

**AIR CANADA** 

**Troisième trimestre de 2008**  
**Rapport de gestion**

**AIR CANADA** 



AIR CANADA  
**ACGHS** 

**VACANCES**  
AIR CANADA 

AIR CANADA  
**CARGO** 

**Le 7 novembre 2008**

## TABLE DES MATIÈRES

|  |           |
|--|-----------|
| <b>1. Points saillants .....</b>   | <b>1</b>  |
| <b>2. Introduction.....</b>  | <b>2</b>  |
| <b>3. Résultats d'exploitation – Comparaison des troisièmes trimestres de 2008 et 2007 .....</b> | <b>4</b>  |
| <b>4. Résultats d'exploitation – Comparaison des neuf premiers mois de 2008 et de 2007 .....</b> | <b>14</b> |
| <b>5. Parc aérien .....</b>  | <b>21</b> |
| <b>6. Gestion financière et gestion du capital.....</b>  | <b>22</b> |
| 6.1 Situation financière .....   | 22        |
| 6.2 Dette nette ajustée .....  | 23        |
| 6.3 Liquidité .....  | 23        |
| 6.4 Flux de trésorerie consolidés.....   | 26        |
| 6.5 Obligations contractuelles .....   | 27        |
| 6.6 Obligations de capitalisation des régimes de retraite .....                                  | 27        |
| 6.7 Dépenses en immobilisations et contrats de financement connexes .....                        | 28        |
| 6.8 Capital social .....   | 29        |
| <b>7. Données financières trimestrielles .....</b>   | <b>30</b> |
| <b>8. Instruments financiers et gestion du risque .....</b>                                      | <b>32</b> |
| <b>9. Opérations entre apparentés.....</b>   | <b>37</b> |
| <b>10. Modifications des méthodes comptables .....</b>   | <b>39</b> |
| <b>11. Arrangements hors bilan .....</b>   | <b>40</b> |
| <b>12. Estimations comptables critiques .....</b>  | <b>40</b> |
| <b>13. Facteurs de risque.....</b>   | <b>41</b> |
| <b>14. Contrôles et procédures .....</b>   | <b>42</b> |
| <b>15. Mesures financières hors PCGR .....</b>   | <b>43</b> |
| <b>16. Glossaire .....</b>   | <b>45</b> |

**1. Points saillants**

Le tableau ci-dessous présente les points saillants de nature financière et statistique d'Air Canada pour les périodes indiquées :

| (en millions de dollars canadiens sauf les montants par action)               | Troisièmes trimestres |         |                      | Neuf premiers mois <sup>1)</sup> |         |                      |
|---|-----------------------|---------|----------------------|----------------------------------|---------|----------------------|
|   | 2008                  | 2007    | Variation (\$)       | 2008                             | 2007    | Variation (\$)       |
| <b>Données financières</b>  |                       |         |                      |                                  |         |                      |
| Produits d'exploitation   | 3 075                 | 2 954   | 121                  | 8 584                            | 8 133   | 451                  |
| Bénéfice d'exploitation avant provision spéciale <sup>2)</sup>                | 112                   | 351     | (239)                | 107                              | 361     | (254)                |
| Bénéfice (perte) d'exploitation   | 112                   | 351     | (239)                | (18)                             | 361     | (379)                |
| Charges hors exploitation   | (147)                 | (45)    | (102)                | (126)                            | (70)    | (56)                 |
| Bénéfice (perte) avant participation sans contrôle, écart de change et impôts | (35)                  | 306     | (341)                | (144)                            | 291     | (435)                |
| Bénéfice (perte) de la période  | (132)                 | 273     | (405)                | (298)                            | 394     | (692)                |
| Marge d'exploitation avant provision spéciale (%) <sup>2)</sup>               | 3,6 %                 | 11,9 %  | (8,3) pts            | 1,2 %                            | 4,4 %   | (3,2) pts            |
| Marge d'exploitation (%)  | 3,6 %                 | 11,9 %  | (8,3) pts            | -0,2 %                           | 4,4 %   | (4,6) pts            |
| BAILALA avant provision spéciale <sup>2)3)</sup>                              | 355                   | 561     | (206)                | 826                              | 989     | (163)                |
| BAILALA <sup>2)</sup>   | 355                   | 561     | (206)                | 701                              | 989     | (288)                |
| Marge BAILALA avant provision spéciale (%) <sup>2)3)</sup>                    | 11,5 %                | 19,0 %  | (7,5) pts            | 9,6 %                            | 12,2 %  | (2,6) pts            |
| Marge BAILALA (%) <sup>3)</sup>   | 11,5 %                | 19,0 %  | (7,5) pts            | 8,2 %                            | 12,2 %  | (4,0) pts            |
| Trésorerie, équivalents de trésorerie et placements à court terme             | 1 114                 | 1 502   | (388)                | 1 114                            | 1 502   | (388)                |
| Flux de trésorerie disponibles  | (373)                 | (534)   | 161                  | (557)                            | (1 341) | 784                  |
| Ratio emprunts/capitaux propres ajusté  | 72,0 %                | 66,9 %  | 5,1 pts              | 72,0 %                           | 66,9 %  | 5,1 pts              |
| Résultat de base et dilué par action  | (1,32) \$             | 2,73 \$ | (4,05) \$            | (2,98) \$                        | 3,94 \$ | (6,92) \$            |
|   |                       |         | <b>Variation (%)</b> |                                  |         | <b>Variation (%)</b> |
| <b>Statistiques d'exploitation</b>  |                       |         |                      |                                  |         |                      |
| Passagers-milles payants (PMP) (en millions)                                  | 14 458                | 14 789  | (2,2)                | 39 674                           | 39 183  | 1,3                  |
| Sièges-milles offerts (en millions) (SMO)                                     | 17 515                | 18 144  | (3,5)                | 48 503                           | 48 099  | 0,8                  |
| Coefficient d'occupation  | 82,5 %                | 81,5 %  | 1,0 pt               | 81,8 %                           | 81,5 %  | 0,3 pt               |
| Rendement unitaire par PMP (en cents) <sup>4)</sup>                           | 19,0                  | 17,9    | 6,2                  | 18,9                             | 18,2    | 3,8                  |
| Produits passages par SMO (en cents) <sup>4)</sup>                            | 15,7                  | 14,6    | 7,5                  | 15,5                             | 14,8    | 4,2                  |
| Produits d'exploitation par SMO (en cents) <sup>4)</sup>                      | 17,6                  | 16,3    | 7,8                  | 17,7                             | 17,0    | 4,3                  |
| Charges d'exploitation par SMO (« CESMO ») (en cents)                         | 16,9                  | 14,3    | 17,9                 | 17,5                             | 16,2    | 8,2                  |
| CESMO, exclusion faite de la charge de carburant (en cents)                   | 10,8                  | 10,4    | 4,3                  | 12,1                             | 12,1    | (0,6)                |
| Effectif moyen (en milliers d'équivalents temps plein)                        | 24,5                  | 24,1    | 1,6                  | 24,4                             | 23,9    | 2,0                  |
| Avions en service à la clôture de la période <sup>5)</sup>                    | 341                   | 338     | 0,9                  | 341                              | 338     | 0,9                  |
| Utilisation moyenne du parc aérien (en heures par jour) <sup>6)</sup>         | 10,2                  | 10,7    | (4,7)                | 9,9                              | 10,0    | (1,0)                |
| Longueur moyenne des étapes (en milles) <sup>6)</sup>                         | 894                   | 911     | (1,9)                | 873                              | 881     | (0,9)                |
| Prix du litre de carburant (en cents) <sup>7)</sup>                           | 101,0                 | 64,7    | 56,1                 | 88,9                             | 65,0    | 36,8                 |
| Consommation de carburant (en millions de litres)                             | 1 048                 | 1 102   | (4,9)                | 2 941                            | 2 968   | (0,9)                |

1) Rend compte des résultats financiers et statistiques d'exploitation d'Air Canada pour les neuf premiers mois de 2008 ainsi que des résultats financiers et statistiques d'exploitation des Services Air Canada, qui excluaient les comptes de Jazz de leur périmètre de consolidation, pour les neuf premiers mois de 2007. Voir la rubrique 2, plus loin, pour un complément d'information.

2) Une provision pour les enquêtes sur le fret de 125 M\$ a été inscrite au premier trimestre de 2008. Voir la rubrique 13 ci-après pour un complément d'information.

3) Voir la rubrique 15, Mesures financières hors PCGR, ci-après pour un rapprochement du BAILALA avant provision pour les enquêtes sur le fret au résultat d'exploitation et du BAILALA au résultat d'exploitation.

4) Un ajustement aux produits de 26 M\$ a été inscrit au quatrième trimestre de 2007 relativement à la révision des hypothèses comptables, dont 29 M\$ concernaient le premier trimestre de 2007. À des fins de comparaison, les variations en pourcentage du rendement unitaire et des PPSMO ont été rajustées de manière à tenir compte du rajout de 29 M\$ au premier trimestre de 2007.

5) Ne comprend pas les avions-cargos affrétés en 2008 et 2007. Comprend les avions de Jazz visés par le CAC de Jazz.

6) À l'exclusion des transporteurs tiers exerçant leurs activités au titre de contrats d'achat de capacité, sauf les avions de Jazz visés par le CAC de Jazz (lesquels sont inclus).

7) Compte tenu des frais de transport et des résultats de couverture du carburant.

## 2. Introduction

Le 17 juin 2008, Air Canada a annoncé une réduction de sa capacité et de ses effectifs en prévision d'un ralentissement progressif des déplacements dans le monde. Au troisième trimestre de 2008, Air Canada a ainsi réduit globalement sa capacité de 3,5 % par rapport au troisième trimestre de 2007, par la voie surtout d'un abaissement des fréquences sur les destinations existantes et du recours à de plus petits appareils.

En dépit de la rapide chute des cours du pétrole survenue après le troisième trimestre de 2008, les résultats ont subi les contrecoups du relèvement des tarifs et suppléments carburant, conjugué aux effets du ralentissement de l'activité économique, ce qui a eu pour effet de faire baisser la demande de transport en Amérique du Nord. En revanche, nos lignes internationales ont bien fait avec des rendements unitaires et des coefficients d'occupation nettement améliorés par rapport à la période correspondante de 2007.

Au troisième trimestre de 2008, Air Canada a dégagé un bénéfice d'exploitation de 112 M\$, contre un bénéfice d'exploitation de 351 M\$ au troisième trimestre de 2007. Nos produits passages se sont accrus de 106 M\$, ou 4 %, par rapport à la même période de 2007, en raison surtout des majorations de tarifs et suppléments carburant visant à contrebalancer les prix du kérosène nettement plus élevés qu'au troisième trimestre de 2007. Les charges d'exploitation ont augmenté de 360 M\$, ou 14 %, par rapport au troisième trimestre de 2007, traduisant surtout le bond de 348 M\$ de la facture de carburant. Au troisième trimestre de 2008, le BAIIALA s'est chiffré à 355 M\$, contre un BAIIALA de 561 M\$ à la période correspondante de 2007, soit un repli de 206 M\$.

Air Canada entend contrer le ralentissement de la demande de transport aérien en cherchant surtout à accroître sa productivité et à maîtriser ses coûts, à gérer sagement sa capacité et à fidéliser sa clientèle.

Aux fins du présent Rapport de gestion, *nous, nos, notre, Air Canada* et la *Société* s'entendent d'Air Canada ou de l'une ou plusieurs de ses filiales, sauf indication contraire.

Le Rapport de gestion du troisième trimestre de 2008 présente la situation d'Air Canada telle que perçue par sa direction ainsi qu'une analyse des résultats financiers d'Air Canada pour le troisième trimestre et les neuf premiers mois de 2008 et de ses contrôles et procédures. Ce Rapport de gestion doit être lu en parallèle avec les états financiers consolidés intermédiaires non vérifiés d'Air Canada du troisième trimestre de 2008 et leurs notes complémentaires ainsi qu'avec ses états financiers consolidés annuels vérifiés de l'exercice 2007 et leurs notes et rapport de gestion complémentaires. Sauf indication contraire, l'information financière est présentée conformément aux principes comptables généralement reconnus (les « PCGR ») du Canada. Les états financiers consolidés non vérifiés d'Air Canada ont été dressés selon les conventions comptables présentées à la note 2 afférente aux états financiers consolidés annuels vérifiés de l'exercice 2007 de la Société, à l'exception des nouvelles conventions comptables décrites plus loin à la rubrique 10.

Jusqu'au 24 mai 2007, les états financiers consolidés d'Air Canada comprenaient également la situation financière, les résultats d'exploitation et les flux de trésorerie de Jazz Air SEC (« Jazz »), car Air Canada était réputée en être le principal bénéficiaire au sens de la note d'orientation concernant la comptabilité n° 15, *Consolidation des entités à détenteurs de droits variables* (la « NOC-15 »). La distribution par Gestion ACE Aviation Inc. (« ACE ») de parts du Fonds de revenu Jazz Air, le 24 mai 2007, a remis en question la consolidation de Jazz par Air Canada et, ainsi, le Fonds de revenu Jazz Air a été réputé être le principal bénéficiaire de Jazz selon la NOC-15. Depuis le 24 mai 2007, les résultats et la situation financière de Jazz sont exclus du périmètre de consolidation d'Air Canada.

Jusqu'au 24 mai 2007, Air Canada regroupait deux secteurs isolables : les Services Air Canada (maintenant appelés Air Canada), services de transport de passagers et de fret exploités par Air Canada et assurant des services connexes, ainsi que Jazz, fournisseur de services régionaux d'Air Canada. L'information sectorielle présentait des renseignements utiles aux actionnaires, en leur permettant de distinguer les résultats d'exploitation, la situation de trésorerie et le bilan de ces deux secteurs. Voir la note 6 afférente aux états financiers consolidés intermédiaires non vérifiés pour le troisième trimestre de 2008, *Informations sectorielles*, pour un complément d'information.

Certaines données comparatives ont été retraitées en vue de se conformer à la présentation des états financiers adoptée pour la période écoulée.

Sauf indication du contexte, tous les montants sont exprimés en dollars canadiens. La rubrique 16, *Glossaire*, donne l'explication des principaux termes utilisés dans le présent document. À moins de mention contraire, le présent Rapport de gestion est actuel au 6 novembre 2008.

En date du 7 novembre 2008, la Société a publié ses résultats du troisième trimestre de 2008 dans un communiqué, où elle a revu et actualisé les prévisions fournies antérieurement à l'égard de l'exercice 2008. Ce communiqué peut être consulté sur le site de SEDAR au [www.sedar.com](http://www.sedar.com) ou celui d'Air Canada au [www.aircanada.com](http://www.aircanada.com).

Pour un complément d'information sur les documents publics d'Air Canada, dont sa notice annuelle, il y a lieu de consulter le site de SEDAR au [www.sedar.com](http://www.sedar.com) ou celui d'Air Canada au [www.aircanada.com](http://www.aircanada.com).

### MISE EN GARDE CONCERNANT LES ÉNONCÉS PROSPECTIFS

Les communications d'Air Canada au public peuvent contenir des énoncés prospectifs écrits ou oraux au sens de la législation en valeurs mobilières applicable. Des énoncés de cette nature sont compris dans le présent Rapport de gestion, et les autres documents déposés auprès des organismes de réglementation des valeurs mobilières peuvent également en renfermer. Ces énoncés découlent d'analyses et d'autres renseignements fondés sur la prévision de résultats à venir et l'estimation de montants qu'il est actuellement impossible de déterminer. Ils peuvent porter sur des observations concernant, entre autres, des stratégies, des attentes, des opérations projetées ou des actions futures. Ces énoncés prospectifs se reconnaissent à l'emploi de termes tels que *prévoir*, *croire*, *pouvoir*, *estimer*, *projeter* et *planifier*, employés au futur et au conditionnel, et d'autres termes semblables, ainsi qu'à l'évocation de certaines hypothèses.

Comme, de par leur nature, les énoncés prospectifs partent d'hypothèses, dont celles décrites ci-après, ils sont soumis à de grands risques et incertitudes. Les prévisions ou projections ne sont donc pas entièrement assurées en raison, notamment, de la survenance possible d'événements externes ou de l'incertitude qui caractérise le secteur. À terme, les résultats réels peuvent donc différer sensiblement des résultats évoqués par ces énoncés prospectifs du fait de l'action de divers facteurs, dont les prix de l'énergie, l'état du secteur, du marché, du crédit et de la conjoncture en général, les taux de change et d'intérêt, la concurrence, les conflits armés, les attentats terroristes, les épidémies, les questions d'assurance et les coûts qui y sont associés, l'évolution de la demande en fonction du caractère saisonnier du secteur, la capacité de réduire les coûts d'exploitation, les relations du travail, les questions de retraite, les questions d'approvisionnement, l'évolution de la législation, de la réglementation ou de procédures judiciaires, les litiges actuels et éventuels avec des tiers ainsi que les facteurs dont il est fait mention dans le présent Rapport de gestion et, notamment, à la rubrique *Facteurs de risque* du Rapport de gestion de l'exercice 2007 d'Air Canada daté du 6 février 2008 et à la rubrique 13 ci-après. Les énoncés prospectifs contenus dans le présent Rapport de gestion représentent les attentes d'Air Canada en date de celui-ci et ils peuvent changer par la suite. Toutefois, Air Canada n'a ni l'intention ni l'obligation d'actualiser ou de réviser ces énoncés à la lumière de nouveaux éléments d'information ou d'événements futurs ou pour quelque autre motif, sauf si elle y est tenue par la réglementation en valeurs mobilières applicable.

Air Canada a formulé des hypothèses dans l'élaboration et la formulation de ses énoncés prospectifs. L'instabilité qui caractérise actuellement le système financier mondial et l'éventualité d'une récession aux États-Unis et dans d'autres pays rendent le paysage économique canadien incertain, et toute prévision, par définition, difficile. Cependant, outre les hypothèses présentées dans le présent Rapport de gestion, Air Canada a supposé que l'économie canadienne ralentirait au quatrième trimestre de 2008 et qu'elle ne reprendrait pas de façon significative au premier trimestre de 2009. Air Canada a supposé en outre que le dollar canadien se négocierait en moyenne à 1,18 \$ CA pour 1,00 \$ US au quatrième trimestre de 2008 et à 1,05 \$ CA pour l'ensemble de l'exercice 2008, et que le cours moyen du carburant s'établirait à 0,91 \$ le litre pour le quatrième trimestre de 2008, et à 0,89 \$ le litre pour l'ensemble de l'exercice 2008 (dans les deux cas, compte tenu des positions de couverture en place).

**3. Résultats d'exploitation – Comparaison des troisièmes trimestres de 2008 et 2007**

Le tableau et l'analyse ci-après comparent les résultats d'Air Canada pour le troisième trimestre de 2008 à ses résultats du troisième trimestre de 2007.

| (en millions de dollars canadiens sauf les montants par action) | Troisièmes trimestres |                | Variation        |           |
|---|-----------------------|----------------|------------------|-----------|
|   | 2008                  | 2007           | (\$)             | (%)       |
| <b>Produits d'exploitation</b>                                  |                       |                |                  |           |
| Passages  | 2 766 \$              | 2 660 \$       | 106 \$           | 4         |
| Fret  | 139                   | 132            | 7                | 5         |
| Autres  | 170                   | 162            | 8                | 5         |
|   | <b>3 075</b>          | <b>2 954</b>   | <b>121</b>       | <b>4</b>  |
| <b>Charges d'exploitation</b>                                   |                       |                |                  |           |
| Salaires et charges sociales                                    | 472                   | 478            | (6)              | (1)       |
| Carburant avions  | 1 064                 | 716            | 348              | 49        |
| Locations avions  | 67                    | 66             | 1                | 2         |
| Redevances aéroportuaires et de navigation                      | 275                   | 284            | (9)              | (3)       |
| Maintenance avions  | 127                   | 155            | (28)             | (18)      |
| Communications et technologies de l'information                 | 69                    | 70             | (1)              | (1)       |
| Restauration et fournitures connexes                            | 86                    | 88             | (2)              | (2)       |
| Amortissement   | 176                   | 144            | 32               | 22        |
| Commissions   | 54                    | 54             | -                | -         |
| CAC conclu avec Jazz  | 243                   | 234            | 9                | 4         |
| Autres  | 330                   | 314            | 16               | 5         |
|   | <b>2 963</b>          | <b>2 603</b>   | <b>360</b>       | <b>14</b> |
| <b>Bénéfice d'exploitation</b>                                  | <b>112</b>            | <b>351</b>     | <b>(239)</b>     |           |
| <b>Produits (charges) hors exploitation</b>                     |                       |                |                  |           |
| Intérêts créditeurs   | 13                    | 21             | (8)              |           |
| Intérêts débiteurs  | (72)                  | (82)           | 10               |           |
| Intérêts capitalisés  | 6                     | 24             | (18)             |           |
| Perte sur immobilisations                                       | -                     | (2)            | 2                |           |
| Perte sur instruments financiers constatés à la juste valeur    | (93)                  | (2)            | (91)             |           |
| Autres  | (1)                   | (4)            | 3                |           |
|   | (147)                 | (45)           | (102)            |           |
| <b>Bénéfice (perte) avant les éléments suivants</b>             | <b>(35)</b>           | <b>306</b>     | <b>(341)</b>     |           |
| Participation sans contrôle                                     | (2)                   | -              | (2)              |           |
| Gain (perte) de change  | (87)                  | 104            | (191)            |           |
| Charge d'impôts   | (8)                   | (137)          | 129              |           |
| <b>Bénéfice (perte) de la période</b>                           | <b>(132) \$</b>       | <b>273 \$</b>  | <b>(405) \$</b>  |           |
| <b>BAILALA<sup>1)</sup></b>                                     | <b>355 \$</b>         | <b>561 \$</b>  | <b>(206) \$</b>  |           |
| <b>Résultat de base et dilué par action</b>                     | <b>(1,32) \$</b>      | <b>2,73 \$</b> | <b>(4,05) \$</b> |           |

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

Pour le troisième trimestre de 2008, Air Canada déclare un bénéfice d'exploitation de 112 M\$, contre un bénéfice d'exploitation de 351 M\$ au troisième trimestre de 2007, soit un repli de 239 M\$. L'augmentation de 121 M\$, ou 4 %, des produits d'exploitation a été plus qu'annulée par la flambée du prix du carburant, lequel a bondi de 348 M\$, ou 49 %.

Pour le troisième trimestre de 2008, le BAILALA se chiffre à 355 M\$, contre un BAILALA de 561 M\$ pour la période correspondante de 2007, en baisse de 206 M\$.

**Hausse de 4,0 % des produits passages réseau par rapport au troisième trimestre de 2007**

Au troisième trimestre de 2008, par suite surtout de la majoration des tarifs et des suppléments carburant en vue d'atténuer la flambée des prix du kérosène, les produits passages se sont accrus de 106 M\$, ou 4,0 %, comparativement au troisième trimestre de 2007, pour se fixer à 2 766 M\$. Parmi les facteurs qui ont contribué à la variation des produits passages réseau du troisième trimestre par rapport à un an plus tôt, figurent les suivants :

- Au troisième trimestre de 2008, le rendement unitaire réseau s'est amélioré de 6,2 % par rapport au troisième trimestre de 2007, reflétant en cela la croissance des rendements sur tous les segments de marché. Ces rendements supérieurs sont surtout attribuables à une majoration des tarifs et des suppléments imposée en vue d'atténuer la flambée des prix du carburant. Le relèvement du tarif moyen payé en *Service Super Affaires* et en service *Hospitalité* a également joué dans l'amélioration des rendements par rapport au troisième trimestre de 2007.
- Au troisième trimestre de 2008, Air Canada a réduit sa capacité globale en diminuant les fréquences sur les lignes existantes et en recourant à de plus petits appareils. Ces réductions de capacité sur le segment nord-américain ont surtout visé les long-courriers transcontinentaux et transfrontaliers, dont le rendement moyen est moindre. Air Canada a aussi apporté d'importants remaniements à la capacité de ses destinations internationales en réduisant les fréquences sur les lignes existantes et en réaffectant la capacité de marchés plus faibles, comme le Royaume-Uni et la Chine, vers des marchés plus vigoureux, comme l'Allemagne.
- Au troisième trimestre de 2008, le trafic s'est replié de 2,2 %, en regard d'une capacité qui a été réduite de 3,5 %, donnant lieu à une amélioration de 1,0 point du coefficient d'occupation par rapport au troisième trimestre de 2007. Les coefficients d'occupation ont marqué des gains sur le segment international, tandis qu'ils se sont repliés sur les segments intérieur et transfrontalier. Dans ces deux derniers cas, le trafic a souffert du ralentissement économique et de la hausse de la capacité des transporteurs concurrents aux États-Unis.
- Au troisième trimestre de 2008, les produits passages par siège-mille offert (« PPSMO ») ont progressé de 7,5 % par rapport au troisième trimestre de 2007 par suite de la croissance des rendements et, dans une moindre mesure, de l'amélioration du coefficient d'occupation. La progression des PPSMO s'est manifestée dans tous les segments.
- L'appréciation du dollar canadien au troisième trimestre de 2008, qui a diminué la valeur en dollars canadiens des ventes réalisées à l'étranger, s'est répercutée sur les produits libellés en devises, faisant baisser de 23 M\$ les produits passages du troisième trimestre de 2008 par rapport au troisième trimestre de 2007.

Le tableau ci-dessous présente les variations en pourcentage et en glissement annuel pour le troisième trimestre en ce qui concerne les produits passages, la capacité, le trafic, le coefficient d'occupation, le rendement unitaire et les PPSMO.

| 3 <sup>e</sup> trimestre de 2008<br>par rapport au<br>3 <sup>e</sup> trimestre de 2007 | Produits passages | Capacité<br>(en SMO) | Trafic<br>(en PMP) | Coeffi-<br>cient<br>d'occu-<br>pation | Rende-<br>ment<br>unitaire | PPSMO            |
|--|-------------------|----------------------|--------------------|---------------------------------------|----------------------------|------------------|
|  | Variation<br>(%)  | Variation<br>(%)     | Variation<br>(%)   | Variation<br>(pts)                    | Variation<br>(%)           | Variation<br>(%) |
| Lignes intérieures   | 1,0               | (3,1)                | (4,4)              | (1,1)                                 | 5,3                        | 3,8              |
| Lignes transfrontalières   | (0,6)             | (7,5)                | (10,0)             | (2,1)                                 | 10,2                       | 7,2              |
| Lignes transatlantiques  | 5,6               | (7,3)                | (1,0)              | 5,7                                   | 6,7                        | 13,9             |
| Lignes transpacifiques   | 5,9               | (4,1)                | (2,5)              | 1,3                                   | 8,6                        | 10,3             |
| Autres lignes  | 32,3              | 20,4                 | 20,7               | 0,1                                   | 9,6                        | 9,9              |
| <b>Réseau</b>  | <b>4,0</b>        | <b>(3,5) *</b>       | <b>(2,2)</b>       | <b>1,0</b>                            | <b>6,2</b>                 | <b>7,5</b>       |

\* Le recul de 3,5 % de la capacité (en SMO) au troisième trimestre de 2008 par rapport au troisième trimestre de 2007 est conforme aux prévisions de la Société, qui l'avait revue à la baisse de l'ordre de 2,5 % à 3,5 % dans son communiqué du 8 août 2008.



**Hausse de 1,0 % des produits passages intérieurs par rapport au troisième trimestre de 2007**

À hauteur de 1 150 M\$ au troisième trimestre de 2008, les produits passages tirés des lignes intracanadiennes se sont accrus de 11 M\$, ou 1,0 %, par rapport au troisième trimestre de 2007 à la faveur de la croissance des rendements. Cependant, les retombées des rendements plus élevés ont été pour l'essentiel annulées par la baisse du trafic. Parmi les facteurs à avoir contribué à la variation des produits passages intérieurs du troisième trimestre par rapport à un an plus tôt, figurent les suivants :

- Au troisième trimestre de 2008, le rendement unitaire a augmenté de 5,3 % par rapport au troisième trimestre de 2007 par suite surtout des majorations des tarifs et des suppléments imposées en vue de compenser en partie la flambée des prix du carburant, lesquels ont fait augmenter les PPSMO de 3,8 %.
- Au troisième trimestre de 2008, le trafic s'est replié de 4,4 % en regard d'une réduction de 3,1 % de la capacité, faisant reculer de 1,1 point le coefficient d'occupation par rapport au troisième trimestre de 2007. Ce repli du trafic est en partie attribuable au ralentissement économique au Canada et, tout particulièrement, dans l'Est. L'augmentation des tarifs et des suppléments carburant, conjuguée à la plus grande concurrence qui s'est exercée sur le plan de la capacité, a aussi contribué à faire baisser la demande sur le segment intracanadien.
- Les compressions de capacité ont été surtout opérées sur les lignes transcontinentales, essentiellement par la réduction des fréquences sur les lignes existantes et le recours à de plus petits appareils.
- L'appréciation du dollar canadien au troisième trimestre de 2008, qui a diminué la valeur en dollars canadiens des ventes réalisées à l'étranger, s'est répercutée sur les produits libellés en devises, faisant baisser de 4 M\$ les produits passages intérieurs du troisième trimestre de 2008 par rapport au troisième trimestre de 2007.

**Baisse de 0,6 % des produits passages transfrontaliers par rapport au troisième trimestre de 2007**

À hauteur de 467 M\$, les produits passages transfrontaliers du troisième trimestre de 2008 sont en baisse de 3 M\$, ou 0,6 %, par rapport au troisième trimestre de 2007. Les conséquences de la baisse de 10,0 % du trafic ont pu être largement annulées par une augmentation de 10,2 % du rendement unitaire. Parmi les facteurs qui ont contribué à la variation des produits passages transfrontaliers du troisième trimestre par rapport à un an plus tôt, figurent les suivants :

- Au troisième trimestre de 2008, la capacité a été rabattue de 7,5 % par rapport au troisième trimestre de 2007, au moyen surtout de réductions de fréquences sur les lignes existantes et du recours à de plus petits appareils. Anticipant le recul du trafic de loisir discrétionnaire découlant du ralentissement économique et de la majoration des tarifs et suppléments carburant, Air Canada a réduit sa capacité sur ses destinations de la Californie, du Nevada et de la Floride. En outre, le service sur Hawaii a été réduit par suite du lancement d'une liaison directe Vancouver-Sydney, jusque-là assurée avec escale à Hawaii, laquelle est désormais comptabilisée au titre des « autres » produits passages.
- Au troisième trimestre de 2008, le coefficient d'occupation a régressé de 2,1 points par rapport au troisième trimestre de 2007 dans la foulée du repli de 10,0 % du trafic qui s'est révélé, à terme, supérieur à la réduction de capacité. Globalement, le marché transfrontalier a subi les contrecoups du ralentissement économique aux États-Unis. Les majorations tarifaires et des suppléments carburant se sont aussi répercutés à la baisse sur la demande de transport entre le Canada et les États-Unis.
- Au troisième trimestre de 2008, le rendement unitaire s'est amélioré de 10,2 % par rapport au troisième trimestre de 2007, par suite surtout des majorations des tarifs et des suppléments imposées pour compenser en partie la flambée des prix du kérosène. De plus, vu que les compressions de capacité ont surtout frappé les long-courriers et les destinations de vacances dont le rendement est plus faible, le rendement unitaire moyen a progressé globalement sur le segment américain comparativement au troisième trimestre de 2007.
- La vigueur du dollar canadien a nui aux produits libellés en devises et est responsable d'une diminution de 9 M\$ des produits passages transfrontaliers au troisième trimestre de 2008 comparativement au troisième trimestre de 2007.
- Au troisième trimestre de 2008, les PPSMO ont progressé de 7,2 % par rapport au troisième trimestre de 2007 par suite de l'amélioration du rendement.



**Hausse de 5,6 % des produits passages transatlantiques par rapport au troisième trimestre de 2007**

Pour le troisième trimestre de 2008, les produits passages des lignes transatlantiques de 631 M\$ s'inscrivent en hausse de 34 M\$, ou 5,6 %, par rapport au troisième trimestre de 2007, en raison de la forte croissance du rendement unitaire conjuguée à une légère diminution du trafic seulement. Parmi les facteurs qui ont contribué à la variation des produits passages transatlantiques du troisième trimestre par rapport à un an plus tôt, figurent les suivants :

- Au troisième trimestre de 2008, la capacité a été diminuée de 7,3 % par rapport au troisième trimestre de 2007, réduction qui a surtout frappé les destinations britanniques sur le plan de la fréquence des dessertes existantes.
- Au troisième trimestre de 2008, le trafic n'a reculé que de 1,0 % en regard d'une capacité réduite de 7,3 %, faisant gagner 5,7 points au coefficient d'occupation par rapport au troisième trimestre de 2007. Le trafic à l'égard des destinations britanniques s'est replié de 6,9 %, repli qui s'est révélé moindre que la réduction de capacité de 15,5 % et qui a fait monter le coefficient d'occupation de 8,2 points. Le dépôt de bilan du transporteur ZOOM, fin août 2008, a eu des retombées favorables sur le trafic du Royaume-Uni au troisième trimestre de 2008.
- Au troisième trimestre de 2008, le rendement unitaire s'est amélioré de 6,7 % par rapport au troisième trimestre de 2007, rendant compte en cela des gains de rendement observés sur toutes les lignes transatlantiques. Globalement, l'amélioration du rendement dans le segment transatlantique est venue principalement des majorations des tarifs et des suppléments imposées en vue d'atténuer la flambée des prix du kérosène. En outre, les réductions de capacité opérées sur ce segment ont donné lieu à une amélioration de la ventilation des passagers et des rendements du service *Hospitalité*.
- Au troisième trimestre de 2008, les PPSMO ont augmenté de 13,9 % par rapport au troisième trimestre de 2007 par suite à la fois d'une hausse du rendement unitaire et des gains marqués par le coefficient d'occupation.
- L'appréciation du dollar canadien a nuí aux produits libellés en devises, faisant baisser les produits passages transatlantiques du troisième trimestre de 2008 de 5 M\$ comparativement au troisième trimestre de 2007.

**Hausse de 5,9 % des produits passages transpacifiques par rapport au troisième trimestre de 2007**

Pour le troisième trimestre de 2008, les produits passages des lignes transpacifiques de 328 M\$ se situent en hausse de 18 M\$, ou 5,9 %, par rapport au troisième trimestre de 2007, par suite de la croissance du rendement unitaire. Parmi les facteurs qui ont contribué à la variation des produits passages transpacifiques du troisième trimestre par rapport à un an plus tôt, figurent les suivants :

- Au troisième trimestre de 2008, la capacité a été réduite de 4,1 % par rapport au troisième trimestre de 2007, principalement sur les destinations chinoises.
- Au troisième trimestre de 2008, le trafic s'est replié de 2,5 % en regard d'une capacité qui a été rabattue de 4,1 %, donnant lieu à une amélioration de 1,3 point du coefficient d'occupation par rapport au troisième trimestre de 2007.
- Au troisième trimestre de 2008, le rendement unitaire s'est accru de 8,6 % par rapport au troisième trimestre de 2007 dans la foulée des majorations des tarifs et des suppléments imposées pour atténuer la hausse des prix du kérosène. Des gains de rendement sont survenus sur les marchés de la Chine, du Japon et de Hong Kong, tandis que le rendement s'est replié sur le marché coréen, qui a subi les contrecoups de la dévaluation de la monnaie nationale. Le rendement du marché chinois a pour sa part profité des Jeux Olympiques, la forte demande permettant à Air Canada de fixer des prix avantageux.
- L'appréciation du dollar canadien s'est répercutée à la baisse sur les produits libellés en devises, donnant lieu à une diminution de 3 M\$ des produits passages transpacifiques au troisième trimestre de 2008 par rapport au troisième trimestre de 2007.
- Au troisième trimestre de 2008, les PPSMO se sont accrus de 10,3 % par rapport au troisième trimestre de 2007 par suite surtout de la croissance des rendements et, dans une moindre mesure, des gains marqués par le coefficient d'occupation.

**Hausse de 32,3 % des autres produits passages par rapport au troisième trimestre de 2007**

Pour le troisième trimestre de 2008, les produits passages de 190 M\$ tirés des autres lignes (Pacifique-Sud, Antilles, Mexique et Amérique du Sud) s'inscrivent en hausse de 46 M\$, ou 32,3 %, par rapport au troisième trimestre de 2007, et s'expliquent par la hausse du trafic et, dans une moindre mesure, par la progression des rendements unitaires. Parmi les facteurs qui ont contribué à la variation des autres produits passages du troisième trimestre par rapport à un an plus tôt, figurent les suivants :

- Au troisième trimestre de 2008, le trafic a augmenté de 20,7 % en regard d'une hausse de 20,4 % de la capacité, donnant lieu à une légère hausse du coefficient d'occupation par rapport au troisième trimestre de 2007. L'augmentation du trafic sur ces marchés vient principalement de l'ajout d'un nouveau service sans escale entre Vancouver et Sydney, en Australie, désormais assuré par 777-200 de Boeing. Au troisième trimestre de 2007, ce service était assuré par 767-300 de Boeing et faisait escale à Hawaii, et les revenus tirés du service Vancouver-Hawaii étaient inscrits au titre des produits passages transfrontaliers. L'augmentation de la capacité sur les destinations soleil classiques ainsi que sur l'Amérique du Sud a également joué dans la croissance du trafic par rapport à la période correspondante de 2007.
- Au troisième trimestre de 2008, le rendement s'est amélioré de 9,6 % par rapport au troisième trimestre de 2007 en raison surtout des majorations tarifaires visant à atténuer les effets de la hausse des prix du kérosène. L'augmentation relative des voyages d'affaires à marge plus élevée a aussi contribué à la progression des rendements, en raison notamment de la popularité croissante du nouveau *Service Super Affaires* d'Air Canada. La hausse des rendements unitaires a pu être réalisée en dépit d'une augmentation de 8,6 % de la longueur moyenne des étapes par rapport à la même période de 2007.
- L'appréciation du dollar canadien, qui s'est répercutée à la baisse sur les produits libellés en devises, a fait baisser les autres produits passages du troisième trimestre de 2008 de 2 M\$ par rapport au deuxième trimestre de 2007.
- Au troisième trimestre de 2008, les PPSMO ont augmenté de 9,9 % par rapport au troisième trimestre de 2007 par suite surtout de la croissance du rendement unitaire.

**Hausse de 7 % des produits fret par rapport au troisième trimestre de 2007**

Pour le troisième trimestre de 2008, les produits fret se sont chiffrés à 139 M\$, soit 7 M\$ ou 5 % de plus qu'au troisième trimestre de 2007, par suite surtout du relèvement des suppléments carburant visant à atténuer la flambée des cours du carburant. Les produits tirés des activités normales de fret aérien ont augmenté de 19 M\$, ou 15 %, par suite surtout de la hausse des affaires à l'international. Les produits tirés des transports tout-cargo ont diminué de 12 M\$, du fait qu'aucun avion-cargo MD-11 n'a été exploité au troisième trimestre de 2008, alors qu'un MD-11 avait assuré le service à la période correspondante de 2007. À l'échelle du réseau, le rendement par tonne-mille payante s'est amélioré de 20 % et traduit essentiellement la hausse des suppléments carburant visant à atténuer les effets de la flambée des cours du kérosène. Parmi les facteurs qui ont contribué à la variation des produits fret du troisième trimestre par rapport à un an plus tôt, figurent les suivants :

- Au troisième trimestre de 2008, le trafic réseau s'est replié de 13 % par rapport au troisième trimestre de 2007 par suite surtout de l'abandon du service tout-cargo MD-11. Le trafic fret classique a diminué de 4 % en raison notamment de la réduction des cargaisons sur les segments intérieur et transfrontalier et de la résiliation du contrat de Postes Canada à la mi-septembre 2008.
- Les opérations tout-cargo sur l'Europe ont été abandonnées en date du 30 juin 2008. Au troisième trimestre de 2007, un avion-cargo MD-11 assurait cette desserte.

La Société recherche activement des activités de transport de fret de remplacement au pays comme avec l'étranger en vue de compenser la baisse attendue des produits découlant de la résiliation du contrat avec Postes Canada.

**Hausse de 5 % des autres produits par rapport au troisième trimestre de 2007**

Pour le troisième trimestre de 2008, les autres produits se chiffrent à 170 M\$, en hausse de 8 M\$, ou 5 %, par rapport au troisième trimestre de 2007. Parmi les facteurs qui ont contribué à la variation des autres produits du troisième trimestre par rapport à un an plus tôt, figurent les suivants :

- Une augmentation de 12 M\$ des produits tirés de sous-locations d'avions.
- Une augmentation de 3 M\$ des produits de Vacances Air Canada.
- D'autres facteurs ayant entraîné une baisse nette de 7 M\$.

**Hausse de 4,3 % des CESMO (exclusion faite de la charge de carburant) par rapport au troisième trimestre de 2007**

Les charges d'exploitation se montent à 2 963 M\$ au troisième trimestre de 2008, en hausse de 360 M\$, ou 14 %, sur le troisième trimestre de 2007, traduisant en cela le bond de 348 M\$ de la facture de carburant et la hausse de 12 M\$ des charges d'exploitation (exclusion faite de la charge de carburant) comparativement à la période correspondante de 2007.

Compte tenu de la charge de carburant, les charges d'exploitation par siège-mille offert (« CESMO ») ont augmenté de 17,9 % par rapport au troisième trimestre de 2007. Exclusion faite de cette charge de carburant, les CESMO ont augmenté de 4,3 % par rapport au troisième trimestre de 2007 – ce qui cadre avec les projections (exclusion faite de la charge de carburant) annoncées dans notre communiqué du 8 août 2008, où il avait été prévu que les CESMO seraient, au troisième trimestre de 2008, de 4 à 5 % supérieures à celles de la période correspondante de 2007.

Le tableau ci-après compare les CESMO d'Air Canada des troisièmes trimestres de 2008 et de 2007. Plus de la moitié de l'augmentation des CESMO (exclusion faite de la charge de carburant) est attribuable aux coûts de propriété liés aux investissements d'Air Canada dans l'achat d'appareils neufs et le réaménagement des cabines de ses avions existants. Les économies de coûts unitaires liées à la flotte de 777 de Boeing et, dans une moindre mesure, l'appréciation du dollar canadien par rapport au dollar américain ont partiellement contrebalancé l'augmentation globale des coûts unitaires, exclusion faite de la charge de carburant, par rapport au troisième trimestre de 2007.

| (en cents par SMO)  | Troisièmes trimestres |              | Variation   |             |
|---|-----------------------|--------------|-------------|-------------|
|   | 2008                  | 2007         | (¢)         | (%)         |
| Salaires  | 2,22                  | 2,13         | 0,09        | 4,2         |
| Charges sociales  | 0,48                  | 0,50         | (0,02)      | (4,0)       |
| Coûts de propriété (LAA) <sup>1)</sup>  | 1,39                  | 1,15         | 0,24        | 20,9        |
| Redevances aéroportuaires et de navigation  | 1,57                  | 1,57         | -           | -           |
| Maintenance avions  | 0,72                  | 0,85         | (0,13)      | (15,3)      |
| Communications et technologies de l'information                                       | 0,40                  | 0,38         | 0,02        | 5,3         |
| Restauration et fournitures connexes  | 0,49                  | 0,48         | 0,01        | 2,1         |
| Commissions   | 0,31                  | 0,30         | 0,01        | 3,3         |
| CAC de Jazz   | 1,39                  | 1,29         | 0,10        | 7,8         |
| Autres  | 1,87                  | 1,74         | 0,13        | 7,5         |
| <b>Charges d'exploitation, exclusion faite de la charge de carburant<sup>2)</sup></b> | <b>10,84</b>          | <b>10,39</b> | <b>0,45</b> | <b>4,3</b>  |
| Carburant avions  | 6,08                  | 3,95         | 2,13        | 53,9        |
| <b>Total des charges d'exploitation</b>   | <b>16,92</b>          | <b>14,34</b> | <b>2,57</b> | <b>17,9</b> |

1) LAA s'entend de la combinaison des frais de location d'avions et de la charge d'amortissement.

2) Voir ci-après la rubrique 15, Mesures financières hors PCGR, pour un complément d'information.

**Salaires et charges sociales de 472 M\$ au troisième trimestre de 2008, en baisse de 6 M\$, ou 1 %, par rapport au troisième trimestre de 2007**

Les charges salariales se montent à 388 M\$ pour le troisième trimestre de 2008, en hausse de 2 M\$, ou 1 %, par rapport au troisième trimestre de 2007. Parmi les facteurs qui ont contribué à la variation de la masse salariale du troisième trimestre par rapport à un an plus tôt, figurent les suivants :

- Une augmentation de 397 équivalents temps plein (« ETP »), ou 1,6 %, de l'effectif moyen en glissement annuel, par suite surtout de l'augmentation du nombre de préposés d'escale et de pilotes, en regard d'une réduction de 3,5 % de la capacité (exprimée en SMO). L'augmentation de l'effectif en ETP par rapport au troisième trimestre de 2007 rend également compte du rapatriement de la gestion de la chaîne d'approvisionnement à l'interne, au sein de la division de Maintenance avions. Le 17 juin 2008, Air Canada avait annoncé la réduction de sa capacité qui, à terme, entraînera la suppression de jusqu'à 2 000 postes à tous les échelons de l'entreprise. Ces compressions d'effectif devraient avoir été réalisées d'ici novembre 2008.
- La hausse d'environ 1 % du salaire moyen par rapport au troisième trimestre de 2007.
- Au troisième trimestre de 2008, Air Canada a repris une charge de rémunération à base d'actions de 8 M\$ qui avait été constatée antérieurement.

Les charges sociales totalisent 84 M\$ pour le troisième trimestre de 2008, en baisse de 8 M\$, ou 9 %, par rapport au troisième trimestre de 2007. La réduction de 11 M\$ de la charge de retraite à la suite de la révision des hypothèses actuarielles arrêtées en date du 1<sup>er</sup> janvier 2008 a été le principal facteur à avoir joué dans la baisse des charges sociales. La réduction de la charge de retraite est provenue pour l'essentiel de l'augmentation du taux d'actualisation. Voir la rubrique 6.6 ci-après pour un complément d'information sur les obligations de capitalisation d'Air Canada au titre de ses régimes de retraite.

**Bond de 49 % de la charge de carburant par rapport au troisième trimestre de 2007**

La facture de carburant se monte à 1 064 M\$ pour le troisième trimestre de 2008, soit un bond de 348 M\$, ou 49 %, par rapport au troisième trimestre de 2007. Parmi les facteurs qui ont contribué à la variation de la charge de carburant du troisième trimestre par rapport à un an plus tôt, figure le suivant :

- La hausse du prix de base du carburant, qui a compté pour 472 M\$.

Cette augmentation a été atténuée par les éléments suivants :

- Des gains de couverture sur le carburant de 64 M\$ au troisième trimestre de 2008 contre des gains de couverture sur le carburant de 8 M\$ au troisième trimestre de 2007, soit 56 M\$ de mieux.
- Une baisse de 34 M\$ liée au volume et, notamment, à la réduction du service de fret aérien par le retrait d'un avion-cargo MD-11. Les activités tout-cargo à destination de l'Europe ont été abandonnées en date du 30 juin 2008. Au troisième trimestre de 2007, le service de fret aérien sur l'Europe était assuré par un avion-cargo MD-11.
- Les retombées d'un dollar canadien plus vigoureux par rapport au dollar américain, qui a fait baisser de 33 M\$ la facture de carburant.

**Hausse de 16 % des coûts de propriété par rapport au troisième trimestre de 2007**

Les coûts de propriété, formés des locations d'avions et de l'amortissement, se montent à 243 M\$ pour le troisième trimestre de 2008, en progression de 33 M\$, ou 16 %, par rapport au troisième trimestre de 2007. Parmi les facteurs qui ont contribué à la variation des coûts de propriété du troisième trimestre par rapport à un an plus tôt, figurent les suivants :

- L'ajout d'appareils au parc en service d'Air Canada, qui a compté pour 23 M\$ de la hausse.
- Une augmentation de 18 M\$ de l'amortissement lié au programme de réaménagement des cabines des appareils d'Air Canada.
- D'autres facteurs, qui ont compté pour une augmentation nette de 5 M\$.

Ces augmentations ont été atténuées par les éléments suivants :

- Le retrait d'appareils du parc d'Air Canada, qui a fait baisser de 7 M\$ les frais de location d'avions et les charges d'amortissement.
- Une diminution de 4 M\$ de la charge de location d'avions, par suite de la réduction du service par avion-cargo MD-11.
- La vigueur du dollar canadien par rapport au dollar américain, qui a fait baisser de 2 M\$ les frais de location d'avions.

**Baisse de 3 % des redevances aéroportuaires et de navigation par rapport au troisième trimestre de 2007**

À hauteur de 275 M\$, les redevances aéroportuaires et redevances de navigation ont régressé de 9 M\$, ou 3 %, par rapport au troisième trimestre de 2007 en regard d'une diminution de 1 % des vols. Parmi les facteurs qui ont contribué à la variation des redevances du troisième trimestre par rapport à un an plus tôt, figurent les suivants :

- La baisse des taux appliqués aux droits d'atterrissage et redevances aéroportuaires. À l'aéroport Toronto-Pearson, les droits d'atterrissage ont été réduits de 3,1 %, tandis que les redevances aéroportuaires ont été abaissées de 4,7 % en date du 1<sup>er</sup> janvier 2008.
- Les redevances de navigation au Canada ont été réduites de 4 % à compter d'août 2007.
- Les changements d'horaires et de types d'appareils affectés à certaines destinations ont entraîné une hausse des redevances aéroportuaires.

**Baisse de 18 % des frais de maintenance avions par rapport au troisième trimestre de 2007**

Pour le troisième trimestre de 2008, la charge de maintenance avions se chiffre à 127 M\$, en baisse de 28 M\$, ou 18 %, par rapport au troisième trimestre de 2007. Parmi les facteurs qui ont contribué à la variation des frais de maintenance avions du troisième trimestre par rapport à un an plus tôt, figurent les suivants :

- Une diminution de 12 M\$ des frais d'entretien moteurs, principalement attribuable au moins grand nombre d'appareils et d'opérations de maintenance pour les flottes d'A340 et d'A320 d'Airbus comparativement à la période correspondante de 2007. Cette diminution a été partiellement contrebalancée par une augmentation de 9 M\$ des frais d'entretien moteurs des flottes d'A321 d'Airbus et de 767-300 de Boeing attribuable aux variations du calendrier de maintenance par rapport au troisième trimestre de 2007.
- Une diminution de 8 M\$ des frais de maintenance des composantes, en raison surtout d'une réduction globale des opérations de maintenance par suite de la réduction des vols.
- Au troisième trimestre de 2007, Air Canada a inscrit une charge de 5 M\$ liée à la restitution de cinq appareils A320 d'Airbus au locateur. Aucune charge de cette nature n'a été engagée au troisième trimestre de 2008.
- Les retombées d'un dollar canadien plus vigoureux par rapport au dollar américain, qui ont compté pour une baisse de 3 M\$ de la charge de maintenance avions.
- Une diminution de 7 M\$ liée à la réduction des frais d'externalisation de la gestion de la chaîne d'approvisionnement par suite de la reprise de ces activités à l'interne.
- D'autres facteurs, qui ont abouti à une diminution nette de 8 M\$.

Les diminutions ci-dessus ont été partiellement contrebalancées par les éléments suivants :

- Une hausse de 7 M\$ des frais de maintenance des cellules des flottes d'A320 et d'A321 d'Airbus en raison de variations du calendrier de maintenance par rapport au troisième trimestre de 2007. Cette hausse a été en partie annulée par une diminution de 6 M\$ des frais de maintenance des cellules des 767-300 de Boeing en raison de variations dans le calendrier de maintenance par rapport au troisième trimestre de 2007.
- Une amélioration de 5 M\$ des frais de maintenance liés à la flotte d'ERJ-190 d'Embraer par rapport au troisième trimestre de 2007. Au 30 septembre 2008, Air Canada comptait 45 ERJ-190 d'Embraer dans son parc d'appareils en service, contre seulement 34 ERJ-190 d'Embraer au 30 septembre 2007.

**Hausse de 4 % des frais payés à Jazz au titre du CAC par rapport au troisième trimestre de 2007**

Les frais payés à Jazz au titre du contrat d'achat de capacité entre Jazz et Air Canada (le « CAC de Jazz ») se sont chiffrés à 243 M\$ au troisième trimestre de 2008, contre 234 M\$ au troisième trimestre de 2007, en hausse de 9 M\$ ou 4 %, par suite surtout de l'augmentation contractuelle prédéterminée de 6 M\$ des taux applicables au CAC de Jazz, et de 3 M\$ d'autres coûts. Ces augmentations ont été en partie annulées par une baisse globale de 3 M\$ attribuable à la réduction des vols ainsi qu'aux effets favorables du change sur les frais en dollars américains liés au CAC de Jazz. La capacité en SMO de Jazz a été réduite de 3,4 % au troisième trimestre de 2008 comparativement au troisième trimestre de 2007.

**Hausse de 5 % des autres charges d'exploitation par rapport au troisième trimestre de 2007**

Les autres charges d'exploitation se montent à 330 M\$ pour le troisième trimestre de 2008, en hausse de 16 M\$, ou 5 %, par rapport au troisième trimestre de 2007. Parmi les facteurs qui ont contribué à la variation des autres charges du troisième trimestre par rapport à un an plus tôt, figurent les suivants :

- Une augmentation des frais et services divers, en partie attribuable aux variations des calendriers d'engagement des dépenses par rapport à la période correspondante de 2007.
- Une augmentation du coût de la partie terrestre des forfaits de Vacances Air Canada, surtout attribuable à un plus grand nombre de voyageurs par rapport au troisième trimestre de 2007.
- Une augmentation des frais de carte de crédit, surtout attribuable au plus grand volume de ventes de passages et à une plus grande utilisation des cartes.

Le tableau ci-après fournit une ventilation des principales autres charges :

| (en millions de dollars canadiens)                    | Troisièmes trimestres |               | Variation    |          |
|---|-----------------------|---------------|--------------|----------|
|   | 2008                  | 2007          | (\$)         | (%)      |
| <b>Autres charges</b>                                 |                       |               |              |          |
| Cartes de crédit                                      | 50 \$                 | 45 \$         | 5 \$         | 11       |
| Services d'escale                                     | 46                    | 47            | (1)          | (2)      |
| Location et entretien d'immeubles                     | 34                    | 31            | 3            | 10       |
| Frais d'équipages (restauration, transport et hôtels) | 29                    | 32            | (3)          | (9)      |
| Frais et services divers                              | 28                    | 21            | 7            | 33       |
| Portion terrestre des forfaits de Vacances Air Canada | 25                    | 20            | 5            | 25       |
| Autres dépenses                                       | 118                   | 118           | -            | -        |
|   | <b>330 \$</b>         | <b>314 \$</b> | <b>16 \$</b> | <b>5</b> |

**Charges hors exploitation de 147 M\$ au troisième trimestre de 2008**

Pour le troisième trimestre de 2008, les charges hors exploitation se montent à 147 M\$, contre des charges hors exploitation de 45 M\$ au troisième trimestre de 2007. Parmi les facteurs qui ont contribué à la variation des charges hors exploitation du troisième trimestre par rapport à un an plus tôt, figurent les suivants :

- Des pertes liées à l'ajustement de la juste valeur des instruments dérivés de 93 M\$ pour le troisième trimestre de 2008, contre des pertes de 2 M\$ pour le trimestre correspondant de 2007. La perte hors trésorerie sur instruments financiers évaluée à la valeur du marché à 93 M\$ qui a été comptabilisée au troisième trimestre de 2008 correspond à une perte de 112 M\$ découlant de la juste valeur des dérivés liés au carburant, annulée en partie par un gain de 19 M\$ lié à la juste valeur des swaps croisés. Voir la rubrique 8 ci-après pour un complément d'information sur les pertes sur instruments financiers constatées au troisième trimestre de 2008.
- Une augmentation de 16 M\$ du montant net des intérêts débiteurs. Le repli des intérêts capitalisés sur les appareils neufs et une diminution des intérêts créditeurs attribuable au recul des soldes de trésorerie et des taux d'intérêt ont plus que compensé la baisse de 10 M\$ des intérêts débiteurs. Ce repli des intérêts débiteurs a été provoqué par le recul des frais de financement liés aux 777 de Boeing faisant l'objet d'engagements, grâce aux retombées positives des financements de prélivraison négociés au quatrième trimestre de 2007, par la baisse des taux d'intérêt sur les emprunts à taux variable, ainsi que par la vigueur du dollar canadien vis-à-vis du dollar américain au troisième trimestre



de 2008 par rapport au troisième trimestre de 2007, éléments qui ont été en partie contrebalancés par le financement de nouveaux appareils par rapport à un an plus tôt.

**Perte nette de 87 M\$ sur les éléments monétaires libellés en devises au troisième trimestre de 2008**

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

**Charge d'impôts de 8 M\$ au troisième trimestre de 2008**

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

**4. Résultats d'exploitation – Comparaison des neuf premiers mois de 2008 et de 2007**

Air Canada a enregistré un bénéfice d'exploitation de 107 M\$, avant une provision de 125 M\$ pour les enquêtes sur le fret, et une perte nette de 298 M\$ pour les neuf premiers mois de 2008. Au cours de la même période de 2007, Air Canada, qui a fait entrer dans son périmètre de consolidation les activités de Jazz jusqu'au 24 mai 2007, avait déclaré un bénéfice d'exploitation consolidé de 423 M\$ et un bénéfice net de 394 M\$. **Le tableau et l'analyse ci-après présentent une comparaison des résultats d'Air Canada pour les neuf premiers mois de 2008, exclusion faite des résultats de Jazz, avec les résultats du secteur Services Air Canada pour les neuf premiers mois de 2007, exclusion faite des résultats de Jazz.**

| (en millions de dollars canadiens sauf les montants par action)            | Neuf premiers mois de |                    | Variation        |          |
|--|-----------------------|--------------------|------------------|----------|
|  | 2008                  | 2007 <sup>1)</sup> | (\$)             | (%)      |
| <b>Produits d'exploitation</b>   |                       |                    |                  |          |
| Passages   | 7 531 \$              | 7 133 \$           | 398 \$           | 6        |
| Fret   | 402                   | 408                | (6)              | (1)      |
| Autres   | 651                   | 592                | 59               | 10       |
|  | <b>8 584</b>          | <b>8 133</b>       | <b>451</b>       | <b>6</b> |
| <b>Charges d'exploitation</b>  |                       |                    |                  |          |
| Salaires et charges sociales   | 1 433                 | 1 452              | (19)             | (1)      |
| Carburant avions   | 2 627                 | 1 937              | 690              | 36       |
| Locations avions   | 199                   | 220                | (21)             | (10)     |
| Redevances aéroportuaires et de navigation                                 | 771                   | 784                | (13)             | (2)      |
| Maintenance avions   | 502                   | 584                | (82)             | (14)     |
| Communications et technologies de l'information                            | 214                   | 208                | 6                | 3        |
| Restauration et fournitures connexes                                       | 244                   | 246                | (2)              | (1)      |
| Amortissement  | 520                   | 408                | 112              | 27       |
| Commissions  | 154                   | 164                | (10)             | (6)      |
| CAC conclu avec Jazz   | 711                   | 696                | 15               | 2        |
| Autres   | 1 102                 | 1 073              | 29               | 3        |
|  | <b>8 477</b>          | <b>7 772</b>       | <b>705</b>       | <b>9</b> |
| <b>Bénéfice d'exploitation avant élément suivant</b>                       | <b>107</b>            | <b>361</b>         | <b>(254)</b>     |          |
| Provision pour les enquêtes sur le fret                                    | (125)                 | -                  | (125)            |          |
| <b>Bénéfice (perte) d'exploitation</b>                                     | <b>(18)</b>           | <b>361</b>         | <b>(379)</b>     |          |
| <b>Produits (charges) hors exploitation</b>                                |                       |                    |                  |          |
| Intérêts créditeurs  | 46                    | 70                 | (24)             |          |
| Intérêts débiteurs   | (231)                 | (259)              | 28               |          |
| Intérêts capitalisés   | 31                    | 88                 | (57)             |          |
| Gain (perte) sur immobilisations   | (29)                  | 19                 | (48)             |          |
| Gain sur instruments financiers constatés à la juste valeur                | 60                    | 26                 | 34               |          |
| Autres   | (3)                   | (14)               | 11               |          |
|  | (126)                 | (70)               | (56)             |          |
| <b>Bénéfice (perte) avant les éléments suivants</b>                        | <b>(144)</b>          | <b>291</b>         | <b>(435)</b>     |          |
| Participation sans contrôle  | (8)                   | (6)                | (2)              |          |
| Gain (perte) de change   | (128)                 | 297                | (425)            |          |
| Charge d'impôts  | (18)                  | (188)              | 170              |          |
| <b>Bénéfice (perte) de la période</b>                                      | <b>(298) \$</b>       | <b>394 \$</b>      | <b>(692) \$</b>  |          |
| <b>BAILALA avant provision pour les enquêtes sur le fret <sup>2)</sup></b> | <b>826 \$</b>         | <b>989 \$</b>      | <b>(163) \$</b>  |          |
| <b>BAILALA<sup>2)</sup></b>  | <b>701 \$</b>         | <b>989 \$</b>      | <b>(288) \$</b>  |          |
| <b>Résultat de base et dilué par action</b>                                | <b>(2,98) \$</b>      | <b>3,94 \$</b>     | <b>(6,92) \$</b> |          |

- 1) Reflète les résultats du secteur Services Air Canada, compte non tenu de la consolidation de Jazz, pour les neuf premiers mois de 2007. Voir plus haut, à la rubrique 2, un complément d'information sur les secteurs isolables d'Air Canada d'avant le 24 mai 2007.
- 2) Voir la rubrique 15, Mesures financières hors PCGR, ci-après pour un rapprochement du BAILALA avant provision pour les enquêtes sur le fret au résultat d'exploitation et du BAILALA au résultat d'exploitation.

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

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

#### **Hausse de 5,6 % des produits passages réseau par rapport aux neuf premiers mois de 2007**

Au cours des neuf premiers mois de 2008, les produits passages se sont accrus de 398 M\$, ou 5,6 %, pour se fixer à 7 531 M\$ par suite de la croissance à la fois du rendement unitaire et du trafic à l'échelle du réseau. Parmi les facteurs qui ont contribué à la variation des produits passages réseau des neuf premiers mois de 2008 par rapport à 2007, figurent les suivants :

- Le rendement unitaire réseau s'est amélioré de 3,8 %, ce qui traduit essentiellement les majorations des tarifs et des suppléments imposées en vue d'atténuer la flambée des prix du kérosène. Tous les marchés ont vu leur rendement s'améliorer. L'augmentation du taux de voyageurs d'affaires, dont le rendement unitaire est plus élevé, a également joué dans les gains de rendement. En glissement annuel, la croissance de 6,2 % des rendements unitaires au troisième trimestre de 2008 marque une amélioration par rapport à 2,5 % au deuxième trimestre et à 2,2 % au premier trimestre de 2008. Le taux de croissance plus élevé pour le troisième trimestre en glissement annuel par rapport aux taux de croissance des premier et deuxième trimestres s'explique principalement par les majorations des tarifs et des suppléments carburant mises en œuvre par Air Canada au deuxième trimestre de 2008.
- Le trafic s'est accru de 1,3 % en regard d'une augmentation de capacité de 0,8 %, faisant légèrement augmenter le coefficient d'occupation par rapport aux neuf premiers mois de 2007. En glissement annuel, la capacité a été réduite de 3,5 % au troisième trimestre de 2008, comparativement à une croissance de 2,4 % au deuxième trimestre et de 4,6 % au premier trimestre de 2008. En glissement annuel, le trafic passagers pour le réseau au troisième trimestre de 2008 a régressé de 2,2 % par rapport à la période correspondante de 2007, alors qu'il s'est accru de 2,4 % au deuxième trimestre de 2008 et de 4,4 % au premier trimestre de 2008. Pour les deux premiers trimestres, le coefficient d'occupation n'a pratiquement pas changé par rapport aux périodes correspondantes de 2007. Cependant, il s'est amélioré de 1 point au troisième trimestre de 2008 par rapport au troisième trimestre de 2007. Les segments intérieur et transfrontalier ont tous deux souffert du ralentissement de l'activité économique, tout particulièrement au troisième trimestre.
- La plus grande vigueur du dollar canadien pendant les neuf premiers mois de 2008 s'est répercutée à la baisse sur les produits libellés en devises, si bien que les produits passages pour les neuf premiers mois de 2008 s'inscrivent en baisse de 146 M\$.
- Les PPSMO se sont améliorés de 4,2 % au cours des neuf premiers mois de 2008 par suite surtout de la hausse des rendements. En glissement annuel, la hausse des PPSMO pour le réseau en 2008 s'établit à 2,0 % pour le premier trimestre, pour monter à 2,6 % au deuxième trimestre et à 7,5 % au troisième trimestre, conséquence surtout de la hausse des rendements.

Le tableau ci-dessous présente, en glissement annuel, les variations en pourcentage pour les neuf premiers mois concernant les produits passages, la capacité, le trafic, l'occupation, le rendement et les PPSMO.

| Neuf premiers mois de 2008<br>par rapport aux<br>neuf premiers mois de 2007 | Produits passages | Capacité<br>(en SMO) | Trafic<br>(en PMP) | Coefficient<br>d'occu-<br>pation | Rende-<br>ment<br>unitaire | PPSMO            |
|---|-------------------|----------------------|--------------------|----------------------------------|----------------------------|------------------|
|   | Variation<br>(%)  | Variation<br>(%)     | Variation<br>(%)   | Variation<br>(pts)               | Variation<br>(%)           | Variation<br>(%) |
| Lignes intérieures  | 5,0               | 1,1                  | 0,4                | (0,6)                            | 4,4                        | 3,7              |
| Lignes transfrontalières  | 1,8               | (4,9)                | (5,8)              | (0,7)                            | 8,1                        | 7,0              |
| Lignes transatlantiques   | 4,0               | (1,1)                | 0,5                | 1,4                              | 3,4                        | 5,1              |
| Lignes transpacifiques  | 2,4               | (0,3)                | 0,3                | 0,6                              | 2,0                        | 2,7              |
| Autres lignes   | 28,4              | 18,5                 | 21,7               | 2,1                              | 5,6                        | 8,4              |
| Autres lignes <sup>1)</sup>   | 28,4              | 18,5                 | 21,7               | 2,1                              | (0,1)                      | 2,6              |
| <b>Réseau</b>   | <b>5,6</b>        | <b>0,8</b>           | <b>1,3</b>         | <b>0,3</b>                       | <b>4,2</b>                 | <b>4,6</b>       |
| <b>Réseau <sup>1)</sup></b>   | <b>5,2</b>        | <b>0,8</b>           | <b>1,3</b>         | <b>0,3</b>                       | <b>3,8</b>                 | <b>4,2</b>       |

1) Les variations en pourcentage des produits passages, du rendement unitaire et des PPSMO pour les Autres lignes et le Réseau tiennent compte de l'ajustement de 29 M\$ effectué au premier trimestre de 2007 à la suite d'une révision des estimations comptables.

Suivent les principaux facteurs qui ont contribué à l'évolution des produits passages des neuf premiers mois par rapport à un an plus tôt :

- À hauteur de 3 148 M\$, les produits passages des lignes intérieures pour les neuf premiers mois de 2008 se sont accrus de 150 M\$, ou 5,0 %, par rapport aux neuf premiers mois de 2007, par suite surtout d'une augmentation de 4,4 % du rendement unitaire. Le trafic a augmenté de 0,4 % en regard d'une capacité qui a été relevée de 1,1 %, donnant lieu à un recul de 0,6 point du coefficient d'occupation. La croissance de 3,7 % des PPSMO au cours des neuf premiers mois de 2008 est venue de la hausse des rendements. En glissement annuel, le trafic et la capacité ont été réduits au troisième trimestre de 2008, alors qu'ils s'étaient accrus aux premier et deuxième trimestres de 2008. En glissement annuel, les PPSMO ont progressé de 3,1 % au premier trimestre de 4,0 % au deuxième trimestre et de 5,3 % au troisième trimestre de 2008, dans la foulée de la croissance des rendements.
- À hauteur de 1 455 M\$, les produits passages tirés des lignes transfrontalières au cours des neuf premiers mois de 2008 se sont accrus de 27 M\$, ou 1,8 %, par rapport aux neuf premiers mois de 2007, par suite de la croissance des rendements. Le trafic s'est replié de 5,8 % en regard d'une capacité qui a été diminuée de 4,9 %, faisant baisser de 0,7 point le coefficient d'occupation. La croissance de 7,0 % des PPSMO au cours des neuf premiers mois de 2008 est attribuable à l'augmentation des rendements par rapport à la période correspondante de 2007. En glissement annuel, la capacité et le trafic sur les lignes transfrontalières ont ralenti au troisième trimestre de 2008 comparativement aux premier et deuxième trimestres de 2008. En glissement annuel, la croissance des PPSMO en 2008 à 10,5 % pour le premier trimestre, à 3,5 % au deuxième trimestre et est remontée à 7,2 % au troisième trimestre, dans la foulée de l'amélioration des rendements.
- À hauteur de 1 489 M\$, les produits passages des lignes transatlantiques pour les neuf premiers mois de 2008 ont augmenté de 57 M\$, ou 4,0 %, par rapport aux neuf premiers mois de 2007, par suite de la croissance de 3,4 % du rendement et de 0,5 % du trafic. Les PPSMO des lignes transatlantiques se sont accrus de 5,1 % par rapport aux neuf premiers mois de 2007 sous l'impulsion à la fois de la croissance du rendement unitaire et de l'amélioration de 1,4 point du coefficient d'occupation. En glissement annuel, la capacité des lignes transatlantiques a été sensiblement réduite au troisième trimestre de 2008. Par rapport aux périodes correspondantes de 2007, la capacité a été réduite de 7,3 % au troisième trimestre de 2008, tandis qu'elle s'est accrue respectivement de 6,6 % et de 0,8 % aux premier et deuxième trimestres. En glissement annuel, les PPSMO en 2008 se sont repliés de 3,0 % au premier trimestre avant de grimper de 1,6 % au deuxième trimestre et de 13,9 % au troisième trimestre, par suite surtout de la croissance des rendements.
- Pour les neuf premiers mois de 2008, les produits passages tirés des lignes transpacifiques se chiffrent à 775 M\$, en hausse de 17 M\$, ou 2,4 %, par rapport aux neuf premiers mois de 2007, par suite surtout de l'augmentation de 2,0 % du trafic. Le trafic a progressé de 0,3 % en regard d'une capacité

qui a été rabattue de 0,3 %. La hausse de 2,7 % des PPSMO pour les neuf premiers mois de 2008 comparativement à la même période de 2007 est attribuable à la croissance des rendements ainsi qu'à l'amélioration de 0,6 point du coefficient d'occupation. En glissement annuel, la capacité des lignes transpacifiques a été considérablement réduite au troisième trimestre de 2008. Par rapport aux périodes correspondantes de 2007, la capacité a diminué de 4,1 % au troisième trimestre de 2008, tandis qu'elle s'est accrue de 1,9 % et de 2,5 %, respectivement, aux premier et deuxième trimestres de 2008. En glissement annuel, les PPSMO en 2008 ont régressé de 5,0 % au premier trimestre, pour s'améliorer de 0,1 % au deuxième trimestre et de 10,3 % au troisième trimestre, en raison surtout d'une amélioration des rendements mais également d'un plus grand coefficient d'occupation.

- Les produits passages tirés des autres lignes (Pacifique-Sud, Antilles, Mexique et Amérique du Sud) se chiffrent à 664 M\$ pour les neuf premiers mois de 2008, en hausse de 147 M\$, ou 28,4 %, par rapport aux neuf premiers mois de 2007, en raison de la croissance du trafic. Le trafic a ainsi augmenté de 21,7 % en regard d'une capacité accrue de 18,5 %, faisant monter le coefficient d'occupation de 2,1 points. Le rendement n'a pratiquement pas évolué par rapport aux neuf premiers mois de 2007. Les PPSMO se sont améliorés de 4,2 % par rapport à la période correspondante de 2007, conséquence de la progression du coefficient d'occupation. En glissement annuel, la capacité et le trafic se sont accrus au troisième trimestre de 2008 par rapport aux premier et deuxième trimestres de 2008. Par rapport à un an plus tôt, les PPSMO en 2008 ont régressé de 3,5 % au premier trimestre avant d'augmenter de 6,5 % au deuxième trimestre et de 9,9 % au troisième trimestre, dans la foulée de l'amélioration des rendements.

#### **Baisse de 1 % des produits fret par rapport aux neuf premiers mois de 2007**

Pour les neuf premiers mois de 2008, les produits fret se chiffrent à 402 M\$, en baisse de 6 M\$, ou 1 %, par rapport aux neuf premiers mois de 2007. Les produits tirés des activités normales de fret aérien ont augmenté de 33 M\$, ou 10 %, par suite surtout de la hausse des affaires à l'international. Les produits tirés des transports tout-cargo ont diminué de 39 M\$. Air Canada a exploité un avion-cargo MD-11 au cours du premier semestre de 2008 jusqu'à ce qu'elle abandonne le service tout-cargo en date du 30 juin 2008. En 2007, deux avions-cargos MD-11 avaient été exploités au cours du premier semestre, et un seul au cours du second. À l'échelle du réseau, le rendement par tonne-mille payante s'est amélioré de 13 % et traduit essentiellement la hausse des suppléments carburant visant à atténuer les effets de la flambée des cours du kérosène. Au cours des neuf premiers mois de 2008, la plus grande vigueur du dollar canadien (vis-à-vis de devises en repli) a nui à la valeur des produits libellés en monnaies étrangères.

#### **Hausse de 10 % des autres produits par rapport aux neuf premiers mois de 2007**

Pour les neuf premiers mois de 2008, les autres produits totalisent 651 M\$, en hausse de 59 M\$, ou 10 %, par rapport aux neuf premiers mois de 2007. Parmi les facteurs qui ont contribué à la variation des autres produits par rapport à un an plus tôt, figurent les suivants :

- Une augmentation de 40 M\$ des produits tirés de sous-locations d'avions.
- Une augmentation de 18 M\$ des produits de Vacances Air Canada.
- D'autres facteurs ayant entraîné une augmentation nette de 1 M\$.

#### **Baisse de 0,6 % des CESMO (exclusion faite de la charge de carburant) par rapport aux neuf premiers mois de 2007**

Les charges d'exploitation se chiffrent à 8 477 M\$ pour les neuf premiers mois de 2008, soit 705 M\$, ou 9 %, de plus que pour les neuf premiers mois de 2007, traduisant en cela la flambée du prix du kérosène. Exclusion faite de la hausse de 690 M\$ de la charge de carburant au cours des neuf premiers mois de 2008, les charges d'exploitation se sont accrues de 15 M\$ par rapport à la période correspondante de 2007.

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

réaménagement des cabines de ses appareils existants. Le tableau ci-après compare les CESMO d'Air Canada pour les neuf premiers mois de 2008 et de 2007.

| (en cents par SMO)   | Neuf premiers mois |              | Variation     |              |
|--|--------------------|--------------|---------------|--------------|
|  | 2008               | 2007         | (¢)           | (%)          |
| Salaires   | 2,39               | 2,39         | -             | -            |
| Charges sociales   | 0,56               | 0,63         | (0,07)        | (11,1)       |
| Coûts de propriété (LAA) <sup>1)</sup>   | 1,48               | 1,30         | 0,18          | 13,8         |
| Redevances aéroportuaires et de navigation   | 1,59               | 1,63         | (0,04)        | (2,5)        |
| Maintenance avions   | 1,03               | 1,21         | (0,18)        | (14,9)       |
| Communications et technologies de l'information  | 0,44               | 0,43         | 0,01          | 2,3          |
| Restauration et fournitures connexes   | 0,50               | 0,51         | (0,01)        | (2,0)        |
| Commissions  | 0,32               | 0,34         | (0,02)        | (5,9)        |
| CAC de Jazz  | 1,47               | 1,45         | 0,02          | 1,4          |
| Autres   | 2,28               | 2,24         | 0,04          | 1,8          |
| <b>Charges d'exploitation, exclusion faite de la charge de carburant <sup>2)</sup></b> | <b>12,06</b>       | <b>12,13</b> | <b>(0,07)</b> | <b>(0,6)</b> |
| Carburant avions   | 5,42               | 4,03         | 1,39          | 34,5         |
| <b>Total des charges d'exploitation</b>  | <b>17,48</b>       | <b>16,16</b> | <b>1,32</b>   | <b>8,2</b>   |

1) LAA s'entend de la combinaison des frais de location d'avions et de la charge d'amortissement.

2) Voir la rubrique *Error! Reference source not found.*, Mesures financières hors PCGR, ci-après pour un complément d'information.

Suivent les principaux facteurs qui ont contribué à la variation des charges d'exploitation des neuf premiers mois par rapport à un an plus tôt :

- Les salaires et charges sociales se chiffrent à 1 433 M\$ pour les neuf premiers mois de 2008, en baisse de 19 M\$, ou 1 %, par rapport aux neuf premiers mois de 2007. La masse salariale s'est accrue de 11 M\$, par suite surtout d'une augmentation de 2 % (ou 471 ETP) de l'effectif moyen par rapport à la période correspondante de 2007. La hausse du salaire moyen par rapport aux neuf premiers mois de 2007 qui a fait suite à la révision des barèmes salariaux applicables au personnel syndiqué, a aussi joué dans l'augmentation. En outre, au cours des neuf premiers mois de 2008, Air Canada a inscrit une charge de 8 M\$ liée à la réduction du personnel non syndiqué dans la foulée du plan de compression annoncé le 17 juin 2008. La Société s'attend à ce que les coûts liés aux compressions prévues du personnel syndiqué au titre de ce plan seront déterminés et constatés au quatrième trimestre de 2008 : toutefois ces coûts ne devraient pas être considérables en raison des effets de l'attrition et des programmes de congés non payés. Ont atténué ces augmentations un ajustement favorable de 8 M\$ lié à la rémunération à base d'actions et la réduction de 7 M\$ des dépenses liées aux heures supplémentaires. La hausse de la masse salariale a été plus que contrebalancée par le recul de 30 M\$, ou 10 %, des charges sociales, qui résulte principalement de la baisse de la charge de retraite par suite de la révision des hypothèses actuarielles arrêtées en date du 1<sup>er</sup> janvier 2008.
- La charge de carburant totalise 2 627 M\$ pour les neuf premiers mois de 2008, en hausse de 690 M\$, ou 36 %, par rapport aux neuf premiers mois de 2007. La hausse du prix de base du kérosène a compté pour 1 144 M\$ de l'augmentation et a été atténuée par l'appréciation du dollar canadien par rapport au dollar américain, responsable d'une diminution de 248 M\$, par les retombées favorables des opérations de couverture comparativement à la période correspondante de 2007, qui ont entraîné une diminution de 188 M\$, ainsi que par une diminution de 18 M\$ liée à la baisse de volume.



- Les coûts de propriété, formés des locations d'avions et de l'amortissement, se montent à 719 M\$ pour les neuf premiers mois de 2008, en progression de 91 M\$, ou 14 %, par rapport aux neuf premiers mois de 2007. Cette progression s'explique principalement par l'ajout d'appareils au parc, qui a représenté 74 M\$ de l'augmentation, et par le programme de réaménagement des cabines des avions existants d'Air Canada, responsable d'une augmentation de 57 M\$. Ces hausses ont été atténuées par le retrait du service de certains appareils, représentant une diminution de 30 M\$, par la réduction du service tout-cargo par MD-11, représentant une diminution de 17 M\$, et par les retombées favorables du change, qui ont fait baisser les frais de location d'avions de 15 M\$.
- La charge de maintenance avions de 502 M\$ pour les neuf premiers mois de 2008 s'inscrit en baisse de 82 M\$, ou 14 %, par rapport aux neuf premiers mois de 2007. La baisse est en partie attribuable au calendrier des activités d'entretien moteurs et de maintenance des cellules, ainsi qu'à la réduction globale des frais de maintenance par suite de la vente, de la sous-location à des tiers ou de la restitution à leurs locataires d'appareils qui faisaient partie du parc d'Air Canada. L'appréciation du dollar canadien par rapport au dollar américain a aussi joué dans la baisse comparativement à la période correspondante de 2007, faisant reculer de 33 M\$ la charge de maintenance avions. Ces diminutions ont été atténuées par une charge de 18 M\$ liée aux 777 de Boeing et aux ERJ-190 d'Embraer constatée au cours des neuf premiers mois de 2008. En date du 30 septembre 2008, Air Canada avait en service 45 appareils ERJ-190 d'Embraer et 15 appareils 777 de Boeing, contre seulement 34 ERJ-190 d'Embraer et sept 777 de Boeing au 30 septembre 2007. La reprise à l'interne de la gestion de la chaîne d'approvisionnement a aussi contribué à faire baisser les charges de maintenance avions de 18 M\$.

#### **Charges hors exploitation de 126 M\$ pour les neuf premiers mois de 2008**

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

#### **Perte nette de 128 M\$ sur les éléments monétaires libellés en devises pour les neuf premiers mois de 2008**

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

#### **Charge d'impôts de 18 M\$ pour les neuf premiers mois de 2008**

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

**5. Parc aérien**

En réaction aux prix record du kérosène, Air Canada a annoncé, le 17 juin 2008, la réduction de sa capacité, qui entraînera la révision à la baisse de son parc aérien et de ses effectifs avec l'entrée en vigueur de son horaire automne-hiver. La Société évalue continuellement ses besoins en matériel volant, et les événements liés à celui-ci peuvent être appelés à changer à nouveau.

Le tableau qui suit indique les changements effectués et prévus concernant le parc aérien d'Air Canada, à l'exclusion des appareils exploités par Jazz :

| Plan relatif au parc         | Réel                        |                      |                            |              |          |            |                   | Projeté              |                            |              |          |            |                             |                                    |                             |
|------------------------------|-----------------------------|----------------------|----------------------------|--------------|----------|------------|-------------------|----------------------|----------------------------|--------------|----------|------------|-----------------------------|------------------------------------|-----------------------------|
|                              | À la fin de l'exercice 2007 | Nouvelles livraisons | Sous-locations à des tiers | Restitutions | Ventes   | Remisage   | 30 septembre 2008 | Nouvelles livraisons | Sous-locations à des tiers | Restitutions | Ventes   | Remisage   | À la fin de l'exercice 2008 | Modifications au parc courant 2009 | À la fin de l'exercice 2009 |
| B777-300                     | 5                           | 4                    | -                          | -            | -        | -          | 9                 | -                    | -                          | -            | -        | -          | 9                           | 3                                  | 12                          |
| B777-200                     | 3                           | 3                    | -                          | -            | -        | -          | 6                 | -                    | -                          | -            | -        | -          | 6                           | -                                  | 6                           |
| B767-300                     | 31                          | -                    | -                          | (1)          | -        | -          | 30                | -                    | -                          | -            | -        | -          | 30                          | (3)                                | 27                          |
| B767-200                     | 10                          | -                    | -                          | -            | -        | (3)        | 7                 | -                    | -                          | -            | -        | (7)        | -                           | (2)                                | -                           |
| A340-300                     | 5                           | -                    | (3)                        | -            | -        | -          | 2                 | -                    | -                          | -            | -        | -          | 2                           | -                                  | -                           |
| A330-300                     | 8                           | -                    | -                          | -            | -        | -          | 8                 | -                    | -                          | -            | -        | -          | 8                           | -                                  | 8                           |
| A321                         | 10                          | -                    | -                          | -            | -        | -          | 10                | -                    | -                          | -            | -        | -          | 10                          | -                                  | 10                          |
| A320                         | 41                          | -                    | -                          | -            | -        | -          | 41                | -                    | -                          | -            | -        | -          | 41                          | -                                  | 41                          |
| A319                         | 37                          | -                    | -                          | -            | -        | (2)        | 35                | -                    | -                          | -            | -        | -          | 35                          | -                                  | 35                          |
| ERJ-190                      | 42                          | 3                    | -                          | -            | -        | -          | 45                | -                    | -                          | -            | -        | -          | 45                          | -                                  | 45                          |
| ERJ-175                      | 15                          | -                    | -                          | -            | -        | -          | 15                | -                    | -                          | -            | -        | -          | 15                          | -                                  | 15                          |
| <b>Total</b>                 | <b>207</b>                  | <b>10</b>            | <b>(3)</b>                 | <b>(1)</b>   | <b>-</b> | <b>(5)</b> | <b>208</b>        | <b>-</b>             | <b>-</b>                   | <b>-</b>     | <b>-</b> | <b>(7)</b> | <b>201</b>                  | <b>(2)</b>                         | <b>199</b>                  |
| <b>Âge moyen (en années)</b> | <b>9,0</b>                  |                      |                            |              |          |            | <b>9,1</b>        |                      |                            |              |          |            | <b>8,9</b>                  |                                    | <b>9,6</b>                  |

Aux termes du CAC de Jazz, Jazz exploite un parc de 133 appareils se ventilant comme suit :

- 24 CRJ-100 de Bombardier;
- 33 CRJ-200 de Bombardier;
- 16 CRJ-705 de Bombardier;
- 26 Dash 8-300;
- 34 Dash 8-100.

**Programme de réaménagement des cabines**

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

**6. Gestion financière et gestion du capital**
**6.1 Situation financière**

Le tableau ci-après présente la situation financière d'Air Canada aux 30 septembre 2008 et 31 décembre 2007.

| Bilan condensé<br>(en millions de dollars canadiens)                                   | 30 septembre<br>2008 | 31 décembre<br>2007 |
|--|----------------------|---------------------|
| <b>Actif</b>   |                      |                     |
| Trésorerie, équivalents de trésorerie et placements à court terme                      | 1 114 \$             | 1 239 \$            |
| Autres actifs à court terme  | 1 316                | 1 222               |
| Actif à court terme  | 2 430                | 2 461               |
| Immobilisations corporelles  | 7 457                | 7 919               |
| Actifs incorporels   | 968                  | 952                 |
| Dépôts et autres actifs  | 484                  | 488                 |
|  | <b>11 339 \$</b>     | <b>11 820 \$</b>    |
| <b>Passif</b>  |                      |                     |
| Passif à court terme   | 3 224 \$             | 2 939 \$            |
| Dette à long terme et obligations locatives  | 3 962                | 4 006               |
| Passif au titre des prestations de retraite et d'avantages complémentaires de retraite | 1 460                | 1 824               |
| Autres passifs à long terme  | 452                  | 424                 |
|  | <b>9 098</b>         | <b>9 193</b>        |
| <b>Participation sans contrôle</b>   | <b>192</b>           | <b>184</b>          |
| <b>Capitaux propres</b>  | <b>2 049</b>         | <b>2 443</b>        |
|  | <b>11 339 \$</b>     | <b>11 820 \$</b>    |

## 6.2 Dette nette ajustée

Le tableau présente les soldes de dette nette ajustée ainsi que le ratio de la dette nette sur la dette nette majorée des capitaux propres d'Air Canada aux 30 septembre 2008 et 31 décembre 2007.

| (en millions de dollars canadiens)   | 30 septembre<br>2008 | 31 décembre<br>2007 | Variation       |
|--|----------------------|---------------------|-----------------|
| Total de la dette à long terme et des obligations locatives  | 3 962 \$             | 4 006 \$            | (44) \$         |
| Partie à moins d'un an de la dette à long terme et des obligations locatives   | 408                  | 413                 | (5)             |
| Participation sans contrôle  | 4 370                | 4 419               | (49)            |
| Moins trésorerie, équivalents de trésorerie et placements à court terme  | 192                  | 184                 | 8               |
|  | (1 114)              | (1 239)             | 125             |
| <b>Dette nette et participation sans contrôle</b>  | <b>3 448</b>         | <b>3 364</b>        | <b>84</b>       |
| Contrats de location-exploitation immobilisés <sup>1)</sup>  | 1 958                | 2 115               | (157)           |
| <b>Dette nette et participation sans contrôle, montant ajusté</b>  | <b>5 406</b>         | <b>5 479</b>        | <b>(73)</b>     |
| Moins le financement d'acomptes avant livraison compris dans la dette à long terme   | (140)                | (521)               | 381             |
| <b>Dette nette et participation sans contrôle, montant ajusté, exclusion faite du financement d'acomptes avant livraison</b>                     | <b>5 266</b>         | <b>4 958</b>        | <b>308</b>      |
| <b>Capitaux propres</b>  | <b>2 049 \$</b>      | <b>2 443 \$</b>     | <b>(394) \$</b> |
| <b>Ratio ajusté de la dette nette sur la dette nette majorée des capitaux propres, exclusion faite du financement d'acomptes avant livraison</b> | <b>72,0 %</b>        | <b>67,0 %</b>       | <b>5,0 pts</b>  |

1) La dette nette ajustée est une mesure hors PCGR utilisée par la Société qui ne saurait être comparée aux mesures présentées par d'autres sociétés ouvertes. La Société inclut les contrats de location-exploitation immobilisés, car c'est là un moyen courant dans le secteur d'attribuer une valeur aux obligations au titre de contrats de location-exploitation. Pour estimer la valeur actualisée des obligations au titre de contrats de location-exploitation, la pratique courante dans le secteur consiste à multiplier les frais annualisés de location avions par 7,5. Cette définition du capital est propre à la Société et pourrait ne pas se comparer à des mesures analogues présentées par d'autres sociétés ouvertes. Les frais de location avions ont totalisé 261 M\$ pour les 12 mois clos le 30 septembre 2008, contre 282 M\$ pour les 12 mois clos le 31 décembre 2007. Les frais de location avions tiennent compte des loyers tirés de la sous-location d'appareils à des tiers. Les produits de sous-location associés à ces locations avions sont incorporés dans les « autres » produits de l'état des résultats d'Air Canada.

Au 30 septembre 2008, le montant ajusté de la dette nette et de la participation sans contrôle, y compris les contrats de location-exploitation immobilisés et excluant le financement d'acomptes avant livraison, avait augmenté de 308 M\$ par rapport au 31 décembre 2007. La dette nette a subi les effets défavorables de la dépréciation du dollar canadien par rapport au dollar américain. Le ratio ajusté de la dette nette sur la dette nette majorée des capitaux propres d'Air Canada a augmenté, passant de 67,0 % au 31 décembre 2007 à 72,0 % au 30 septembre 2008. La détérioration de 5,0 points depuis le 31 décembre 2007 est surtout imputable à la diminution des capitaux propres au cours des neuf mois clos le 30 septembre 2008.

## 6.3 Liquidité

La trésorerie provenant des activités d'exploitation constitue la principale source de liquidités de la Société. Cette trésorerie fluctue tout au long de l'année en fonction des variations saisonnières de la demande.

Compte tenu de la grande volatilité des prix du kérosène et des pressions récessionnistes qui s'exercent actuellement, la Société met tout en œuvre pour préserver sa trésorerie et repérer de nouvelles sources de rentrées de fonds. Pour préserver sa trésorerie, la Société a réduit sa capacité et les dépenses qui y sont associées lorsqu'il y avait lieu. Le report des livraisons des 787 de Boeing permet non seulement de réduire les dépenses en immobilisations, mais aussi de préserver les liquidités à court terme. Les rentrées de fonds ont aussi profité du financement de plusieurs appareils 777 de Boeing par voie de cession-bail. Au besoin, la Société recherchera des financements à long terme à l'égard des actifs dont elle est propriétaire en vue de maintenir des liquidités suffisantes. Voir le Rapport de gestion de l'exercice 2007 d'Air Canada daté du 6 février 2008 pour un complément d'information sur la surveillance et la gestion de la trésorerie de la Société.

Au 30 septembre 2008, Air Canada disposait de 1 114 M\$ en trésorerie, équivalents de trésorerie et placements à court terme, soit 125 M\$ de moins qu'au 31 décembre 2007, par suite surtout de remboursements effectués sur sa dette à long terme et de dépenses en immobilisations, déduction faite des financements d'appareils s'y rapportant, et de ses nouvelles immobilisations, opérations dont l'incidence a été atténuée par les retombées favorables de la cession-bail de cinq 777 de Boeing au cours des neuf premiers mois de 2008.

Au 31 octobre 2008, Air Canada disposait de 1 025 M\$ en trésorerie, équivalents de trésorerie et placements à court terme. Le recul de 89 M\$ par rapport au solde de septembre s'explique en grande partie par les garanties en espèces données par la Société à ses contreparties au titre de son portefeuille de couvertures sur le carburant, compensées par un nouveau montage financier. Ces deux éléments sont décrits ci-après.

La dégringolade des cours du pétrole survenue depuis la clôture du troisième trimestre de 2008 a transformé le portefeuille de couvertures sur le carburant de la Société en des valeurs négatives sur le marché, au point où la Société s'est vue dans l'obligation de donner d'importantes garanties en espèces à ses contreparties. Au 31 octobre 2008, ces garanties se chiffraient à 275 M\$ (néant au 30 septembre 2008). Cette obligation en matière de garanties a contribué à accentuer les pressions sur ses liquidités à court terme, même si, avec le temps, la baisse du prix du kérosène promet d'importantes économies. Se reporter à la rubrique 8 du présent rapport de gestion pour une analyse du risque lié au prix du carburant.

Le dollar canadien a récemment perdu beaucoup de sa valeur par rapport au dollar américain, ce qui, vu l'ampleur des positions de couverture sur devises de la Société, pourrait faire monter considérablement leur valeur sur le marché. L'éventuelle source de trésorerie liée aux contrats de change contrebalancerait en partie les garanties en espèces associées aux couvertures sur le carburant dont il est question ci-dessus si la Société décidait de liquider ces positions. Se reporter à la rubrique 8 du présent rapport de gestion pour une analyse du risque de change.

Air Canada dispose d'une facilité de crédit renouvelable garantie de 400 M\$, décrite plus en détail à la note 8 afférente à ses états financiers consolidés annuels de l'exercice 2007, sur laquelle elle ne peut prélever de montant tant qu'elle et les prêteurs ne se seront pas entendus sur des modifications satisfaisantes pour les deux parties relativement à un engagement financier et à d'autres conditions. Au troisième trimestre de 2008, la Société et les prêteurs ont conclu un accord modificateur selon lequel les deux parties s'engagent à négocier les conditions modifiées de la facilité, et la Société consent à ne pas demander de financement au titre de la facilité jusqu'à ce que les modifications soient acceptées. Le 30 octobre 2008, la Société et les prêteurs ont conclu un accord modificateur supplémentaire selon lequel l'engagement total a été ramené à 200 M\$ et la Société a convenu de suspendre l'obligation faite aux prêteurs de considérer d'éventuelles modifications en échange de l'assouplissement des conditions de la facilité en vue de permettre à la Société de trouver des sources de financement de rechange. Comme il n'y a actuellement aucune discussion avec les prêteurs, rien ne garantit que des modifications satisfaisantes pour les deux parties seront conclues, que la Société pourra prélever des sommes sur la facilité, que la Société ne décidera pas de résilier la facilité, ou qu'une facilité ou des financements de rechange seront trouvés. Si la facilité de crédit devait être résiliée, les actifs garantissant la facilité de crédit pourraient normalement permettre d'obtenir des liquidités équivalentes à celles qui auraient été obtenues aux termes de la facilité. En outre, Air Canada détient ou a retenu une participation dans un large éventail de biens liés au matériel volant, dont neuf 777 de Boeing, soixante Embraer et des stocks. Ces actifs sont disponibles aux fins d'opérations de financement qui pourraient normalement permettre à la Société d'accroître ses liquidités de quelque 800 M\$. Cependant, vu l'instabilité qui caractérise actuellement les marchés du crédit et la conjoncture, rien ne peut garantir que la Société sera en mesure de conclure de telles opérations, notamment à des conditions favorables, ni que les actifs de la Société généreront les niveaux prévus de liquidités.

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

Une gestion active du fonds de roulement est essentielle pour assurer la trésorerie nécessaire au financement du programme de renouvellement et de réaménagement du parc de la Société. Le tableau ci-après fournit un complément d'information sur les soldes du fonds de roulement d'Air Canada au 30 septembre 2008 par rapport au 31 décembre 2007.

| (en millions de dollars canadiens)     | 30 septembre<br>2008 | 31 décembre<br>2007 | Variation du<br>fonds de<br>roulement |
|--|----------------------|---------------------|---------------------------------------|
| Trésorerie et placements à court terme | 1 114 \$             | 1 239 \$            | (125) \$                              |
| Débiteurs                              | 994                  | 750                 | 244                                   |
| Autres actifs à court terme            | 322                  | 472                 | (150)                                 |
| Créditeurs et charges à payer          | (1 364)              | (1 226)             | (138)                                 |
| Autres passifs à court terme           | (1 860)              | (1 713)             | (147)                                 |
|  | <b>(794) \$</b>      | <b>(478) \$</b>     | <b>(316) \$</b>                       |

Le fonds de roulement négatif de 794 M\$ s'est détérioré de 316 M\$ par rapport au 31 décembre 2007, conséquence, entre autres, de remboursements programmés sur la dette à long terme, de l'incidence des dépenses en immobilisations (déduction faite des financements d'appareils s'y rapportant), des importantes cotisations que la Société a dû verser aux régimes de retraite, et d'une baisse de la juste valeur de marché des dérivés en cours. La détérioration du fonds de roulement négatif au 30 septembre 2008 par rapport au 31 décembre 2007 a été atténuée par les rentrées de fonds nettes tirées des activités d'exploitation (exclusion faite de la capitalisation des retraites). La détérioration de 574 M\$ du fonds de roulement négatif du 30 juin au 30 septembre 2008 s'explique essentiellement par une baisse de la juste valeur des dérivés sur le carburant et par l'augmentation des cotisations patronales aux régimes de retraite de la Société et a été en partie annulée par les rentrées de fonds nettes tirées des activités d'exploitation (exclusion faite de la capitalisation des retraites).

Au cours des neuf premiers mois de 2008, la trésorerie a bénéficié du produit net de 144 M\$ tiré de la cession-bail de cinq 777 de Boeing. Ce montant correspond au produit des opérations de cession-bail de 708 M\$ moins les derniers versements à la livraison des appareils et le remboursement des acomptes de prélivraison qui s'y rapportent. Au cours des neuf premiers mois de 2008, les nouvelles immobilisations, exclusion faite des opérations de cession-bail, se sont chiffrées à 546 M\$ et portaient notamment sur trois ERJ-190 d'Embraer, deux 777 de Boeing, des dépenses liées au programme de réaménagement des cabines, ainsi que des stocks et réacteurs de rechange, déduction faite du remboursement de certains acomptes de prélivraison sur des 787 de Boeing. Le nouveau financement, qui s'est élevé à 314 M\$, était principalement lié au financement des livraisons faisant l'objet d'engagements et à des acomptes de prélivraison additionnels.



**6.4 Flux de trésorerie consolidés**

Le tableau ci-après renseigne sur les flux de trésorerie de la Société pour les périodes indiquées :

| (en millions de dollars canadiens)  | Troisièmes trimestres |                 |                 | Neuf premiers mois <sup>2)</sup> |                 |                |
|---|-----------------------|-----------------|-----------------|----------------------------------|-----------------|----------------|
|   | 2008                  | 2007            | Variation (\$)  | 2008                             | 2007            | Variation (\$) |
| Rentrées de fonds nettes liées aux activités d'exploitation   | 121 \$                | 393 \$          | (272) \$        | 193 \$                           | 472 \$          | (279) \$       |
| Variation du fonds de roulement hors trésorerie   | (389)                 | (323)           | (66)            | (17)                             | (52)            | 35             |
| Flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation  | (268)                 | 70              | (338)           | 176                              | 420             | (244)          |
| Nouvelles immobilisations   | (105)                 | (604)           | 499             | (733)                            | (1 761)         | 1 028          |
| <b>Flux de trésorerie disponibles <sup>1)</sup></b>   | <b>(373)</b>          | <b>(534)</b>    | <b>161</b>      | <b>(557)</b>                     | <b>(1 341)</b>  | <b>784</b>     |
| Produit d'opérations de cession-bail  | -                     | -               | -               | 708                              | -               | 708            |
| Placements à court terme  | 161                   | 171             | (10)            | 95                               | 88              | 7              |
| Autres  | 49                    | (27)            | 76              | 111                              | (19)            | 130            |
| <b>Flux de trésorerie liés aux activités d'investissement (exclusion faite des nouvelles immobilisations)</b> | <b>210</b>            | <b>144</b>      | <b>66</b>       | <b>914</b>                       | <b>69</b>       | <b>845</b>     |
| Emprunts liés au matériel volant  | -                     | 449             | (449)           | 313                              | 1 093           | (780)          |
| Réduction de la dette à long terme et des obligations locatives   | (67)                  | (138)           | 71              | (708)                            | (305)           | (403)          |
| Autres  | 8                     | -               | 8               | 8                                | (36)            | 44             |
| <b>Flux de trésorerie liés aux activités de financement</b>   | <b>(59)</b>           | <b>311</b>      | <b>(370)</b>    | <b>(387)</b>                     | <b>752</b>      | <b>(1 139)</b> |
| Diminution nette de la trésorerie et des équivalents de trésorerie  | (222)                 | (79)            | (143)           | (30)                             | (520)           | 490            |
| Diminution nette des placements à court terme   | (161)                 | (171)           | 10              | (95)                             | (88)            | (7)            |
| <b>Diminution nette de la trésorerie, des équivalents de trésorerie et des placements à court terme</b>       | <b>(383) \$</b>       | <b>(250) \$</b> | <b>(133) \$</b> | <b>(125) \$</b>                  | <b>(608) \$</b> | <b>483 \$</b>  |

- 1) Les flux de trésorerie disponibles sont une mesure hors PCGR utilisée par la Société qui ne saurait être comparée aux mesures présentées par d'autres sociétés ouvertes. Air Canada considère que les flux de trésorerie disponibles sont un indicateur de la vigueur financière et du rendement de ses activités étant donné qu'ils indiquent le montant de trésorerie pouvant être affecté au remboursement de la dette, au respect des obligations financières et au réinvestissement dans la Société.
- 2) Rend compte des résultats d'Air Canada pour les neuf premiers mois de 2008 et des résultats des Services Air Canada, qui excluaient les résultats de Jazz de leur périmètre de consolidation, pour les neuf premiers mois de 2007.

Les flux de trésorerie disponibles d'Air Canada pour le troisième trimestre de 2008 se sont améliorés de 161 M\$ par rapport au troisième trimestre de 2007 et de 784 M\$ au cours des neuf premiers mois de 2008 comparativement à la période correspondante de 2007. L'amélioration des flux de trésorerie disponibles est liée à une réduction des dépenses en immobilisations, attribuable au moins grand nombre de livraisons d'avions en 2008, laquelle a été largement contrebalancée par la détérioration des flux de trésorerie d'exploitation. La baisse des flux de trésorerie d'exploitation par rapport aux périodes correspondantes de 2007 vient principalement de la détérioration des résultats d'exploitation d'Air Canada et de l'incidence de la hausse des cotisations au titre du coût des services passés dans les régimes de retraite de la Société.

## 6.5 Obligations contractuelles

Le tableau ci-après présente les obligations contractuelles d'Air Canada telles qu'elles existent actuellement à l'égard du reste de 2008, pour les quatre années subséquentes ainsi qu'après 2012.

| (en millions de dollars canadiens)                                      | Reste de 2008 | 2009            | 2010            | 2011            | 2012            | Par la suite    | Total            |
|---|---------------|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|------------------|
| Obligations liées à la dette à long terme <sup>1)</sup>                 | 84 \$         | 310 \$          | 288 \$          | 294 \$          | 298 \$          | 2 091 \$        | 3 365 \$         |
| Dette consolidée au titre de la NOC-15 <sup>1)</sup>                    | 76            | 107             | 156             | 349             | 93              | 192             | 973              |
| Obligations locatives <sup>1)</sup>                                     | 93            | 167             | 163             | 157             | 200             | 625             | 1 405            |
| Obligations liées aux contrats de location-exploitation <sup>2)</sup>   | 78            | 317             | 307             | 240             | 221             | 774             | 1 937            |
| Dépenses en immobilisations faisant l'objet d'engagements <sup>3)</sup> | 51            | 149             | 86              | 87              | 471             | 3 897           | 4 741            |
| <b>Total des obligations contractuelles <sup>4)</sup></b>               | <b>382 \$</b> | <b>1 050 \$</b> | <b>1 000 \$</b> | <b>1 127 \$</b> | <b>1 283 \$</b> | <b>7 579 \$</b> | <b>12 421 \$</b> |
| Obligations de capitalisation des régimes de retraite <sup>5)</sup>     | 122 \$        | 462 \$          | 469 \$          | 476 \$          | 483 \$          | s.o.            | s.o.             |

- 1) *Comprennent à la fois le capital et les intérêts sur les obligations de paiement sur la dette à long terme et les obligations locatives, et sont fonction des taux d'intérêt et de change en vigueur le 30 septembre 2008.*
- 2) *Concernent principalement des contrats de location-exploitation d'avions libellés en dollars US.*
- 3) *Concernent principalement des dépenses liées à du matériel volant libellés en dollars US. Comprennent également des achats liés aux coûts d'élaboration de systèmes, aux installations et aux améliorations locatives.*
- 4) *Ne comprend pas les engagements à l'égard des biens et services dont la Société a besoin dans le cours normal de ses activités. Ne comprend pas non plus les impôts futurs et les autres obligations à long terme en raison surtout de l'incertitude entourant le calendrier des flux de trésorerie et les éléments hors trésorerie.*
- 5) *Voir, ci-après, la rubrique 6.6 pour un complément d'information sur les obligations d'Air Canada au titre de la capitalisation de ses régimes de retraite.*

## 6.6 Obligations de capitalisation des régimes de retraite

Les obligations d'Air Canada liées à la capitalisation de ses régimes de retraite ont été actualisées par rapport à celles présentées dans le Rapport de gestion d'Air Canada pour l'exercice 2007 daté du 6 février 2008.

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

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

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

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

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

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

Si la conjoncture récente perdure, la Société prévoit que l'évaluation du 1<sup>er</sup> janvier 2009 mènera à une augmentation substantielle des obligations de capitalisation à compter du deuxième semestre de 2009.

## 6.7 Dépenses en immobilisations et contrats de financement connexes

### Boeing

En novembre 2005, Air Canada a conclu des contrats avec The Boeing Company (« Boeing ») portant sur l'acquisition de ses appareils de types 777 et 787.

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

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

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

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

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

- 1) Les montants en dollars US ont été convertis au cours du change en vigueur le 30 septembre 2008 à midi, soit 1 \$ US pour 1,0599 \$ CA. Les prix définitifs de livraison des appareils comprennent les augmentations estimatives ainsi que les intérêts pour report de livraison calculés selon le TIOL à 90 jours aux États-Unis au 30 septembre 2008.
- 2) Les valeurs en dollars ci-dessus ne tiennent pas compte des obligations liées à l'exercice des activités au quotidien.
- 3) Le total des dépenses projetées pour 2008 ne tient pas compte du montant de 187 M\$ lié aux cinq opérations de cession-bail conclues au cours des neuf premiers mois de 2008.

**6.8 Capital social**

Au total, 100 millions d'actions à droit de vote variable de catégorie A et d'actions à droit de vote de catégorie B du capital autorisé d'Air Canada sont émises et en circulation. Les actions d'Air Canada émises et en circulation, ainsi que les actions pouvant être émises, s'établissent comme suit :

|  | 31 octobre 2008    | 31 décembre 2007   |
|--|--------------------|--------------------|
| <b>Actions émises et en circulation</b>  |                    |                    |
| Actions à droit de vote variable de catégorie A  | 16 588 959         | 16 654 049         |
| Actions à droit de vote de catégorie B   | 83 411 041         | 83 345 951         |
| <b>Total des actions émises et en circulation</b>  | <b>100 000 000</b> | <b>100 000 000</b> |
| <b>Actions à droit de vote variable de catégorie A et actions à droit de vote de catégorie B pouvant être émises</b> |                    |                    |
| Options sur actions  | 1 701 447          | 1 720 092          |
| <b>Total des actions pouvant être émises</b>   | <b>1 701 447</b>   | <b>1 720 092</b>   |
| <b>Total des actions en circulation et pouvant être émises</b>   | <b>101 701 447</b> | <b>101 720 092</b> |

**7. Données financières trimestrielles**

Jusqu'au 24 mai 2007, Air Canada regroupait deux secteurs isolables : les Services Air Canada (maintenant appelés Air Canada), et Jazz. L'information sectorielle présentait des renseignements utiles aux actionnaires, en leur permettant de distinguer les résultats d'exploitation, la situation de trésorerie et le bilan de ces deux secteurs. Depuis le 24 mai 2007, Air Canada exclut les activités de Jazz de son périmètre de consolidation. **Aux fins de la comparaison, le tableau ci-après résume les résultats financiers trimestriels et les principales statistiques d'exploitation d'Air Canada, compte non tenu des résultats de Jazz, pour les huit derniers trimestres.**

| (en millions de dollars, sauf les montants par action)   | T4<br>2006       | T1<br>2007       | T2<br>2007      | T3<br>2007      | T4<br>2007      | T1<br>2008       | T2<br>2008      | T3<br>2008       |
|--|------------------|------------------|-----------------|-----------------|-----------------|------------------|-----------------|------------------|
| <b>Produits d'exploitation</b>   | <b>2 423 \$</b>  | <b>2 540 \$</b>  | <b>2 639 \$</b> | <b>2 954 \$</b> | <b>2 513 \$</b> | <b>2 727 \$</b>  | <b>2 782 \$</b> | <b>3 075 \$</b>  |
| Coûts de propriété (LAA) <sup>1)</sup>   | (218)            | (207)            | (211)           | (210)           | (202)           | (234)            | (242)           | (243)            |
| Autres charges d'exploitation  | (2 210)          | (2 411)          | (2 340)         | (2 393)         | (2 239)         | (2 505)          | (2 533)         | (2 720)          |
| <b>Charges d'exploitation</b>  | <b>(2 428)</b>   | <b>(2 618)</b>   | <b>(2 551)</b>  | <b>(2 603)</b>  | <b>(2 441)</b>  | <b>(2 739)</b>   | <b>(2 775)</b>  | <b>(2 963)</b>   |
| <b>Bénéfice (perte) d'exploitation avant élément suivant</b>   | <b>(5)</b>       | <b>(78)</b>      | <b>88</b>       | <b>351</b>      | <b>72</b>       | <b>(12)</b>      | <b>7</b>        | <b>112</b>       |
| Provision pour les enquêtes sur le fret <sup>2)</sup>  | -                | -                | -               | -               | -               | (125)            | -               | -                |
| <b>Bénéfice (perte) d'exploitation</b>   | <b>(5)</b>       | <b>(78)</b>      | <b>88</b>       | <b>351</b>      | <b>72</b>       | <b>(137)</b>     | <b>7</b>        | <b>112</b>       |
| Total des produits (charges) hors exploitation, participation sans contrôle, écart de change et impôts | (139)            | 44               | 67              | (78)            | (37)            | (151)            | 115             | (244)            |
| <b>Bénéfice net (perte)</b>  | <b>(144) \$</b>  | <b>(34) \$</b>   | <b>155 \$</b>   | <b>273 \$</b>   | <b>35 \$</b>    | <b>(288) \$</b>  | <b>122 \$</b>   | <b>(132) \$</b>  |
| Passagers-milles payants (en millions)   | 11 160           | 11 814           | 12 580          | 14 789          | 11 446          | 12 331           | 12 884          | 14 458           |
| Sièges-milles offerts (en millions)  | 14 343           | 14 735           | 15 220          | 18 144          | 14 715          | 15 407           | 15 581          | 17 515           |
| Coefficient d'occupation (%)   | 77,8             | 80,2             | 82,7            | 81,5            | 77,8            | 80,0             | 82,7            | 82,5             |
| Charges d'exploitation par SMO (CESMO) (en cents)  | 16,9             | 17,7             | 16,8            | 14,3            | 16,6            | 17,8             | 17,8            | 16,9             |
| CESMO, exclusion faite de la charge de carburant (en cents) <sup>3)</sup>                              | 12,9             | 13,8             | 12,6            | 10,4            | 12,4            | 13,1             | 12,4            | 10,8             |
| <b>BAIALA avant provision pour les enquêtes sur le fret <sup>3)</sup></b>                              | <b>213 \$</b>    | <b>129 \$</b>    | <b>299 \$</b>   | <b>561 \$</b>   | <b>274 \$</b>   | <b>222 \$</b>    | <b>249 \$</b>   | <b>355 \$</b>    |
| <b>BAIALA <sup>3)</sup></b>  | <b>213 \$</b>    | <b>129 \$</b>    | <b>299 \$</b>   | <b>561 \$</b>   | <b>274 \$</b>   | <b>97 \$</b>     | <b>249 \$</b>   | <b>355 \$</b>    |
| <b>Résultat de base et dilué par action <sup>4)</sup></b>  | <b>(1,55) \$</b> | <b>(0,34) \$</b> | <b>1,55 \$</b>  | <b>2,73 \$</b>  | <b>0,35 \$</b>  | <b>(2,88) \$</b> | <b>1,22 \$</b>  | <b>(1,32) \$</b> |

1) LAA s'entend de la combinaison des frais de location avions et de la charge d'amortissement.

2) Une provision pour les enquêtes sur le fret de 125 M\$ a été inscrite au premier trimestre de 2008.

3) Voir la rubrique 15, Mesures financières hors PCGR, plus loin pour un complément d'information.

4) Le résultat de base et dilué par action correspond aux chiffres consolidés d'Air Canada selon les PCGR.

Le tableau ci-après résume les résultats financiers trimestriels de Jazz du quatrième trimestre de 2006 jusqu'au deuxième trimestre de 2007. Depuis le 24 mai 2007, Air Canada exclut les activités de Jazz de son périmètre de consolidation.

| (en millions de dollars)   | T4<br>2006    | T1<br>2007    | T2<br>2007    |
|--|---------------|---------------|---------------|
| <b>Jazz</b>  |               |               |               |
| <b>Produits d'exploitation</b>   | <b>352 \$</b> | <b>364 \$</b> | <b>249 \$</b> |
| Coûts de propriété (LAA) <sup>1)</sup>   | (39)          | (40)          | (26)          |
| Autres charges d'exploitation  | (280)         | (288)         | (197)         |
| <b>Charges d'exploitation</b>  | <b>(319)</b>  | <b>(328)</b>  | <b>(223)</b>  |
| <b>Bénéfice d'exploitation</b>   | <b>33</b>     | <b>36</b>     | <b>26</b>     |
| Total des produits (charges) hors exploitation, participation sans contrôle, écart de change et impôts | (1)           | (1)           | 1             |
| <b>Bénéfice net</b>  | <b>32 \$</b>  | <b>35 \$</b>  | <b>27 \$</b>  |

1) LAA s'entend de la combinaison des frais de location avions et de la charge d'amortissement.

Le tableau ci-dessous résume les résultats financiers consolidés trimestriels de la Société pour les huit derniers trimestres et ne rend compte de la consolidation des résultats de Jazz que jusqu'au 24 mai 2007. Voir la rubrique 2, plus haut, pour un complément d'information à cet égard.

| (en millions de dollars, sauf les montants par action)   | T4<br>2006       | T1<br>2007       | T2<br>2007      | T3<br>2007      | T4<br>2007      | T1<br>2008       | T2<br>2008      | T3<br>2008       |
|--|------------------|------------------|-----------------|-----------------|-----------------|------------------|-----------------|------------------|
| <b>Total consolidé</b>   |                  |                  |                 |                 |                 |                  |                 |                  |
| <b>Produits d'exploitation</b>   | <b>2 395 \$</b>  | <b>2 510 \$</b>  | <b>2 622 \$</b> | <b>2 954 \$</b> | <b>2 513 \$</b> | <b>2 727 \$</b>  | <b>2 782 \$</b> | <b>3 075 \$</b>  |
| Coûts de propriété (LAA) <sup>1)</sup>   | (247)            | (237)            | (231)           | (210)           | (202)           | (234)            | (242)           | (243)            |
| Autres charges d'exploitation  | (2 119)          | (2 315)          | (2 277)         | (2 393)         | (2 239)         | (2 505)          | (2 533)         | (2 720)          |
| <b>Charges d'exploitation</b>  | <b>(2 366)</b>   | <b>(2 552)</b>   | <b>(2 508)</b>  | <b>(2 603)</b>  | <b>(2 441)</b>  | <b>(2 739)</b>   | <b>(2 775)</b>  | <b>(2 963)</b>   |
| <b>Bénéfice (perte) d'exploitation avant élément suivant</b>   | <b>29</b>        | <b>(42)</b>      | <b>114</b>      | <b>351</b>      | <b>72</b>       | <b>(12)</b>      | <b>7</b>        | <b>112</b>       |
| Provision pour les enquêtes sur le fret <sup>2)</sup>  | -                | -                | -               | -               | -               | (125)            | -               | -                |
| <b>Bénéfice d'exploitation (perte)</b>   | <b>29</b>        | <b>(42)</b>      | <b>114</b>      | <b>351</b>      | <b>72</b>       | <b>(137)</b>     | <b>7</b>        | <b>112</b>       |
| Total des produits (charges) hors exploitation, participation sans contrôle, écart de change et impôts | (173)            | 8                | 41              | (78)            | (37)            | (151)            | 115             | (244)            |
| <b>Bénéfice net (perte)</b>  | <b>(144) \$</b>  | <b>(34) \$</b>   | <b>155 \$</b>   | <b>273 \$</b>   | <b>35 \$</b>    | <b>(288) \$</b>  | <b>122 \$</b>   | <b>(132) \$</b>  |
| <b>Résultat de base et dilué par action</b>  | <b>(1,55) \$</b> | <b>(0,34) \$</b> | <b>1,55 \$</b>  | <b>2,73 \$</b>  | <b>0,35 \$</b>  | <b>(2,88) \$</b> | <b>1,22 \$</b>  | <b>(1,32) \$</b> |

1) LAA s'entend de la combinaison des frais de location avions et de la charge d'amortissement.

2) Une provision pour les enquêtes sur le fret de 125 M\$ a été inscrite au premier trimestre de 2008.



## 8. Instruments financiers et gestion du risque

Comme l'explique la rubrique 10 du présent Rapport de gestion, la Société a adopté les dispositions des chapitres 3862 et 3863 du *Manuel de l'ICCA* (Institut Canadien des Comptables Agréés) en date du 1<sup>er</sup> janvier 2008. Ces nouvelles normes prescrivent des obligations étendues à l'égard de l'information à présenter sur les instruments financiers.

### Gestion des risques

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

### Risque de crédit

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

### Risque lié au prix du carburant

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

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

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

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

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

compte dans le poste « Crédoiteurs et charges à payer » et la partie à long terme de l'actif dérivé de 2 M\$ est prise en compte dans le poste « Dépôts et autres actifs » du bilan consolidé.

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

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

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

- Au troisième trimestre de 2008, l'échéance de contrats de dérivés liés au carburant a été favorable de 2 M\$ pour la Société (21 M\$ en faveur de la Société pour les neuf premiers mois de 2008).
- La juste valeur des dérivés liés au carburant en cours au 30 septembre 2008 auxquels n'a pas été appliquée la comptabilité de couverture se chiffre à 10 M\$, avec position favorable pour les contreparties.
- La variation de la juste valeur des contrats dérivés pour la période représente une perte de 54 M\$ (gain de 31 M\$ pour les neuf premiers mois de 2008) et a été comptabilisée dans les produits (charges) hors exploitation.

Se reporter à la rubrique 6.3 pour une analyse des obligations concernant les garanties en espèces liées aux couvertures sur le carburant au 31 octobre 2008.

### **Risque de taux d'intérêt**

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

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 au moyen d'un portefeuille et recherche, pour chacun des contrats qu'elle conclut, les conditions de financement les plus avantageuses compte tenu de tous les facteurs pertinents, notamment la marge de crédit, l'échéance et la base. La gestion du risque vise à réduire au minimum la possibilité que des variations des taux d'intérêt entraînent des variations défavorables des flux de trésorerie de la Société. Le portefeuille de placements temporaires à taux variable sert de couverture économique à une partie de la dette à taux variable.

Le ratio dette à taux fixe-dette à taux variable vise à assurer une certaine marge de manœuvre quant à la structure du capital 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 30 septembre 2008 est de 56 % à taux fixe pour 44 % à taux variable, compte tenu de l'incidence des positions sur swaps de taux d'intérêt. Les positions sur swaps croisés ont été liquidées le 1<sup>er</sup> octobre 2008, avec une juste valeur de 4 M\$ et une position favorable à la Société. Le ratio ajusté au 1<sup>er</sup> octobre 2008 est de 61 % à taux fixe pour 39 % à taux variable.

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

- Au 30 septembre 2008, la Société avait conclu trois contrats de swap croisé d'une valeur notionnelle totale de 300 M\$ (283 M\$ US) relativement au financement d'appareils 777 de Boeing. Ces swaps viennent respectivement à échéance en mars 2019, en mai 2019 et en juin 2019. Ils convertissent les versements de capital et d'intérêts sur la dette libellée en dollars américains en dette libellée en dollars canadiens à un taux de change égal à la valeur au pair (1 \$ CA pour un 1 \$ US) et convertissent en taux variable le taux fixe de 5,208 % assorti à cette dette. Au 30 septembre 2008, ces contrats avaient une juste valeur de 5 M\$, avec une position favorable à la Société. Ces instruments dérivés n'ont pas été désignés comme des éléments de couverture aux fins comptables et sont évalués à la juste valeur tous les trimestres. Au troisième trimestre de 2008, la Société a inscrit un montant de 19 M\$ au titre du poste « gain (perte) sur instruments financiers comptabilisés à la juste valeur » relativement à ces dérivés (gain de 6 M\$ pour les neuf premiers mois de 2008). Comme cela est indiqué plus haut, ces swaps ont été liquidés le 1<sup>er</sup> octobre 2008 pour une juste valeur de 4 M\$, avec position favorable à la Société.
- Au 30 septembre 2008, la Société avait conclu deux contrats de swap de taux d'intérêt d'une valeur notionnelle totale de 103 M\$ (97 M\$ US) relativement au financement de deux appareils 767 de Boeing. Ces swaps viennent respectivement à échéance en juillet 2022 et en janvier 2024. Ils convertissent les loyers à taux fixes prévus aux contrats de location des deux appareils en loyers à taux variable. Au 30 septembre 2008, ces contrats avaient une juste valeur de 9 M\$, avec une position favorable à la Société. Ces instruments dérivés n'ont pas été désignés comme des éléments de couverture aux fins comptables et sont évalués à la juste valeur tous les trimestres. Au troisième trimestre de 2008, la Société a inscrit un gain de 1 M\$ au titre du poste « gain (perte) sur instruments financiers comptabilisés à la juste valeur » relativement à ces dérivés (gain de 2 M\$ pour les neuf premiers mois de 2008) (gain de 3 M\$ pour le troisième trimestre de 2007 et perte de 1 M\$ pour les neuf premiers mois de 2007).
- Au premier trimestre de 2008, le seul contrat de swap de taux d'intérêt portant sur un appareil 190 d'Embraer encore en cours de la Société est arrivé à échéance avec une juste valeur de 2 M\$ en faveur de la contrepartie. Aucun gain ou aucune perte n'a été comptabilisé au cours de la période.

### **Risque de change**

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

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

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

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

### **Risque de liquidité**

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

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

### **Risque de marché**

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

complément d'information sur les instruments de ce type détenus par la Société et les risques de marché s'y rapportant.

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

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

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

**9. Opérations entre apparentés**

Au 30 septembre 2008, ACE détenait une participation de 75 % dans Air Canada. Air Canada est appelée à conclure diverses opérations entre apparentés avec ACE et avec Aveos Performance aéronautique inc. (« Aveos ») – anciennement Soutien & Services Techniques ACTS Aéro Inc. (« ACTS Aéro »). Aveos mène les activités qu'exerçait ACTS SEC (« ACTS ») avant la vente d'ACTS annoncée par ACE et conclue le 16 octobre 2007. Voir le Rapport de gestion d'Air Canada pour l'exercice 2007 en date du 6 février 2008 relativement aux liens entre Air Canada et Aveos et Air Canada et ACE.

Au troisième trimestre de 2008, ACTS SEC a liquidé pour un montant de 8 M\$ certains contrats avec Air Canada dans le cadre de la monétisation réalisée le 16 octobre 2007. Ces contrats ont été comptabilisés comme des opérations sur capitaux propres, ce qui a donné lieu à une augmentation de 8 M\$ du surplus d'apport au bilan consolidé d'Air Canada.

Le 28 octobre 2008, Air Canada et Aveos ont conclu une entente aux termes de laquelle Air Canada a convenu de proroger temporairement les modalités de paiement consenties à Aveos au titre de certaines conventions entre apparentés. En échange des conditions de paiement assouplies, certaines lettres de crédit liées à l'Entente sur les régimes de retraite et avantages complémentaires, décrite à la note 20 des états financiers annuels consolidés de la Société pour 2007, ont été annulées. L'annulation des lettres de crédit procurera à Air Canada environ 40 M\$ de trésorerie et est contrebalancée par l'incidence de la prorogation des modalités de paiement à Aveos relativement à 22 M\$, pour une rentrée de fonds nette de quelque 18 M\$ pour Air Canada. La prorogation des modalités de paiement sera réduite sur une période de un an; la première réduction surviendra environ six mois à compter de la conclusion de l'entente, avec retour correspondant des lettres de crédit à Aveos de manière que, d'ici octobre 2009, les lettres de crédit soient rétablies aux niveaux prévus au titre de l'Entente sur les régimes de retraite et avantages complémentaires conclue entre les deux parties.

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

| (en millions de dollars canadiens)   | 30 septembre<br>2008 | 31 décembre<br>2007 |
|--------------------------------------|----------------------|---------------------|
| <b>Débiteurs</b>                     |                      |                     |
| ACE                                  | 9 \$                 | 9 \$                |
| Aveos                                | 88                   | 75                  |
|                                      | <b>97 \$</b>         | <b>84 \$</b>        |
| <b>Maintenance payée d'avance</b>    |                      |                     |
| Aveos                                | 7 \$                 | 24 \$               |
|                                      | <b>7 \$</b>          | <b>24 \$</b>        |
| <b>Créditeurs et charges à payer</b> |                      |                     |
| Aveos                                | 45 \$                | 88 \$               |
|                                      | <b>45 \$</b>         | <b>88 \$</b>        |



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

| (en millions de dollars canadiens)   | Troisièmes trimestres |              | Neuf premiers mois |               |
|--|-----------------------|--------------|--------------------|---------------|
|  | 2008                  | 2007         | 2008               | 2007          |
| <b>Produits</b>  |                       |              |                    |               |
| Produits de location d'immeubles provenant d'ACE et d'Aveos                                    | 4 \$                  | 10 \$        | 22 \$              | 31 \$         |
| Produits tirés de services de technologie de l'information fournis à Aveos                     | 4                     | 4            | 11                 | 11            |
| Produits tirés de services généraux et autres fournis à ACE et à Aveos                         | 3                     | 6            | 22                 | 17            |
|  | <b>11 \$</b>          | <b>20 \$</b> | <b>55 \$</b>       | <b>59 \$</b>  |
| <b>Charges</b>   |                       |              |                    |               |
| Charges de maintenance liées aux services d'Aveos  | 93 \$                 | 130 \$       | 368 \$             | 505 \$        |
| Recouvrement des salaires et charges sociales liés aux employés détachés auprès d'ACE et Aveos | (64)                  | (80)         | (219)              | (276)         |
|  | <b>29 \$</b>          | <b>50 \$</b> | <b>149 \$</b>      | <b>229 \$</b> |

**10. Modifications des méthodes comptables**Informations à fournir concernant le capital et Instruments financiers – informations à fournir et présentation

Le 1<sup>er</sup> janvier 2008, Air Canada a adopté trois nouvelles normes comptables du *Manuel de l'ICCA*, en l'occurrence les chapitres 1535, *Informations à fournir concernant le capital*, 3862, *Instruments financiers – informations à fournir*, et 3863, *Instruments financiers – présentation*.

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

Les chapitres 3862 et 3863 remplacent le chapitre 3861, *Instruments financiers – informations à fournir et présentation*, et modifient et renforcent certaines obligations en matière d'informations à fournir qu'il prescrit tout en maintenant ses exigences quant à la présentation. Ces nouveaux chapitres viennent accroître l'importance de fournir de l'information sur la nature et l'ampleur des risques inhérents aux instruments financiers et sur la façon dont l'entité gère ces risques. Voir la rubrique 8 plus haut pour un complément d'information sur les instruments financiers de la Société.

Stocks

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

Futures modifications de normes comptables

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

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

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

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

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

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

Des modifications de méthodes comptables sont probables et pourraient avoir une incidence considérable sur les états financiers consolidés de la Société.

### **11. Arrangements hors bilan**

Il n'y a pas eu de changement notable aux arrangements hors bilan d'Air Canada par rapport à ceux qui ont été présentés dans le Rapport de gestion de l'exercice 2007 d'Air Canada daté du 6 février 2008.

### **12. Estimations comptables critiques**

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

Voir, plus haut, la rubrique 6.6, *Obligations de capitalisation des régimes de retraite*, pour un complément d'information sur les obligations d'Air Canada au titre de la capitalisation de ses retraites.

Il n'y a pas eu de changement notable aux estimations comptables critiques d'Air Canada par rapport à celles qui ont été présentées dans le Rapport de gestion de l'exercice 2007 d'Air Canada daté du 6 février 2008.

**13. Facteurs de risque**

Pour une description détaillée des facteurs de risque associés à la Société, le lecteur se reportera à la rubrique *Facteurs de risque* du Rapport de gestion de l'exercice 2007 d'Air Canada daté du 6 février 2008. Certains facteurs de risque qui y sont présentés ont été depuis actualisés :

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

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

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

La description du facteur de risque lié aux affaires réglementaires a été étoffée en vue de renvoyer aux lois pouvant être envisagées ou promulguées par les gouvernements (et qui pourraient s'appliquer aux compagnies aériennes), notamment en ce qui concerne les échanges d'émissions de carbone (telles que le système européen d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre), dans une démarche de réduction des émissions de CO<sub>2</sub>.

**14. Contrôles et procédures****Contrôles et procédures de présentation de l'information financière**

Le Comité de vérification, des finances et du risque d'Air Canada a examiné les états financiers consolidés intermédiaires non vérifiés d'Air Canada pour le troisième trimestre de 2008 et le Rapport de gestion s'y rapportant, et le Conseil d'administration d'Air Canada a examiné et approuvé ces documents avant leur publication.

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

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

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

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

**15. Mesures financières hors PCGR**
**BIIIALA**

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

Le « BIIIALA avant provision pour les enquêtes sur le fret » et le BIIIALA d'Air Canada (auparavant les « Services Air Canada ») sont rapprochés du résultat d'exploitation comme suit :

| (en millions de dollars canadiens)   | Troisièmes trimestres |               |                 | Neuf premiers mois |               |                 |
|--|-----------------------|---------------|-----------------|--------------------|---------------|-----------------|
|  | 2008                  | 2007          | Variation (\$)  | 2008               | 2007          | Variation (\$)  |
| Résultat d'exploitation avant provision pour les enquêtes sur le fret selon les PCGR | 112 \$                | 351 \$        | (239) \$        | 107 \$             | 361 \$        | (254) \$        |
| <b>Rajouter :</b>  |                       |               |                 |                    |               |                 |
| Locations avions   | 67                    | 66            | 1               | 199                | 220           | (21)            |
| Amortissement  | 176                   | 144           | 32              | 520                | 408           | 112             |
| <b>BIIIALA avant provision pour les enquêtes sur le fret</b>                         | <b>355 \$</b>         | <b>561 \$</b> | <b>(206) \$</b> | <b>826 \$</b>      | <b>989 \$</b> | <b>(163) \$</b> |
| Rajouter :   |                       |               |                 |                    |               |                 |
| Provision pour les enquêtes sur le fret  | -                     | -             | -               | (125)              | -             | (125)           |
| <b>BIIIALA</b>   | <b>355 \$</b>         | <b>561 \$</b> | <b>(206) \$</b> | <b>701 \$</b>      | <b>989 \$</b> | <b>(288) \$</b> |



**Charges d'exploitation, exclusion faite de la charge de carburant**

Air Canada se sert des « charges d'exploitation, exclusion faite de la charge de carburant » pour mesurer le rendement de son exploitation au titre de ses activités poursuivies sans égard aux effets de la facture de carburant. Air Canada présente ses résultats en faisant exclusion de cet élément pour ne pas risquer de fausser l'analyse des tendances à la base de ses rendements commerciaux. La charge de carburant fluctue largement sous l'effet de facteurs multiples, dont la conjoncture internationale, des événements géopolitiques et le taux de change canado-américain, et le fait d'exclure cette charge des résultats établis selon les PCGR permet à Air Canada de suivre l'évolution de son rendement d'exploitation sur des bases comparables. Comme la mesure qui suit n'est pas conforme aux PCGR du Canada pour la présentation d'états financiers et qu'elle n'a pas de sens normalisé, elle ne saurait se comparer à des mesures similaires présentées par d'autres sociétés ouvertes.

Les charges d'exploitation, exclusion faite de la charge de carburant, d'Air Canada (auparavant les « Services Air Canada ») se rapprochent des charges d'exploitation de la façon suivante :

| (en millions de dollars canadiens)                                       | Troisièmes trimestres |                 |                | Neuf premiers mois |                 |                |
|--|-----------------------|-----------------|----------------|--------------------|-----------------|----------------|
|  | 2008                  | 2007            | Variation (\$) | 2008               | 2007            | Variation (\$) |
| Charges d'exploitation selon les PCGR                                    | 2 963 \$              | 2 603 \$        | 360 \$         | 8 477 \$           | 7 772 \$        | 705 \$         |
| Retrancher :   |                       |                 |                |                    |                 |                |
| Carburant avions   | (1 064)               | (716)           | (348)          | (2 627)            | (1 937)         | (690)          |
| <b>Charges d'exploitation, exclusion faite de la charge de carburant</b> | <b>1 899 \$</b>       | <b>1 887 \$</b> | <b>12 \$</b>   | <b>5 850 \$</b>    | <b>5 835 \$</b> | <b>15 \$</b>   |

**16. Glossaire**

**BIIIALA** – Unité couramment utilisée dans le secteur du transport aérien pour mesurer le bénéfice avant les intérêts, les impôts, l'amortissement et les locations avions, ne relevant pas des PCGR. Cette unité de mesure donne un aperçu des résultats d'exploitation avant les coûts de location avions et l'amortissement, lesquels coûts varient sensiblement d'une compagnie aérienne à l'autre en raison de la façon dont chacune finance ses appareils et autres actifs.

**CESMO** – Charges d'exploitation par SMO.

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

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

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

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

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