les éventuelles augmentations de marge de crédit observées pour des opérations récentes de sorte que la juste valeur de la dette à long terme de la Société se rapproche de sa valeur comptable, soit 5 354 \$.

Papier commercial adossé à des actifs (« PCAA »)

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

16. INFORMATIONS CONCERNANT LE CAPITAL

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

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

La Société gère son capital en fonction des principaux objectifs suivants :

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

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

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

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

L'augmentation de 1 593 \$ du montant comptabilisé au titre de la dette nette ajustée et de la participation sans contrôle en 2008 s'explique principalement par la dépréciation substantielle du dollar canadien et de ses répercussions sur la dette libellée en dollars américains. Elle est aussi attribuable, dans une large mesure, à la diminution du solde de trésorerie au cours de l'exercice, qui a été motivée par un grand nombre de facteurs, dont les prix élevés du carburant pendant la plus grande durée de 2008, la nécessité d'affecter 322 \$ à des dépôts de garantie sur les contrats de couverture liés au carburant (note 15), une augmentation des coûts des services passés au titre des régimes agréés canadiens ainsi que l'effet de la détérioration de la situation économique sur la demande de voyages.

Pour contrebalancer ces facteurs, la Société applique activement des mesures de compression des coûts et des mécanismes de financement de recharge.

17. ÉVENTUALITÉS, GARANTIES ET INDEMNITÉS**Éventualités***Enquêtes des autorités en matière de concurrence sur le transport de fret*

La Commission européenne, le département de la Justice des États-Unis et le Bureau de la concurrence du Canada, entre autres autorités en matière de concurrence, enquêtent actuellement sur des pratiques de tarification des transports de fret qui seraient éventuellement anticoncurrentielles, notamment l'imposition de suppléments carburant, d'un certain nombre de transporteurs aériens et d'exploitants de service de fret, y compris la Société. Les autorités en matière de concurrence ont demandé des renseignements à la Société dans le cadre de leurs enquêtes. La Société collabore à ces enquêtes qui sont susceptibles d'entraîner, 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, la Société a été citée comme partie défenderesse dans un certain nombre d'actions collectives engagées devant le tribunal fédéral de première instance aux États-Unis ainsi qu'au Canada relativement à ces allégations.

En 2008, la Société a constaté une provision d'un montant estimatif provisoire de 125 \$. Cette estimation se fonde sur l'avancement actuel des enquêtes et des actions en justice ainsi que sur l'évaluation par la Société de l'issue possible de certaines d'entre elles. La provision n'est pas liée aux actions en justice et enquêtes dans tous les territoires de compétence, mais seulement à celles pour lesquelles elle dispose de suffisamment d'information pour en établir une. La direction 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.

Porter Airlines Inc.

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

Parité salariale

Le Syndicat canadien de la fonction publique (« SCFP »), qui représente les agents de bord de la Société, 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. La Société estime que l'enquête révèlera qu'elle se conforme aux dispositions de la *Loi canadienne sur les droits de la personne* en matière de parité salariale. Cependant, la direction a déterminé qu'il n'est pas possible actuellement de prédire avec un quelconque degré de certitude l'issue définitive de l'enquête de la Commission.

Autres éventualités

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

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

Garanties

Garanties au titre d'ententes d'avitaillement

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

Conventions d'indemnisation

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

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

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

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

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

18. OPÉRATIONS ENTRE APPARENTÉS

Au 31 décembre 2008, ACE détient une participation de 75 % dans Air Canada. Air Canada est appelée à conclure diverses opérations entre apparentés avec ACE et avec Aveos (auparavant Soutien et Services ACTS Aéro inc. (« ACTS Aéro »)), qui exerce les activités qu'exerçait ACTS SEC (« ACTS ») avant la vente d'ACTS annoncée par ACE et finalisée le 16 octobre 2007.

En 2008, ACTS SEC a liquidé pour un montant de 11 \$ certains contrats avec Air Canada dans le cadre de la vente des actifs d'ACTS SEC en octobre 2007. Ces contrats ont été comptabilisés comme des opérations sur capitaux propres, ce qui a donné lieu à une augmentation de 11 \$ du surplus d'apport au bilan consolidé d'Air Canada.

Les soldes d'opérations entre apparentés présentés ci-dessous concernent principalement la prestation de services, y compris la répartition des coûts liés aux employés, comme il est indiqué à la note 8. Les soldes d'opérations entre apparentés sont assortis de modalités prévoyant le paiement dans les 30 jours suivant la réception de la facture.

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

	2008	2007
Débiteurs		
ACE	2 \$	9 \$
Aveos	120	75
	122 \$	84 \$
Maintenance payée d'avance		
Aveos	5 \$	24 \$
	5 \$	24 \$
Créditeurs et charges à payer		
Aveos	99 \$	88 \$
	99 \$	88 \$

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

	2008	2007
Produits		
Produits de location d'immeubles provenant d'ACE et d'Aveos	29 \$	39 \$
Produits tirés de services de technologies de l'information fournis à Aveos	15	14
Produits tirés de services généraux et autres fournis à ACE et à Aveos	15	16
Produits tirés de services de fret fournis à Aveos	-	1
Autres produits	-	1
	59 \$	71 \$
Charges		
Charges de maintenance liées aux services d'Aveos	478 \$	632 \$
Recouvrement des salaires et charges sociales liés aux employés détachés auprès d'ACE et Aveos	(277)	(362)
Autres charges	1	-
	202 \$	270 \$

Sommaire des principaux contrats avec des apparentés*Liens entre la Société et Aveos*

Le 16 octobre 2007, ACE a annoncé la réalisation de la vente d'ACTS SEC, sa filiale en propriété exclusive de maintenance, réparation et révision. Dans le cadre de cette opération, ACTS SEC a vendu la quasi-totalité de ses actifs, de ses passifs et de ses activités à Aveos (auparavant ACTS Aéro), une nouvelle entité établie pour acheter les actifs d'ACTS SEC. À la date de cette opération, ACE conservait une participation de 23 % dans Aveos.

À la clôture de la vente d'ACTS, les opérations suivantes ont été comptabilisées par Air Canada :

- produit de 28 \$ enregistré par suite de la vente d'un bâtiment à Aveos;
- produit de 17 \$ enregistré par suite du règlement d'un billet à recevoir d'ACTS;
- produit de 20 \$ au titre de l'Entente de non-concurrence et de transfert de protocoles de réparation décrite ci-après;
- financement d'une lettre de crédit de 101 \$ liée à l'Entente sur les régimes de retraite et les avantages complémentaires décrite ci-après.

Aveos est un apparenté d'Air Canada en raison de la participation que détient ACE dans les deux entités.

À la conclusion de la vente d'ACTS, les Contrats de maintenance d'ACTS, le Contrat de services cadre d'ACTS, le Contrat de licence d'exploitation de marques d'ACTS et les contrats de services généraux, tous conclus entre Air Canada et ACTS, et l'Entente de non-concurrence et de transfert de protocoles de réparation décrite ci-dessous, ont été transférés d'ACTS à Aveos.

Entente sur les régimes de retraite et avantages complémentaires

Le 16 octobre 2007, la Société, ACTS et Aveos ont conclu une entente sur les régimes de retraite et avantages complémentaires (l'« Entente sur les régimes de retraite et avantages complémentaires ») dans sa version modifiée. Cette entente portait sur les régimes de retraite et d'avantages complémentaires relatifs i) aux employés non syndiqués et 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 vente d'ACTS). De nouveaux régimes de retraite à prestations déterminées et à cotisations déterminées ainsi que d'autres conventions d'avantages sociaux destinés au personnel actif et d'avantages complémentaires de retraite (dont des régimes d'assurance-maladie complémentaire, d'assurance invalidité et d'assurance vie) devront être établis par Aveos (les « Conventions d'avantages complémentaires d'ACTS »).

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

En outre, l'Entente sur les régimes de retraite et avantages complémentaires prévoit des modalités similaires en matière de transfert d'actifs et de passifs ainsi que d'indemnités à l'égard des employés syndiqués, lesquelles s'appliqueront ultérieurement lorsque ces employés syndiqués entreront au service d'Aveos selon 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 être versés trimestriellement sur une période de cinq ans débutant après le transfert des employés syndiqués à Aveos, seulement si un tel transfert a lieu. D'ici à ce que les actifs et passifs au titre des Conventions d'avantages complémentaires d'Air Canada liés aux employés syndiqués puissent être transférés à Aveos, le coût des prestations de retraite au titre des services rendus au cours de l'exercice ainsi que le coût des services rendus au cours de l'exercice et les coûts financiers liés aux prestations complémentaires des employés d'Air Canada assurant des services à Aveos seront répercutés à Aveos.

L'Entente sur les régimes de retraite et avantages complémentaires prévoit également qu'Air Canada remette des lettres de crédit à Aveos, le 16 octobre 2007, en vue de garantir les obligations de paiement liées aux déficits de solvabilité au titre des régimes de retraite à prestations déterminées et aux passifs comptables liés aux autres conventions de retraite et d'assurance invalidité. Les lettres de crédit s'élevaient au départ à 101 \$. Ce montant a été ajusté une fois que 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 Aveos. La valeur nominale des lettres de crédit diminuera à mesure que les paiements trimestriels mentionnés ci-dessus seront versés. En 2008, comme il est indiqué ci-après à la rubrique « Entente conclue avec Aveos concernant des conditions de paiement révisées », la Société et Aveos sont aussi convenues d'annuler provisoirement certaines lettres de crédit totalisant 40 \$. Conformément à l'Entente sur les régimes de retraite et avantages complémentaires, Aveos peut rappeler les lettres de crédit en partie ou en totalité en cas de non-respect des conditions. Le montant des lettres de crédit est garanti par la trésorerie financée par les actifs comptabilisés dans « Dépôts et autres actifs ». Voir la note 5 pour de l'information sur le solde actuel des lettres de crédit liées à l'Entente sur les régimes de retraite et avantages complémentaires.

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, la Société et Aveos ont aussi conclu certaines ententes secondaires (les « ententes secondaires de transition ») portant sur les questions commerciales posées par le transfert d'employés envisagé dans le protocole d'entente de transition. Avant que ce protocole entre en vigueur, les parties doivent recourir à la médiation et, s'il y a lieu, à l'arbitrage relativement à certaines questions qu'elles n'ont pas encore réglées mais pour lesquelles elles ont accepté ces processus. Il faut aussi que le Conseil canadien des relations industrielles rende sa décision quant à la constitution d'une unité de négociation distincte.

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

Aveos et Air Canada sont parties à une Entente de non-concurrence et de transfert de 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 de protocole 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 la Société au titre de la *Loi sur les arrangements avec les créanciers des compagnies* (la « LACC »), la Société avait déjà octroyé à ACTS l'accès intégral et exclusif à ces protocoles sans obligation de versement de redevances.

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

En contrepartie du transfert de protocole de réparation, Air Canada a reçu 20 \$. Ce produit a été enregistré dans les activités de financement présentées dans l'état consolidé des flux de trésorerie et un crédit de 20 \$ a été porté au surplus d'apport (15 \$ après impôts futurs), l'opération ayant été comptabilisée à une valeur comptable de néant pour la Société.

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

Entente conclue avec Aveos concernant des conditions de paiement révisées

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

Les conditions de paiement assouplies consenties à Aveos seront resserrées par étapes sur une période d'un an. La première étape est fixée à environ six mois après la date de l'entente et prévoit la remise correspondante des lettres de crédit à Aveos. D'ici octobre 2009, les lettres de crédit devraient être rétablies aux niveaux alors prévus dans l'Entente sur les régimes de retraite et avantages complémentaires conclue par les deux parties.

Contrats de maintenance

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

contrats de services de peinture expirent en octobre 2009 et chacun des autres contrats de maintenance mentionnés ci-dessus expire en octobre 2013.

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

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

Contrats de services généraux

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

Contrats immobiliers

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

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

Liens entre la Société et ACE

Contrat de services cadre

Air Canada assure pour ACE contre rémunération, certains services administratifs, entre autres des services financiers et comptables, des services liés aux technologies de l'information, des services liés aux ressources humaines et d'autres services administratifs.

Air Canada a été informée, par voie de préavis, par ACE que la grande majorité de ces contrats de service prendront fin en 2009.

Droits d'achat d'actions vendus par Air Canada à ACE

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

Bons de souscription achetés à ACE

Le 26 novembre 2007, Air Canada a acheté certains bons de souscription sur actions détenus par ACE pour une contrepartie de 4 \$, versée en 2007 et inscrite en diminution du surplus d'apport. Ces bons de souscription visent l'achat d'actions d'un tiers non apparenté qui fournit des services à la Société. Les actions du tiers non apparenté ne sont pas cotées sur un marché actif et il n'est par conséquent pas possible de mesurer leur juste valeur de façon fiable. L'instrument financier est donc comptabilisé au coût, étant donné leur valeur comptable de néant pour ACE.

Acquisition de Vacances Air Canada

En 2007, Air Canada a fait l'acquisition de la participation de 49 % d'ACE dans Vacances Air Canada, ce qui fait de Vacances Air Canada une entreprise en propriété exclusive de la Société. La contrepartie, soit 10 \$, a été inscrite au surplus d'apport dans le bilan consolidé. Vacances Air Canada reste dans le périmètre de consolidation de la Société.