

AIR CANADA 

Rapport de gestion 2008

AIR CANADA 



AIR CANADA
ACGHS 

VACANCES
AIR CANADA 

AIR CANADA
CARGO 

LE 13 FÉVRIER 2009

TABLE DES MATIÈRES

1. Points saillants	1
2. Introduction	2
3. À propos d'Air Canada	4
4. Faits marquants de l'exercice	5
5. Stratégie	7
6. Résultats d'exploitation – Comparaison des quatrièmes trimestres 2008 et 2007	13
7. Résultats d'exploitation – Comparaison des exercices 2008 et 2007	24
8. Parc aérien	34
9. Gestion financière et gestion du capital	36
9.1 Situation financière	36
9.2 Dette nette ajustée	37
9.3 Situation de trésorerie	38
9.4 Flux de trésorerie consolidés.....	44
9.5 Obligations contractuelles	45
9.6 Obligations de capitalisation des régimes de retraite	46
9.7 Dépenses en immobilisations et contrats de financement connexes	47
9.8 Capital social	48
10. Données financières trimestrielles	49
11. Principales informations annuelles	51
12. Instruments financiers et gestion du risque	52
13. Arrangements hors bilan	58
14. Opérations entre apparentés	60
15. Estimations comptables critiques	65
16. Changements de méthodes comptables	70
17. Sensibilité des résultats	73
18. Facteurs de risque	74
19. Contrôles et procédures	84
20. Mesures financières hors PCGR	86
21. Glossaire	87

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)	Quatrièmes trimestres			Exercices		
	2008	2007	Variation (\$)	2008	2007 ¹⁾	Variation (\$)
Données financières						
Produits d'exploitation	2 498	2 513	(15)	11 082	10 646	436
Bénéfice (perte) d'exploitation avant provision spéciale ²⁾	(146)	72	(218)	(39)	433	(472)
Bénéfice (perte) d'exploitation	(146)	72	(218)	(164)	433	(597)
Charges hors exploitation	(44)	(52)	8	(170)	(122)	(48)
Bénéfice (perte) avant participation sans contrôle, écart de change et impôts	(190)	20	(210)	(334)	311	(645)
Bénéfice (perte) de la période	(727)	35	(762)	(1 025)	429	(1 454)
Marge d'exploitation avant provision spéciale (%) ²⁾	-5,8 %	2,9 %	(8,7) pts	-0,4 %	4,1 %	(4,5) pts
Marge d'exploitation (%)	-5,8 %	2,9 %	(8,7) pts	-1,5 %	4,1 %	(5,6) pts
BAIIALA avant provision spéciale ²⁾³⁾	108	274	(166)	934	1 263	(329)
BAIIALA ²⁾	108	274	(166)	809	1 263	(454)
Marge BAIIALA avant provision spéciale (%) ²⁾³⁾	4,3 %	10,9 %	(6,6) pts	8,4 %	11,9 %	(3,5) pts
Marge BAIIALA (%) ³⁾	4,3 %	10,9 %	(6,6) pts	7,3 %	11,9 %	(4,6) pts
Trésorerie, équivalents de trésorerie et placements à court terme	1 005	1 239	(234)	1 005	1 239	(234)
Flux de trésorerie disponibles	(428)	(892)	464	(985)	(2 233)	1 248
Ratio emprunts/capitaux propres ajusté	89,6 %	67,0 %	22,6 pts	89,6 %	67,0 %	22,6 pts
Résultat de base par action	(7,27) \$	0,35 \$	(7,62) \$	(10,25) \$	4,29 \$	(14,54) \$
Résultat dilué par action	(7,27) \$	0,35 \$	(7,62) \$	(10,25) \$	4,27 \$	(14,52) \$
Statistiques d'exploitation						
Passagers-milles payants (en millions) (PMP)	10 845	11 446	(5,3)	50 519	50 629	(0,2)
Sièges-milles offerts (en millions) (SMO)	13 571	14 715	(7,8)	62 074	62 814	(1,2)
Coefficient d'occupation	79,9 %	77,8 %	2,1 pts	81,4 %	80,6 %	0,8 pts
Produits passages par PMP (en cents) ⁴⁾	20,1	18,9	6,2	19,2	18,4	4,3
Produits passages par SMO (en cents) ⁴⁾	16,0	14,7	9,1	15,6	14,8	5,3
Produits d'exploitation par SMO (en cents) ⁴⁾	18,4	16,9	8,9	17,9	16,9	5,3
Charges d'exploitation par SMO (« CESMO ») (en cents)	19,5	16,6	17,4	17,9	16,3	10,2
CESMO, exclusion faite de la charge de carburant (en cents)	13,6	12,4	9,9	12,4	12,2	1,7
Effectif moyen (en milliers d'ETP) ⁵⁾	23,6	23,9	(1,3)	24,2	23,9	1,1
Avions en service à la clôture de la période ⁶⁾	333	340	(2,1)	333	340	(2,1)
Utilisation moyenne du parc aérien (en heures par jour) ⁷⁾	8,8	9,3	(5,4)	9,6	9,8	(2,0)
Longueur moyenne des étapes (en milles) ⁷⁾	827	851	(2,8)	863	874	(1,3)
Prix du litre de carburant (en cents) ⁸⁾	95,8	67,5	41,9	90,4	65,6	37,8
Consommation de carburant (en millions de litres)	822	905	(9,2)	3 763	3 873	(2,8)

1) Rend compte des résultats financiers et statistiques d'exploitation d'Air Canada pour 2008 ainsi que des résultats financiers et statistiques d'exploitation du secteur Services Air Canada, qui excluait les comptes de Jazz de son périmètre de consolidation, pour 2007.

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

3) Voir la rubrique 20, Mesures financières hors PCGR, ci-après pour un rapprochement du BAIIALA avant provision pour enquêtes sur le fret au résultat d'exploitation et du BAIIALA au résultat d'exploitation.

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

5) Rend compte des équivalents temps plein (ETP) à Air Canada, à l'exclusion des ETP à Jazz.

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

7) 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).

8) Compte tenu des frais de transport et déduction faite des résultats de couverture du carburant.

2. Introduction

Aux fins du présent Rapport de gestion, la *Société* renvoie, selon le contexte, à Air Canada ou à l'une ou plusieurs de ses filiales.

Le Rapport de gestion de l'exercice 2008 présente la situation d'Air Canada telle que perçue par sa direction ainsi qu'un aperçu général de la stratégie commerciale d'Air Canada, une analyse des résultats financiers d'Air Canada du quatrième trimestre de 2008 et de l'exercice 2008, les facteurs de risque et d'incertitude liés à ses activités, ainsi qu'une analyse de ses contrôles et procédures. Ce Rapport de gestion doit être lu en parallèle avec les états financiers consolidés vérifiés de l'exercice 2008 d'Air Canada et les notes complémentaires. Sauf indication contraire, l'information financière est conforme aux principes comptables généralement reconnus (« PCGR ») du Canada. Les états financiers consolidés vérifiés d'Air Canada ont été dressés selon les conventions comptables présentées à la note 2 afférente aux états financiers consolidés vérifiés annuels de l'exercice 2008 de la Société.

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 de transport 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.

Certaines données comparatives ont été retraitées en vue de se conformer à la présentation des états financiers adoptée pour l'exercice écoulé.

Sauf indication du contexte, tous les montants sont exprimés en dollars canadiens. La rubrique 21, *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 12 février 2009.

Le Rapport de gestion comprend également des énoncés prospectifs. Voir ci-après la *Mise en garde concernant les énoncés prospectifs* pour une analyse des risques, incertitudes et hypothèses liés à ces énoncés. La rubrique 18, *Facteurs de risque*, décrit les risques auxquels est exposée Air Canada.

Le 13 février 2009, la Société a publié dans un communiqué ses résultats du quatrième trimestre de 2008. Ce communiqué peut être consulté sur le site de SEDAR au www.sedar.com ou celui d'Air Canada au 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 ou celui d'Air Canada au www.aircanada.com.

MISE EN GARDE CONCERNANT LES ÉNONCÉS PROSPECTIFS

Les communications publiques d'Air Canada peuvent contenir des énoncés prospectifs écrits ou oraux au sens de la législation en valeurs mobilières applicable. Le présent Rapport de gestion en renferme, tout comme les autres documents déposés auprès des organismes de réglementation et des autorités de réglementation des valeurs mobilières peuvent 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 l'état du secteur, du marché, du crédit et de la conjoncture en général, la capacité de réduire les coûts d'exploitation et d'obtenir du financement, les questions de retraite, les prix de l'énergie, les taux de change et d'intérêt, les relations du travail, la concurrence, les conflits armés, les attentats terroristes, les épidémies, les questions d'assurance et les coûts qui y sont associés, l'évolution de la demande en fonction du caractère saisonnier du secteur, 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 18, *Facteurs de risque*. 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 pour l'élaboration et la formulation de ses énoncés prospectifs. Air Canada a présumé que l'économie nord-américaine continuera de se comprimer au premier trimestre de 2009 et demeurera faible tout au long de 2009. Air Canada a supposé en outre que le PIB réel du Canada sera d'environ -1 % et celui des États-Unis, d'environ -2 %. Air Canada a également présumé que le dollar canadien se négociera en moyenne à 1,18 \$ CA pour 1,00 \$ US au premier trimestre de 2009 et à 1,16 \$ CA pour 1,00 \$ US pour l'ensemble de l'exercice 2009, et que le cours moyen du carburant s'établira à 0,68 \$ le litre pour le premier trimestre de 2009, et à 0,69 \$ le litre pour l'ensemble de l'exercice 2009 (dans les deux cas, compte non tenu des positions de couverture en place).

3. À propos d'Air Canada

Air Canada est le plus grand transporteur aérien du Canada à proposer des services intérieurs et internationaux et le plus grand fournisseur de services passagers réguliers sur le marché canadien, sur le marché transfrontalier avec les États-Unis et sur le marché international au départ et à destination du Canada.

En 2008, conjointement avec Jazz, Air Canada a assuré en moyenne 1 374 vols réguliers par jour, transporté au total environ 33 millions de passagers et fourni des services passagers directs sur 160 destinations et, par la voie d'ententes commerciales avec d'autres transporteurs régionaux non affiliés, sur 11 autres destinations, portant à 171 le nombre de points directement desservis sur les cinq continents.

Air Canada a donné plus d'envergure à son réseau en concluant avec Jazz un contrat d'achat de capacité (le « CAC de Jazz ») aux termes duquel elle achète la quasi-totalité de la capacité du parc aérien de Jazz à des tarifs prédéterminés et en établit les liaisons et les horaires. Jazz exploite un parc de petits biréacteurs et avions à turbopropulseurs aux coûts par trajet inférieurs à ceux des gros-porteurs classiques, ce qui lui permet de proposer des services à la clientèle d'Air Canada sur les marchés moins denses, ainsi que sur les marchés à plus grande densité de trafic pendant les périodes hors pointe, à l'échelle du Canada et des États-Unis.

Air Canada est membre fondateur du réseau Star Alliance^{MD}. Le réseau Star Alliance^{MD} compte actuellement parmi ses membres 21 compagnies aériennes nationales et trois transporteurs aériens régionaux. L'affiliation à ce réseau permet à Air Canada de proposer à sa clientèle environ 912 destinations dans 159 pays, ainsi que la réciprocité de leurs programmes de fidélisation et l'accès à leurs salons dans les aéroports.

Grâce à sa relation durable avec Société en commandite Aéroplan (« Aéroplan »), son programme pour grands voyageurs, Air Canada fidélise sa clientèle en offrant aux membres d'Aéroplan la possibilité d'amasser des milles Aéroplan chaque fois qu'ils voyagent par Air Canada. Aéroplan est aussi le plus grand client d'Air Canada. La relation commerciale avec Aéroplan vise à permettre à Air Canada de tirer une source stable, durable et renouvelable de revenus, qui lui viennent de l'achat, par Aéroplan, de places sur ses vols qu'elle destine aux membres d'Aéroplan qui choisissent d'échanger leurs milles Aéroplan contre des primes-voyages.

La Société tire aussi une part de son chiffre d'affaires des services de fret aérien fournis par Air Canada et par AC Cargo SEC (« Air Canada Cargo »), des services de voyage de Touram SEC (« Vacances Air Canada ») et des services d'escale d'ACGHS SEC (« Services au sol Air Canada »).

Air Canada Cargo assure des services de transport de fret sur les lignes intérieures et transfrontalières à même la capacité d'emport de fret existant sur les appareils d'Air Canada et de Jazz sur ces segments. Sur les routes internationales, Air Canada propose des services de transport de fret aérien entre le Canada et les principaux marchés d'Europe, d'Asie, d'Amérique du Sud et d'Australie à même la capacité d'emport de fret de 777 de Boeing et d'autres de ses gros-porteurs.

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

Les Services au sol Air Canada assurent des services d'escale pour le compte d'Air Canada, de Jazz et d'autres compagnies aériennes au Canada. Ces services portent notamment sur l'enregistrement des passagers, le service aux appareils, le nettoyage des cabines, le dégivrage des appareils, la gestion des portes d'embarquement et la gestion des bagages et du fret.

4. Faits marquants de l'exercice

Les résultats d'exploitation d'Air Canada pour le quatrième trimestre et l'ensemble de l'exercice 2008 sont présentés respectivement aux rubriques 6 et 7 du présent Rapport de gestion.

Comparativement à 2007, les résultats d'exploitation d'Air Canada pour 2008 se résument comme suit :

Pour son exercice 2008, Air Canada a inscrit une perte nette de 1 025 M\$, soit 10,25 \$ par action après dilution, comparativement à un bénéfice net de 429 M\$, ou 4,27 \$ par action après dilution, en 2007. La perte nette de 2008 tient compte d'une provision pour enquêtes sur le fret de 125 M\$ et d'une perte de change nette de 655 M\$.

Air Canada a enregistré une perte d'exploitation (avant provision pour enquêtes sur le fret) de 39 M\$, soit une détérioration de 472 M\$ par rapport au bénéfice d'exploitation de 433 M\$ enregistré en 2007, ainsi qu'un BAIIALA (avant provision pour enquêtes sur le fret) de 934 M\$, contre un BAIIALA de 1 263 M\$ en 2007, en baisse de 329 M\$.

Par suite de la flambée historique des cours du carburant, le 17 juin 2008, Air Canada a annoncé des réductions de capacité et des compressions de personnel en prévision de l'horaire automne-hiver. Au troisième trimestre de 2008, Air Canada a ainsi rabattu sa capacité de 3,5 % par rapport au troisième trimestre de 2007, pour la réduire à nouveau de 7,8 % au quatrième trimestre de 2008 par rapport au quatrième trimestre de 2007. Pour l'exercice 2008, la capacité (exprimée en sièges-milles offerts ou « SMO ») a diminué de 1,2 % par rapport à l'exercice 2007.

Les produits d'exploitation ont augmenté de 436 M\$, ou 4 %, par rapport à 2007, par suite surtout de l'augmentation de 384 M\$, ou 4 %, des produits passages par rapport à la période correspondante de 2007. La hausse des produits passages résulte en grande partie des majorations de tarifs et des suppléments carburant imposés pour atténuer la flambée des prix du kérosène. La croissance de 5,3 % des produits passages par siège-mille offert (« PPSMO ») par rapport à 2007 rend compte d'une hausse de 4,3 % du rendement unitaire en glissement annuel et d'une amélioration de 0,8 point du coefficient d'occupation.

Les charges d'exploitation se sont accrues de 908 M\$, ou 9 %, par rapport à 2007, dont une augmentation de la charge de carburant de 867 M\$, ou 34 %, par rapport à la période correspondante de 2007. Les coûts de propriété, formés des frais de location d'avions et de la charge d'amortissement, ont progressé de 143 M\$, ou 17 %, et rendent compte des investissements réalisés par Air Canada dans l'achat de nouveaux appareils et son programme de réaménagement des cabines.

En 2008, les charges d'exploitation par siège-mille offert (« CESMO ») se sont accrues de 10,2 % par rapport à 2007, en raison surtout de la hausse de la charge de carburant. Exclusion faite de cette charge, les CESMO ont augmenté de 1,7 % par rapport à 2007 en regard d'une capacité réduite de 1,2 %. Cet accroissement découle principalement de la hausse des coûts de propriété unitaires, qui rend compte des investissements qu'Air Canada a faits dans de nouveaux appareils et le réaménagement des cabines de ses appareils existants.

Comme un grand nombre de transporteurs aériens dans le monde, Air Canada a dû relever divers défis de taille en 2008 du fait de la volatilité des prix du carburant, des taux de change, des besoins en liquidités et de la baisse de la demande de voyages par avion. Comme la récession risque de se poursuivre en 2009, les enjeux pour le secteur, y compris Air Canada, seront importants tout au long de l'exercice 2009. La récession devrait avoir des répercussions importantes sur les produits passages et fret de nombreux transporteurs aériens, dont Air Canada. Parallèlement, les prix du carburant devraient baisser en 2009 et les ajustements de capacité effectués en 2008 en raison des prix élevés du carburant devraient amortir ces répercussions. Le niveau d'endettement d'Air Canada demeure élevé et les remboursements de capital et paiements d'intérêts, libellés en grande partie en monnaies étrangères, se poursuivront. Pour de nombreuses sociétés, dont Air Canada, la capitalisation des régimes d'avantages sociaux se ressentira par ailleurs en 2009 de la diminution de la valeur des actifs des régimes. Un certain nombre de conventions collectives visant des employés de la Société expirent en 2009 et l'issue des négociations menant au renouvellement de ces conventions collectives est incertaine. En outre, les marchés du crédit sont demeurés contractés dans la dernière partie de 2008, ce qui a suscité des inquiétudes quant au financement disponible pour un certain nombre d'entreprises, dont Air Canada. Ces facteurs ont eu une incidence sur la vulnérabilité d'Air Canada au risque d'illiquidité au cours de 2008 et représentent des défis continus pour Air Canada et les autres compagnies aériennes. On se reportera à la rubrique 9.3 du présent Rapport de gestion pour une analyse plus détaillée des risques d'illiquidité, lesquels pourraient jouer sur les résultats de son exploitation et sur sa situation de trésorerie à venir.

Même si la direction estime avoir prévu plusieurs pistes d'intervention et mis en évidence d'autres moyens de contrer ces difficultés et d'atténuer les risques d'exploitation et d'illiquidité auxquels la Société est exposée, rien ne garantit qu'elle arrivera à mettre en place ces solutions et à maintenir des liquidités qui seront à la hauteur de ses attentes et pistes d'intervention projetées, notamment si de nouvelles tendances ou conditions viennent les contrer.

5. Stratégie

Notre stratégie commerciale

Gérer efficacement le climat d'incertitude économique sera la priorité d'Air Canada pour 2009. La gestion de la trésorerie a été une priorité d'Air Canada pour 2008, tout comme elle le demeurera dans un avenir rapproché. Cette question est analysée à la rubrique 9.3 du présent Rapport de gestion. Outre l'amélioration de sa situation de trésorerie, les projets de viabilité et de rentabilité durables d'Air Canada portent notamment sur les éléments suivants :

- **Mise du nouveau modèle tarifaire au service du client**

La structure tarifaire transparente et simplifiée d'Air Canada donne aux clients la possibilité de choisir soit des tarifs de marque de haut de gamme et de profiter de tous les attraits dont ils sont assortis, soit des tarifs de bas de gamme qu'ils valoriseront ensuite en les complétant de certains des attraits généralement associés au haut de la gamme. Plusieurs tarifs (*Touriste*, *Loisir*, *Latitude Plus*, *Super Affaires plus bas tarifs* et *Super Affaires Flexible*) sont désormais proposés sur des destinations internationales, dont les Antilles et le Mexique. Cette démarche a permis à Air Canada d'égaliser certains des plus bas tarifs pratiqués sur les marchés où elle est présente, tout en préservant les revenus différentiels que lui rapportent ceux-là de ses clients qui recherchent ouvertement des tarifs plus élevés et le service qui s'y rattache. En 2008, 47 % des clients ayant effectué un vol intra-Canada ont opté pour un tarif de marque plus élevé que celui de *Tango*, tarif le plus bas d'Air Canada (contre 46 % en 2007).

- **Poursuite de notre stratégie commerciale inédite pour accroître le chiffre d'affaires**

En vue de fournir à sa clientèle un plus grand choix d'options de vol, une plus grande portée géographique et une plus grande souplesse sur le plan des achats, début 2008, Air Canada a commencé à proposer une nouvelle formule pour l'achat de ses « passes de vol » sur www.aircanada.com.

Cherchant à proposer des produits aussi nouveaux que singuliers, Air Canada a étendu encore davantage la gamme de ses passes de vol et de ses formules de paiement par abonnements, pour les passes à crédits de vol fixes et les forfaits à déplacements illimités, respectivement. Les passes de vol permettent aux clients de fixer une fois pour toutes leurs frais de voyage en achetant à l'avance des segments de vol multiples applicables à une zone géographique donnée.

En 2008, Air Canada a lancé les passes *Escapade printanière* et *Week-end New York*, une passe *Classe Super Affaires* ainsi que des passes de vols illimités pour le Québec et l'Ontario tout au long de l'été. Air Canada offre aussi à sa clientèle un assortiment de passes de vol taillées à la mesure des consommateurs, qu'ils soient particuliers, PME ou grandes sociétés. En 2008, les revenus qu'Air Canada a tirés de ses passes de vols se sont accrus de 52 % par rapport à 2007, et ont représenté 5,2 % de son chiffre d'affaires pour l'Amérique du Nord.

- **Poursuite de la maîtrise des coûts**

La stratégie commerciale d'Air Canada repose sur l'évaluation et l'amélioration continues de sa base de coûts en vue de maintenir sa compétitivité et de relever les défis auxquels elle fait face. À cet égard, le plan d'Air Canada prévoit les mesures suivantes :

- Le maintien du plan de réduction des coûts, qui suit de près les principaux projets et initiatives axés sur l'augmentation du chiffre d'affaires et la réduction des coûts. En 2008, par des mesures étendues à l'échelle de la compagnie, Air Canada a fait des gains de plus de 90 M\$ au titre de ce plan. Pour 2009, elle vise environ 100 M\$ d'économies.
- Le maintien du programme d'efficacité énergétique de la Société. En 2008, ce programme a rapporté à Air Canada des économies de l'ordre de 20 M\$. Pour 2009, Air Canada vise des économies additionnelles de 15 M\$.
- Un programme de concessions de la part des fournisseurs, qui devraient lui rapporter des économies annuelles de 20 M\$ à 40 M\$.

En 2008, compte tenu de la charge de carburant, les CESMO ont augmenté de 10,2 % par rapport à 2007. Si l'on exclut cette charge, les CESMO ont augmenté de 1,7 % par rapport à 2007. À compter du troisième trimestre de 2008, Air Canada a commencé à réduire sa capacité, ce qui a fait augmenter ses CESMO. Compte non tenu de la charge de carburant, les CESMO pour le premier semestre de 2008 ont baissé de 3,3 % en glissement annuel, tandis que, pour le second semestre, elles se sont accrues de 6,8 % par rapport à un an plus tôt.

Au quatrième trimestre de 2008, les CESMO, exclusion faite de la charge de carburant, ont augmenté de 9,9 % par rapport à la période correspondante de 2007. La réduction de capacité amorcée au second semestre a joué dans la croissance des CESMO en glissement annuel, la base de coûts d'Air Canada étant telle que ses coûts fixes ne varient pas proportionnellement à l'évolution de la capacité à court terme. En outre, certains frais variables, comme la main-d'œuvre, sont progressivement réduits, sans toutefois que ce soit au même rythme que la capacité. C'est ainsi que le plan de compression des effectifs, qui a été annoncé en même temps que la réduction de capacité, n'a commencé à prendre effet qu'en novembre 2008. Air Canada s'attend à ce que ces réductions soient achevées au début de 2009, et d'autres sont prévues ensuite. La forte dépréciation du dollar canadien vis-à-vis du dollar américain au quatrième trimestre de 2008, la diminution de 5,4 % de l'utilisation des appareils et la réduction de 2,8 % de la longueur moyenne des étapes ont aussi contribué à l'augmentation des CESMO (exclusion faite de la charge de carburant) au quatrième trimestre de 2008 par rapport à un an plus tôt.

- **Poursuite d'une saine gestion de la capacité**

Comme cela est dit plus haut, le 17 juin 2008, en réponse à la flambée historique des prix du kérosène, Air Canada a annoncé des réductions de capacité et d'effectifs pour l'horaire automne-hiver.

Au second semestre de 2008, Air Canada a ainsi rabattu de 5,4 % sa capacité par rapport au second semestre de 2007. La baisse de trafic de 3,6 % a été inférieure à la réduction de 5,4 % de la capacité, donnant lieu à une amélioration de 1,6 point du coefficient d'occupation par rapport au second semestre de 2007. En s'appliquant à bien gérer son réseau ainsi que les pressions à la baisse qui se sont exercées sur le secteur de l'aviation commerciale en général, Air Canada a pu mieux harmoniser son offre à la demande passagers.

La capacité en SMO pour l'exercice 2008 a diminué de 1,2 % par rapport à l'exercice 2007. En 2008, la baisse de 0,2 % du trafic a été inférieure à la réduction de 1,2 % de la capacité, donnant lieu à une amélioration de 0,8 point du coefficient d'occupation par rapport à 2007.

Les pressions à la baisse exercées sur la capacité ont généralement un effet positif sur les coefficients d'occupation et donnent lieu à une ventilation des tarifs plus favorable qui fait augmenter les rendements unitaires. La croissance des PPSMO résulte de la hausse soit du coefficient d'occupation, soit du rendement, soit des deux.

Compte tenu du fait que ce ralentissement économique continuera de frapper tant les voyages d'agrément que les voyages d'affaires, l'un des défis d'Air Canada pour 2009 sera de maintenir des coefficients d'occupation élevés tout en continuant de gérer énergiquement sa capacité.

- **Maintien d'un niveau élevé de pénétration et de distribution directe via Internet**

La transparence de la stratégie tarifaire d'Air Canada et la convivialité de sa plateforme électronique ont contribué à sa plus grande pénétration sur le Web, qui lui a en retour permis de réduire ses coûts de distribution.

Air Canada gère deux sites Web, l'un pour les consommateurs et l'autre pour les agences de voyage – les deux sites proposant les mêmes produits exclusifs. Les clients peuvent aussi, grâce à la fonction d'enregistrement en ligne accessible sur le site Web d'Air Canada, s'enregistrer dans les 24 heures précédant leur vol d'Air Canada au départ de n'importe quelle ville du Canada, ainsi qu'à partir de la plupart des villes des États-Unis ou d'ailleurs à destination du Canada, ce qui permet à la Société de réaliser des économies tout en améliorant la satisfaction de ses clients. Pour les ventes de vols intra-Canada, le taux de pénétration en 2008 a été de 66 %, en hausse de 3 points par rapport à 2007 (63 %), tandis que, pour les ventes combinées de vols intérieurs et de vols transfrontaliers avec les États-Unis, le taux de pénétration Web a été de 54 %, soit 4 points de plus qu'en 2007. En 2008, 74 % des ventes de vols intra-Canada, soit 64 % une fois combinées avec les ventes de vols transfrontaliers,

ont été faites directement avec Air Canada, soit en ligne, soit en passant par un centre d'appels (contre 73 % des ventes de vols intérieurs, ou 61 % en combinaison avec les ventes de vols transfrontaliers, en 2007).

- **Valorisation de l'offre de produits grâce à un réseau repensé et à un parc renouvelé**

En Amérique du Nord, Air Canada a adopté une stratégie réseau basée sur la demande, au titre de laquelle elle recourt à de gros biréacteurs régionaux, dont les coûts par parcours sont moindres que les moyens-porteurs classiques. Dès 2005, Air Canada a progressivement intégré à son parc 15 appareils E-175 et 45 appareils E-190 d'Embraer. Cela lui a permis d'augmenter les fréquences sur certaines liaisons clés, de maintenir des fréquences compétitives sur d'autres lignes et de lancer de nouveaux services sans escale sur des destinations où une demande s'était fait sentir.

Pour soutenir son expansion à l'international et proposer des avions de qualité supérieure sur les lignes internationales au départ et à destination du Canada, Air Canada a commencé en 2007 à introduire progressivement dans son parc 16 appareils 777 de Boeing. L'un de deux autres 777 en commande doit lui être livré au premier trimestre de 2009 et le dernier, au troisième trimestre de 2009. Les nouveaux 777 contribuent à moderniser et à redimensionner le parc, tout en réduisant les coûts d'exploitation, notamment sur les plans du carburant et de la maintenance, outre les économies d'échelle et les gains de productivité de la main-d'œuvre qu'ils rendent possibles. Ce nouvel appareil permet en outre à Air Canada de percer sur de nouveaux créneaux qu'elle ne pouvait auparavant desservir de façon rentable.

Pour rester compétitive, Air Canada doit, outre l'achat de nouveaux appareils et le retrait du service des appareils moins efficaces, proposer à ses clients un produit de calibre mondial. Dès 2006, Air Canada a entrepris le réaménagement des cabines de ses appareils existants. À ce jour, la Société a modernisé les cabines de tous ses appareils en exploitation, hormis sept A330 d'Airbus et un 767-300 de Boeing. Alors que les nouveaux Embraer et 777 de Boeing sont livrés déjà équipés des nouveaux sièges et systèmes de divertissement, les appareils réaménagés ont été équipés de nouveaux sièges munis de systèmes de divertissement, tandis que des prises électriques ont été incorporées à chaque siège de la classe économique et des services *Affaires* et *Super Affaires*.

On se reportera à la rubrique 8 pour un complément d'information sur le parc aérien d'Air Canada.

- **Mise de la technologie au service des relations client et de la réduction des coûts**

Nouveau système de réservation

Un nouveau système de réservation en ligne est en cours d'élaboration. À terme, ce système viendra remplacer les applications qu'Air Canada utilisait jusqu'alors pour les réservations passagers et le traitement de la clientèle dans les aéroports. Appelé POLARIS, le nouveau système a été conçu pour être à la fois innovateur, adaptable et économique. Il permettra notamment à Air Canada de rationaliser et de faciliter le processus de réservation et de voyage tant pour ses clients que pour ses employés, et d'intégrer plus rapidement les produits nouveaux et inédits mis sur le marché en vue d'améliorer l'expérience client. Le programme POLARIS sera mis en œuvre par étapes.

Le système sera notamment doté d'une base de données réunissant les profils clients, qui servira de registre central d'information sur les passagers et fournira autant d'occasions d'améliorer les prestations. Une autre application en développement est une base de données sur les clients, où seront comptabilisés leurs crédits de vol et leurs débits. Cette application sera notamment utile pour mettre en évidence les crédits inutilisés et fidéliser davantage la clientèle.

Ces nouvelles fonctions et d'autres aideront à valoriser l'expérience du système de réservation tant pour les clients que pour les employés. Du point de vue du client, cela simplifiera la démarche, fournira des options de libre-service, élargira et individualisera le choix et donnera plus de valeur, de transparence et de cohérence d'un point de service, aéroport ou pays à l'autre. Du point de vue du personnel, le système simplifiera la démarche, en plus de procurer une interface intuitive, conviviale et uniforme d'un point de service à l'autre. Au final, le système permettra de gagner du temps et de réduire les formalités, ce qui libérera le personnel pour mieux servir directement le client.

La première phase de la mise en œuvre du système, qui prévoyait l'implantation d'une application de gestion documentaire tournant sur Internet pour toutes les politiques et procédures, est presque achevée. Les deux phases suivantes consisteront à finaliser l'élaboration du système de réservation et du système de gestion des départs et à en assurer la transition. Air Canada continue de déterminer le calendrier de réalisation de POLARIS, dont certaines composantes devraient entrer en production d'ici la fin de 2010.

Produits libre-service

En 2008, Air Canada a continué d'offrir aux passagers des outils libre-service, comme l'enregistrement mobile, l'enregistrement en ligne et l'autoétiquetage de bagages aux bornes aéroportuaires. Ce faisant, elle a simplifié encore davantage toute la démarche et rehaussé l'expérience de voyage pour ses clients, tout en abaissant ses coûts. En 2008, 56 % des clients d'Air Canada ont utilisé ses produits libre-service dans le monde (55 % en 2007). Au Canada, le recours aux produits libre-service est passé de 59 % en 2007 à 61 % en 2008. Les services d'enregistrement mobile ou en ligne sont offerts pour tous les aéroports canadiens ainsi que pour 38 escales aux États-Unis et 42 escales dans le reste du monde. En outre, les clients ont désormais la possibilité de payer d'avance les suppléments pour bagages excédentaires au moment de leur enregistrement en ligne ou à une borne aéroportuaire.

En novembre 2008, Air Canada a célébré le 10^e anniversaire du lancement de ses bornes libre-service. Il y en a maintenant dans 41 escales dans le monde, dont près d'un millier, gérées par les aéroports, à partir desquelles on peut s'enregistrer pour les vols d'Air Canada. En décembre, Air Canada et Jazz ont lancé une nouvelle version allégée de la borne d'enregistrement appelée borne d'enregistrement de série A. Les nouvelles bornes ont été déployées dans neuf escales de Jazz au Canada.

L'autoétiquetage des bagages est maintenant possible pour les voyageurs passant par les aéroports Montréal-Trudeau, Vancouver, Toronto-Pearson, Paris-Charles-de-Gaulle et Londres-Heathrow. En 2008, les bagages autoétiquetés ont augmenté de 413 % en volume, tandis qu'environ un million de passagers ont eu recours à l'autoétiquetage. Les clients d'Air Canada peuvent aussi profiter des nouveaux comptoirs de dépôt rapide des bagages aux aéroports de Montréal, Vancouver et Londres.

De plus, en 2008, Air Canada a amélioré son service d'avis sur les vols, en vue de fournir plus de détails aux voyageurs dans l'éventualité où il y aurait eu un changement à leur plan de vol.

Pour 2009, Air Canada compte lancer de nouveaux produits libre-service et améliorer ses applications existantes en vue de simplifier les formalités avant le vol. C'est ainsi qu'elle entend proposer ses applications de bornes dans de nouvelles langues (coréen, allemand, mandarin, japonais et espagnol), ainsi que des services mobiles pour applications d'origine aux clients équipés de téléphones intelligents (*iPhone*^{mc}, *BlackBerry*^{mc}, etc.), à qui il sera proposé un ensemble de services qui amélioreront globalement l'expérience client. Air Canada prévoit aussi lancer une nouvelle carte d'accès à bord électronique dans des escales sélectionnées des États-Unis et d'Europe. Enfin, le nouveau produit d'enregistrement anticipé donnera aux clients la possibilité de s'enregistrer pour un vol aussitôt que la réservation sera faite et de recevoir leur carte d'accès à bord par courriel ou service mobile 24 heures avant le départ prévu.

NetLine

La technologie vétuste des systèmes d'exploitation d'Air Canada est en voie d'être remplacée par NetLine, une suite d'applications intégrée. Ce nouveau système rendra possibles des gains de productivité sur le plan de l'exploitation en fournissant en temps réel des informations de meilleure qualité. De plus, NetLine permettra à la Société de s'adapter plus facilement et à moindre coût à l'évolution de ses besoins d'exploitation, du fait qu'il pourra accueillir les technologies de nouvelle génération.

OASIS

OASIS (*Online Aircraft Support Integrated Solution*) est une initiative menée à l'échelle de la Société et visant à moderniser le système classique d'ingénierie et de maintenance d'Air Canada, appelé ARTOS. Ce système fournit des informations sur l'état des appareils et leur maintenance programmée, les dossiers techniques des appareils, les données de gestion des configurations et de conformité aux normes de navigabilité, ainsi que les données de gestion et de planification des stocks.

Vu la complexité croissante des opérations aériennes d'aujourd'hui, il a été décidé de remplacer les applications actuelles par une plateforme intégrée au coût plus avantageux. La nouvelle plateforme, qu'on pourra facilement valoriser par la suite, a été conçue pour fournir à la division de maintenance d'Air Canada les fonctionnalités dont elle a besoin, et pour aider la Société à améliorer la disponibilité de ses appareils, à faire des gains dans la gestion de ses ressources, installations et matériels, et à mieux gérer son information, tout en réduisant globalement sa facture informatique.

En 2008, Air Canada a amorcé la phase conceptuelle du projet, dont les éléments fonctionnels devraient commencer à prendre place tout au long de 2009 et 2010. Pour 2009, Air Canada entend finaliser la solution et en commencer la mise en œuvre vers la fin de 2009. À nouveau, cette implantation devrait s'effectuer par étapes échelonnées sur 2009 et 2010.

- **Maintien de bonnes relations du travail**

Au Canada, Air Canada a conclu, en 2003 et 2004, avec ses pilotes, ses agents de bord, ses ouvriers de maintenance, certains employés de bureau et des finances, des agents service clientèle, des employés des aires de service et du fret, et des répartiteurs, des conventions collectives qui viennent à expiration en 2009. Les conventions avec deux groupes de préposés à l'affectation des équipages expirent également en 2009. Pendant toute la durée d'effet de ces conventions, il est illégal de faire la grève ou de mettre le personnel en lockout.

Le 19 décembre 2008, Air Canada a annoncé que ses agents service clientèle basés aux États-Unis et représentés par l'International Brotherhood of Teamsters (« IBT ») avaient ratifié le projet de convention. L'IBT représente environ 650 salariés d'Air Canada affectés aux services aéroportuaires, au fret et aux centres d'appels aux États-Unis. La convention de trois ans entre en vigueur le 1^{er} juillet 2009.

Le 14 janvier 2009, Air Canada a annoncé avoir conclu un accord préliminaire sur une convention collective de trois ans avec la section locale 2002 du Syndicat des travailleurs et travailleuses de l'automobile (« TCA »). Les quelque 5 000 agents service clientèle et agents ventes d'Air Canada représentés par les TCA devaient ratifier le projet d'accord par voie de scrutin. Ce projet comprend également un plan détaillé pour les employés de la Société actuellement en poste au Centre Contact Aéroplan afin qu'ils puissent passer au service d'Aéroplan ou demeurer à celui d'Air Canada. Il en va de même pour les autres employés d'Air Canada touchés qui peuvent demander un transfert à Aéroplan. Le 28 janvier 2009, Air Canada a annoncé avoir été avisée par la section 2002 du Syndicat que l'accord préliminaire du 14 janvier 2009 n'avait pas été ratifié par ses membres.

En 2005, Air Canada a lancé des programmes incitatifs et de participation aux bénéfices visant à reconnaître le rôle primordial joué par le personnel dans son succès. Le programme *Une réussite partagée* vise à faire ressortir le lien entre rendement et rémunération, en versant aux employés des primes chaque mois où les cibles d'exploitation sont atteintes. Les programmes leur donnent en outre la possibilité de participer au bénéfice de fin d'exercice avant impôts, à condition que les objectifs généraux de l'entreprise ainsi que ses objectifs financiers et opérationnels aient été atteints. Dans chaque cas, les employés touchent les montants prévus au titre du programme *Une réussite partagée* ou du plan annuel de participation aux bénéfices, selon ce qui est le plus élevé. En 2008, un total de 33 M\$ a été versé à l'avance au titre du programme *Une réussite partagée*.

Air Canada est l'un des rares transporteurs nord-américains à proposer à ses salariés des régimes de retraite à prestations déterminées. Air Canada assure des prestations de retraite déterminées à l'ensemble de ses employés syndiqués et à la plupart de ses cadres. En 2008, la Société a cotisé 456 M\$ à ces régimes, dont 189 M\$ au titre du coût des services passés, comme le lui enjoint l'entente conclue avec le Bureau du surintendant des institutions financières (« BSIF »). On se reportera à la rubrique 9.6 pour un complément d'information sur les obligations d'Air Canada au titre de la capitalisation de ses régimes de retraite.

En 2007, dans le cadre de son objectif permanent d'améliorer ses relations avec le personnel, Air Canada a mené à bien un programme de formation de deux jours à l'intention de la quasi-totalité du personnel cadre, dont les cadres supérieurs et dirigeants de la Société. Appelé *Les relations, ça compte*, ce programme visait l'acquisition par le personnel des habiletés requises en matière de leadership, de communication efficace et de responsabilisation personnelle. Au premier trimestre de 2008, ce programme a été étendu aux employés syndiqués de première ligne occupant des fonctions de leadership.

Fin 2007, Air Canada a amorcé un deuxième programme de formation, cette fois autour du thème des relations institutionnelles entre Air Canada et ses syndicats. Intitulé *Les relations du travail, ça compte*, ce programme vise à procurer aux participants les connaissances, habiletés et outils nécessaires pour construire et entretenir, avec les représentants syndicaux et le personnel syndiqué, des relations sincères, constructives et conformes à la philosophie d'Air Canada en matière de relations du travail. La quasi-totalité des dirigeants, cadres supérieurs et cadres de première ligne ont suivi cette formation.

En 2008, Air Canada a aussi commencé à offrir un cours intensif sur tous les aspects du service client. Le programme de formation de base à l'intention des chefs du Service clientèle vise à fournir aux cadres les habiletés nécessaires pour encadrer et soutenir leurs employés dans la prestation d'un service hors pair à la clientèle. Le programme prévoit notamment une formation en classe, complétée par un encadrement sur le terrain, visant à favoriser la mise en commun des meilleures pratiques dans toute l'entreprise.

6. Résultats d'exploitation – Comparaison des quatrièmes trimestres 2008 et 2007

Le tableau et l'analyse ci-après comparent les résultats d'Air Canada pour les quatrièmes trimestres 2008 et 2007.

(en millions de dollars canadiens, sauf les montants par action)	Quatrièmes trimestres		Variation	
	2008	2007	(\$)	(%)
Produits d'exploitation				
Passages	2 182 \$	2 196 \$	(14) \$	(1)
Fret	113	142	(29)	(20)
Autres	203	175	28	16
	2 498	2 513	(15)	(1)
Charges d'exploitation				
Carburant avions	792	615	177	29
Salaires et charges sociales	444	468	(24)	(5)
Redevances aéroportuaires et de navigation	230	238	(8)	(3)
CAC conclu avec Jazz	237	227	10	4
Amortissement	174	140	34	24
Maintenance avions	157	173	(16)	(9)
Restauration et fournitures connexes	70	67	3	4
Communications et technologies de l'information	72	67	5	7
Locations avions	80	62	18	29
Commissions	40	37	3	8
Autres	348	347	1	-
	2 644	2 441	203	8
Bénéfice (perte) d'exploitation	(146)	72	(218)	
Produits (charges) hors exploitation				
Intérêts créditeurs	11	22	(11)	
Intérêts débiteurs	(88)	(89)	1	
Intérêts capitalisés	6	20	(14)	
Perte à la cession d'actifs	(5)	-	(5)	
Gain (perte) sur instruments financiers constatés à la juste valeur	32	(1)	33	
Autres	-	(4)	4	
	(44)	(52)	8	
Bénéfice (perte) avant les éléments suivants	(190)	20	(210)	
Participation sans contrôle	(4)	(3)	(1)	
Gain (perte) de change	(527)	20	(547)	
Charge d'impôts sur les bénéfices	(6)	(2)	(4)	
Bénéfice (perte) de la période	(727) \$	35 \$	(762) \$	
BAILALA ¹⁾	108 \$	274 \$	(166) \$	
Résultat de base et dilué par action	(7,27) \$	0,35 \$	(7,62) \$	

1) Voir la rubrique 20, Mesures financières hors PCGR, pour un rapprochement du BAILALA au résultat d'exploitation.

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

Baisse de 0,6 % des produits passages réseau par rapport au 4^e trimestre de 2007

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

Comparativement au quatrième trimestre de 2007, les produits passages de 2 182 M\$ pour le quatrième trimestre de 2008 se sont repliés de 14 M\$, ou 0,6 %, par suite d'une baisse du trafic. Au quatrième trimestre de 2008, les produits passages ont reculé de 47 M\$, ou 3,3 %, sur les lignes nord-américaines, tandis que, sur les lignes internationales, ils se sont accrus de 33 M\$, ou 4,3 %, par rapport au quatrième trimestre de 2007. La baisse générale des produits passages entraînée par la réduction de capacité a été en partie annulée par les produits supplémentaires tirés des majorations de tarifs et suppléments carburant. La réduction de capacité découlant de la baisse de trafic sur un grand nombre de lignes a aussi donné lieu à une meilleure ventilation globale des tarifs économiques, laquelle a fait monter le rendement moyen pour le réseau. Parmi les facteurs qui ont contribué à la variation des produits passages réseau du quatrième trimestre par rapport à un an plus tôt, figurent les suivants :

- Au quatrième trimestre de 2008, le rendement réseau ajusté s'est amélioré de 6,2 % (ce qui ne tient pas compte de l'ajustement favorable de 26 M\$ du quatrième trimestre de 2007) par rapport au quatrième trimestre de 2007, reflétant en cela la hausse du rendement unitaire sur tous les segments de marché. Cette hausse du rendement est surtout attribuable à la majoration des tarifs et des suppléments carburant et à l'effet favorable du change sur les produits libellés en devises. Une ventilation des tarifs plus favorable en classe économique a aussi joué dans l'amélioration du rendement par rapport au quatrième trimestre de 2007. Dans la cabine à haut rapport, le rendement s'est replié de 1,1 %, traduisant des diminutions sur tous les segments de marché à l'exception des lignes intérieures et des « autres » lignes, formées des destinations sur le Pacifique Sud, les Antilles, le Mexique et l'Amérique du Sud.
- La dépréciation du dollar canadien au quatrième trimestre de 2008, qui a fait augmenter la valeur en dollars canadiens des ventes réalisées à l'étranger, a eu des retombées positives sur les produits libellés en devises et fait monter de 35 M\$ les produits passages du quatrième trimestre de 2008 par rapport à ceux du quatrième trimestre de 2007. En glissement annuel, le rendement unitaire s'est amélioré d'environ 1,6 point au quatrième trimestre de 2008, en raison de l'effet favorable du change.
- Au quatrième trimestre de 2008, Air Canada a réduit sa capacité globale de 7,8 % par rapport au quatrième trimestre de 2007. Ces réductions ont été opérées sur tous les segments de marché à l'exception des « autres » lignes. Environ la moitié de la réduction de capacité a été réalisée par un abaissement des fréquences sur les lignes existantes et l'annulation du service sur un petit nombre de destinations non rentables, le reste étant attribuable à l'usage croissant de plus petits appareils.
- Au quatrième trimestre de 2008, la baisse de 5,3 % du trafic a été inférieure à la baisse de 7,8 % de la capacité, d'où une hausse de 2,1 points du coefficient d'occupation par rapport au quatrième trimestre de 2007. Le coefficient d'occupation s'est amélioré sur tous les segments, à l'exception des « autres » lignes, où le trafic n'a pas complètement suivi l'augmentation des capacités.
- Au quatrième trimestre de 2008, les PPSMO ajustés se sont accrus de 9,1 % par rapport au quatrième trimestre de 2007, en raison surtout de la croissance du rendement, mais aussi de l'amélioration du coefficient d'occupation. Des améliorations des PPSMO ont été observées sur tous les segments.

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

4 ^e trimestre de 2008 par rapport au 4 ^e trimestre de 2007	Produits passages Variation (%)	Capacité (en SMO) Variation (%)	Trafic (en PMP) Variation (%)	Coefficient d'occupation Variation (en points)	Rendement unitaire Variation (%)	PPSMO Variation (%)
Lignes intérieures	(1,2)	(4,3)	(3,3)	0,9	2,2	3,2
Lignes transfrontalières	(7,7)	(15,0)	(12,8)	2,0	5,9	8,6
Lignes transatlantiques	5,3	(7,2)	(3,7)	2,9	9,5	13,5
Lignes transpacifiques	5,2	(17,7)	(10,4)	7,1	17,4	27,9
Autres lignes	1,0	10,2	7,3	(2,0)	(5,9)	(8,4)
Autres lignes ¹⁾	17,4	10,2	7,3	(2,0)	9,3	6,5
Réseau	(0,6)	(7,8)	(5,3)	2,1	4,9	7,8
Réseau ¹⁾	0,5	(7,8)	(5,3)	2,1	6,2	9,1

1) Les variations en pourcentage des produits passages, du rendement unitaire et des PPSMO pour les Autres lignes et le Réseau tiennent compte du retrait de 26 M\$ au quatrième trimestre de 2007. Cet ajustement était lié à une révision des estimations comptables.

La baisse de 7,8 % de la capacité réseau en SMO au quatrième trimestre de 2008 par rapport au quatrième trimestre de 2007 cadre avec la réduction de capacité en SMO de l'ordre de 7,0 % à 8,0 % qui avait été projetée dans le communiqué du 7 novembre 2008 de la Société.

Baisse de 1,2 % des produits passages intérieurs par rapport au 4^e trimestre de 2007

À hauteur de 960 M\$ au quatrième trimestre de 2008, les produits passages tirés des lignes intérieures sont de 12 M\$, ou 1,2 %, inférieurs à ceux du quatrième trimestre de 2007 en raison du repli de la demande. L'augmentation du rendement au quatrième trimestre de 2008 a été plus qu'annulée par une baisse du trafic. Parmi les facteurs qui ont contribué à la variation des produits passages intérieurs du quatrième trimestre par rapport à un an plus tôt, figurent les suivants :

- Au quatrième trimestre de 2008, le rendement unitaire s'est accru de 2,2 % par rapport au quatrième trimestre de 2007 du fait principalement des majorations tarifaires.
- La dépréciation du dollar canadien au quatrième trimestre de 2008, qui a fait augmenter la valeur en dollars canadiens des ventes réalisées à l'étranger, a eu des retombées positives sur les produits libellés en devises et fait monter de 6 M\$ les produits passages intérieurs du quatrième trimestre de 2008 par rapport à ceux du quatrième trimestre de 2007.
- Au quatrième trimestre de 2008, le trafic a régressé de 3,3 % en regard d'une capacité qui a été réduite de 4,3 %, faisant monter de 0,9 point le coefficient d'occupation par rapport au quatrième trimestre de 2007. Les baisses de capacité se sont répercutées sur tous les segments et ont été surtout opérées par la réduction des fréquences sur les destinations existantes.
- Au quatrième trimestre de 2008, les PPSMO ont progressé de 3,2 % par rapport au quatrième trimestre de 2007 par suite de l'amélioration du rendement et, dans une moindre mesure, du coefficient d'occupation.

Baisse de 7,7 % des produits passages transfrontaliers par rapport au 4^e trimestre de 2007

À hauteur de 421 M\$ au quatrième trimestre de 2008, les produits passages tirés des lignes transfrontalières avec les États-Unis s'inscrivent en baisse de 35 M\$, ou 7,7 %, par rapport au quatrième trimestre de 2007, par suite du repli du trafic. Le rendement plus élevé du quatrième trimestre de 2008 par rapport au quatrième trimestre de 2007 a été plus qu'annulé par la baisse du trafic. Parmi les facteurs qui ont contribué à la variation des produits passages transfrontaliers du quatrième trimestre par rapport à un an plus tôt, figurent les suivants :

- Au quatrième trimestre de 2008, le rendement unitaire s'est amélioré de 5,9 % par rapport au quatrième trimestre de 2007 en raison surtout de l'effet favorable du change, mais aussi des majorations tarifaires. Les réductions de capacité, qui ont surtout frappé les vols long-courriers et les destinations vacances au rendement généralement moindre, ont aussi donné lieu à une hausse globale du rendement moyen sur les lignes transfrontalières avec les États-Unis comparativement au quatrième trimestre de 2007.

- La dépréciation du dollar canadien au quatrième trimestre de 2008, qui a fait augmenter la valeur en dollars canadiens des ventes réalisées à l'étranger, a eu des retombées positives sur les produits libellés en devises et fait augmenter de 11 M\$ les produits passages transfrontaliers du quatrième trimestre de 2008 par rapport à ceux du quatrième trimestre de 2007.
- Au quatrième trimestre de 2008, la capacité a été réduite de 15,0 % par rapport au quatrième trimestre de 2007. Cette réduction s'est surtout opérée par le recours accru à de plus petits appareils. Anticipant la baisse du trafic d'agrément discrétionnaire qui allait découler du ralentissement de l'économie et des majorations tarifaires, Air Canada a diminué le nombre de sièges offerts sur les lignes de la Californie, de Las Vegas et de la Floride. Elle a aussi réduit son offre de sièges sur Hawaii par suite du lancement du service sans escale de Vancouver à Sydney qui, jusqu'à récemment, faisait escale à Hawaii. La ligne Vancouver – Sydney est comptabilisée dans les produits passages des « autres » lignes.
- Au quatrième trimestre de 2008, le trafic s'est replié de 12,8 % en regard d'une capacité qui a été rabattue de 15,0 %, faisant monter de 2,0 points le coefficient d'occupation par rapport au quatrième trimestre de 2007. Le trafic en cabine de haut rapport a diminué par suite de ce que la Société estime être en grande partie la conséquence du ralentissement économique et de la compression des frais de déplacements professionnels.
- Au quatrième trimestre de 2008, les PPSMO se sont accrus de 8,6 % par rapport au quatrième trimestre de 2007 du fait de l'amélioration du rendement unitaire et du coefficient d'occupation.

Augmentation de 5,3 % des produits passages transatlantiques par rapport au 4^e trimestre de 2007

Pour le quatrième trimestre de 2008, les produits passages tirés des lignes transatlantiques se chiffrent à 394 M\$, en hausse de 20 M\$, ou 5,3 %, par rapport au quatrième trimestre de 2007, en raison d'une croissance marquée du rendement qui a plus qu'annulé la baisse du trafic. Parmi les facteurs qui ont contribué à la variation des produits passages transatlantiques du quatrième trimestre par rapport à un an plus tôt, figurent les suivants :

- Au quatrième trimestre de 2008, le rendement s'est amélioré de 9,5 % par rapport au quatrième trimestre de 2007, traduisant en cela des gains de rendement sur toutes les lignes transatlantiques. L'amélioration globale du rendement sur le segment transatlantique par rapport au quatrième trimestre de 2007 est attribuable à une combinaison de majorations de tarifs et d'augmentations de suppléments carburant, et à une amélioration de la ventilation des tarifs en cabine économique. Plusieurs initiatives ont été mises en place pour maintenir le trafic en cabine de haut rapport; celles-ci se sont répercutées à la baisse sur le rendement de ce segment.
- La dépréciation du dollar canadien au quatrième trimestre de 2008, qui a fait augmenter la valeur en dollars canadiens des ventes réalisées à l'étranger, a eu des retombées positives sur les produits libellés en devises et fait monter de 7 M\$ les produits passages transatlantiques du quatrième trimestre de 2008 par rapport à ceux du quatrième trimestre de 2007.
- Au quatrième trimestre de 2008, la capacité a été réduite de 7,2 % par rapport au quatrième trimestre de 2007. Les coupures ont surtout été opérées sur les lignes britanniques, surtout par des ajustements ponctuels des fréquences et le recours accru à de plus petits appareils sur les lignes existantes. En outre, fin octobre, le service Toronto – Rome a été interrompu pour l'hiver. Au quatrième trimestre de 2008, la capacité sur l'Allemagne au départ du Canada a été accrue de 4,8 %, en raison notamment du lancement par Air Canada de la ligne Ottawa – Francfort et de l'augmentation de la fréquence de la ligne Toronto – Francfort, augmentation qui a été tempérée par la réduction du service Calgary – Francfort.
- Au quatrième trimestre de 2008, le trafic s'est replié de 3,7 % en regard d'une capacité qui a été rabattue de 7,2 %, faisant monter de 2,9 points le coefficient d'occupation par rapport au quatrième trimestre de 2007. En ce qui concerne le Royaume-Uni, le trafic a diminué de 3,7 % en regard d'une capacité qui a été réduite de 10,8 %, donnant lieu à une amélioration de 5,9 points du coefficient d'occupation.
- Au quatrième trimestre de 2008, les PPSMO ont été supérieurs de 13,5 % à ceux du quatrième trimestre de 2007 par suite de l'amélioration à la fois du rendement et du coefficient d'occupation.

Augmentation de 5,2 % des produits passages transpacifiques par rapport au 4^e trimestre de 2007

Au quatrième trimestre de 2008, les produits passages tirés des lignes transpacifiques se sont chiffrés à 220 M\$, en hausse de 11 M\$, ou 5,2 %, par rapport au quatrième trimestre de 2007, en raison de la croissance marquée du rendement unitaire qui a plus que contrebalancé la baisse du trafic. Parmi les facteurs qui ont contribué à la variation des produits passages transpacifiques du quatrième trimestre par rapport à un an plus tôt, figurent les suivants :

- Au quatrième trimestre de 2008, le rendement unitaire a progressé de 17,4 % par rapport au quatrième trimestre de 2007, traduisant en cela la croissance du rendement sur tout le segment transpacifique. La montée du tarif moyen en cabine économique par suite d'une combinaison plus favorable des tarifs, conjuguée à une majoration des suppléments carburant, a aussi joué dans la croissance du rendement des lignes transpacifiques par rapport au quatrième trimestre de 2007. Plusieurs initiatives ont été mises en place pour maintenir le trafic en cabine de haut rapport; celles-ci se sont répercutées à la baisse sur le rendement de ce segment.
- La dépréciation du dollar canadien au quatrième trimestre de 2008, qui a fait augmenter la valeur en dollars canadiens des ventes réalisées à l'étranger, a eu des retombées positives sur les produits libellés en devises et fait monter de 7 M\$ les produits passages transpacifiques du quatrième trimestre de 2008 par rapport à ceux du quatrième trimestre de 2007.
- Au quatrième trimestre de 2008, la capacité a été réduite de 17,7 % par rapport au quatrième trimestre de 2007, les coupures ayant frappé la totalité des lignes existantes par la voie surtout d'une réduction des fréquences. Cette réduction est surtout attribuable à l'annulation du service Vancouver – Osaka, à l'interruption hivernale du service Toronto – Tokyo et à la réduction des lignes vers la Chine au départ de Vancouver, qui ont été ramenées d'un service quotidien à un service assuré trois fois la semaine sur Beijing et quatre fois la semaine sur Shanghai. Le recours à des gros-porteurs de plus grande taille sur Hong Kong et Tokyo au départ de Vancouver a permis d'atténuer la réduction de la capacité sur ces lignes.
- Au quatrième trimestre de 2008, le trafic a diminué de 10,4 % en regard d'une capacité réduite de 17,7 %, d'où une amélioration de 7,1 points du coefficient d'occupation par rapport au quatrième trimestre de 2007.
- Au quatrième trimestre de 2008, les PPSMO se sont accrus de 27,9 % par rapport au quatrième trimestre de 2007 par suite de la croissance à la fois du rendement unitaire et du coefficient d'occupation.

Augmentation de 1,0 % des autres produits passages par rapport au 4^e trimestre de 2007

Les produits passages tirés des « autres » lignes (Pacifique Sud, Antilles, Mexique et Amérique du Sud) se montent à 187 M\$ pour le quatrième trimestre de 2008, en progression de 2 M\$, ou 1 %, par rapport au quatrième trimestre de 2007, par suite de la croissance du trafic et du rendement. Parmi les facteurs qui ont contribué à la variation des autres produits passages du quatrième trimestre par rapport à un an plus tôt, figurent les suivants :

- Au quatrième trimestre de 2008, le trafic s'est accru de 7,3 % en regard d'une croissance de 10,2 % de la capacité, faisant baisser de 2,0 points le coefficient d'occupation comparativement au quatrième trimestre de 2007. La croissance du trafic sur ces marchés rend compte principalement de l'ajout d'un nouveau service sans escale entre Vancouver et Sydney, en Australie, désormais assuré par 777-200 de Boeing. Pour la majeure partie du quatrième trimestre de 2007, ce service faisait escale à Hawaii et était assuré par 767-300 de Boeing, le segment Vancouver-Hawaii étant alors comptabilisé dans les produits passages transfrontaliers avec les États-Unis. La hausse de la capacité sur les destinations d'agrément traditionnelles et sur l'Amérique du Sud a également joué dans la croissance du trafic par rapport à la période correspondante de 2007. De plus, à compter du 1^{er} décembre 2008, le service sur São Paulo a été valorisé par le passage d'un appareil 767-300 à un appareil 777 de Boeing, et un nouveau service sans escale a été lancé à destination de Buenos Aires. En 2007, ce service était assuré avec une escale à Santiago.
- Au quatrième trimestre de 2008, le rendement ajusté s'est amélioré de 9,3 % (ce qui ne tient pas compte de l'ajustement favorable de 26 M\$ du quatrième trimestre de 2007) par rapport au quatrième trimestre de 2007, par suite surtout de la majoration des tarifs et des suppléments carburant. Cette hausse du rendement a pu être réalisée en dépit d'une augmentation de 7,1 % de la longueur moyenne des étapes par rapport à la même période de 2007.

- La dépréciation du dollar canadien au quatrième trimestre de 2008, qui a fait augmenter la valeur en dollars canadiens des ventes réalisées à l'étranger, a eu des retombées positives sur les produits libellés en devises et fait monter de 4 M\$ les « autres » produits passages du quatrième trimestre de 2008 par rapport à ceux du quatrième trimestre de 2007.
- Au quatrième trimestre de 2008, les PPSMO ajustés ont augmenté de 6,5 % par rapport au quatrième trimestre de 2007 en raison de la croissance du rendement.

Baisse de 20 % des produits fret par rapport au 4^e trimestre de 2007

Pour le quatrième trimestre de 2008, les produits tirés du transport de fret aérien se sont chiffrés à 113 M\$, en baisse de 29 M\$, ou 20 %, par rapport au quatrième trimestre de 2007. Du fait de l'abandon des transports par avions-cargos en 2008, cette baisse est attribuable pour presque les deux tiers au repli des produits tirés des transports tout-cargo. Les produits tirés des transports de fret aérien normal ont diminué de 10 M\$, ou 8 %, par suite surtout de la baisse des affaires sur les lignes intérieures, transfrontalières et transpacifiques. Les produits tout-cargo ont régressé de 19 M\$, étant donné qu'aucun avion-cargo MD-11 n'a été exploité au quatrième trimestre de 2008, contre un MD-11 à la période correspondante de 2007. Le rendement fret réseau par tonne-mille payante s'est amélioré de 7 %, en raison des retombées favorables du change et, dans une moindre mesure, de l'augmentation des suppléments carburant. Parmi les facteurs qui ont contribué à la variation des produits fret et passages du quatrième trimestre par rapport à un an plus tôt, figurent les suivants :

- Au quatrième trimestre de 2008, le trafic réseau a baissé de 25 % par rapport au quatrième trimestre de 2007, par suite surtout de l'abandon des opérations tout-cargo par MD-11. Le trafic de fret aérien acheminé par des appareils autres que des cargos a diminué de 14 %, en raison du recul des volumes emportés sur les lignes intérieures par suite de la résiliation, à la mi-septembre, du service assuré pour le compte de Postes Canada, ainsi que sur les lignes transpacifiques et transfrontalières dans la foulée surtout de la réduction de capacité. Le recul de la demande à l'égard des transports de fret aérien a également joué dans la baisse du trafic de fret.
- Au quatrième trimestre de 2008, la dépréciation du dollar canadien (par rapport aux monnaies européennes correspondantes plus fortes) a eu des retombées positives d'environ 9 M\$ sur la valeur des produits libellés en devises.

Augmentation de 16 % des autres produits par rapport au 4^e trimestre de 2007

Pour le quatrième trimestre de 2008, les autres produits se montent à 203 M\$, en hausse de 28 M\$, ou 16 %, par rapport au quatrième trimestre de 2007, en raison surtout de l'augmentation de 21 M\$ des produits tirés de la sous-location d'avions, dont 5 M\$ sont attribuables à l'effet favorable du change sur les sous-locations libellées en dollars US. Les autres facteurs ont donné lieu à une augmentation nette de 7 M\$.

Augmentation de 9,9 % des CESMO (exclusion faite de la charge de carburant) par rapport au 4^e trimestre de 2007

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

Compte tenu de la charge de carburant, les CESMO ont augmenté de 17,4 % par rapport au quatrième trimestre de 2007. Si l'on en fait exclusion, les CESMO n'ont progressé que de 9,9 % par rapport au quatrième trimestre de 2007. Parmi les facteurs qui ont contribué à la variation des CESMO du quatrième trimestre par rapport à un an plus tôt, figurent les suivants :

- La forte dépréciation du dollar canadien vis-à-vis du dollar US au quatrième trimestre de 2008 par rapport au quatrième trimestre de 2007 a représenté plus de 40 % de l'augmentation des CESMO (compte tenu de la charge de carburant).
- La hausse des coûts de propriété au quatrième trimestre de 2008 rend compte de l'investissement dans de nouveaux appareils et le programme de réaménagement des cabines des avions existants.
- La réduction de capacité a également joué dans la croissance des CESMO en glissement annuel étant donné que la structure de coûts d'Air Canada est telle que les coûts fixes ne fluctuent pas en fonction de l'évolution de la capacité à court terme. En outre, certains frais variables, comme la main-d'œuvre, sont réduits progressivement, quoique à un rythme inférieur à celui de la capacité.

- Une baisse de 5,4 % de l'utilisation des avions et une réduction de 2,8 % de la longueur moyenne des étapes ont aussi joué dans l'augmentation des CESMO au quatrième trimestre de 2008 par rapport au quatrième trimestre de 2007.

L'augmentation de 9,9 % des CESMO (exclusion faite de la charge de carburant) cadre avec les projections établies par la Société dans son communiqué du 7 novembre 2008, où elle avait prévu que ce poste augmenterait de l'ordre de 9 % ou 10 % par rapport à la période correspondante de 2007.

Le tableau ci-après compare les charges d'exploitation par siège-mille offert d'Air Canada des quatrième trimestres de 2008 et de 2007.

(en cents par SMO)	Quatrième trimestres		Variation	
	2008	2007	(¢)	(%)
Salaires	2,71	2,56	0,15	5,9
Charges sociales	0,56	0,62	(0,06)	(9,7)
Coûts de propriété (LAA) ¹⁾	1,87	1,38	0,49	35,5
Redevances aéroportuaires	1,70	1,61	0,09	5,6
CAC conclu avec Jazz	1,74	1,54	0,20	13,0
Maintenance avions	1,16	1,20	(0,04)	(3,3)
Restauration et fournitures connexes	0,52	0,45	0,07	15,6
Communications et technologies de l'information	0,53	0,46	0,07	15,2
Commissions	0,29	0,25	0,04	16,0
Autres	2,56	2,34	0,22	9,4
Charges d'exploitation, exclusion faite de la charge de carburant ²⁾	13,64	12,41	1,23	9,9
Carburant avions	5,84	4,18	1,66	39,7
Total des charges d'exploitation	19,48	16,59	2,89	17,4

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

2) Voir la rubrique 20, Mesures financières hors PCGR, pour un complément d'information.

Augmentation de 29 % de la charge de carburant par rapport au 4^e trimestre de 2007

La charge de carburant a totalisé 792 M\$ au quatrième trimestre de 2008, en hausse de 177 M\$, ou 29 %, par rapport au quatrième trimestre de 2007. Parmi les facteurs qui ont contribué à la variation de la charge de carburant du quatrième trimestre par rapport à un an plus tôt, figurent les suivants :

- Le quatrième trimestre de 2008 s'est soldé par une perte de 111 M\$ sur les couvertures du carburant, comparativement à un gain de 31 M\$ au quatrième trimestre de 2007, soit une diminution de 142 M\$.
- La dépréciation du dollar canadien vis-à-vis du dollar américain a produit un effet défavorable qui s'est traduit par une augmentation de 110 M\$ de la charge de carburant au quatrième trimestre de 2008.

Ces augmentations ont été en partie annulées par :

- Une baisse de 60 M\$ liée au volume de carburant, compte tenu de l'abandon des vols tout-cargo.
- Une baisse du prix de base du kérosène, qui a représenté une diminution de 15 M\$.

Salaires et charges sociales de 444 M\$, en baisse de 24 M\$ ou 5 % par rapport au 4^e trimestre de 2007

Les charges salariales ont totalisé 369 M\$ au quatrième trimestre de 2008, en baisse de 8 M\$, ou 2 %, par rapport au quatrième trimestre de 2007. Parmi les facteurs qui ont contribué à cette variation de la masse salariale par rapport à un an plus tôt, figurent les suivants :

- Une baisse de 1,3 % de l'effectif moyen au quatrième trimestre par rapport à un an plus tôt, soit l'équivalent en moyenne de 319 employés à temps plein (« ETP »), en regard d'une capacité réduite de 7,8 %. Compte tenu des délais de préavis requis en vertu du Code canadien du travail, les réductions de personnel syndiqué annoncées en juin n'ont produit leurs effets qu'en novembre 2008.

Le rapatriement de la gestion de la chaîne d'approvisionnement au sein de la division de maintenance a fait augmenter l'effectif d'environ 200 ETP par rapport à la période correspondante de 2007.

- La provision à l'égard de la charge de rémunération à base d'actions est nulle pour le quatrième trimestre de 2008, contre 7 M\$ au quatrième trimestre de 2007. Vu qu'il a été déterminé que certains critères d'acquisition qui sont fonction du rendement n'allaient pas être satisfaits, la direction a fait reprendre la provision au titre de la charge de rémunération à base d'actions au quatrième trimestre de 2008.
- La provision liée aux régimes de participation aux bénéfices s'est chiffrée à 3 M\$ pour le quatrième trimestre de 2008, contre 11 M\$ au quatrième trimestre de 2007.

Ces augmentations ont été largement contrebalancées par la hausse d'environ 2,5 % du salaire moyen par rapport au quatrième trimestre de 2007.

Les charges sociales se chiffrent à 75 M\$ pour le quatrième trimestre de 2008, en baisse de 16 M\$, ou 18 %, par rapport au quatrième trimestre de 2007, par suite surtout de la réduction de la charge de retraite découlant de la révision des évaluations actuarielles arrêtées en date du 1^{er} janvier 2008. Voir plus loin la rubrique 9.6 pour un complément d'information sur les obligations d'Air Canada en matière de capitalisation des régimes de retraite.

Baisse de 3 % des redevances aéroportuaires et de navigation par rapport au 4^e trimestre de 2007

Les redevances aéroportuaires et redevances de navigation se montent à 230 M\$, en baisse de 8 M\$, ou 3 %, par rapport au quatrième trimestre de 2007, par suite surtout de la réduction des fréquences. Parmi les facteurs qui ont contribué à cette variation des redevances aéroportuaires et de navigation par rapport à un an plus tôt, figurent les suivants :

- Une réduction globale de 4 % des fréquences par rapport au quatrième trimestre de 2007, combinée à la révision des horaires et à l'affectation de nouveaux types d'appareils à certaines destinations, a donné lieu à une baisse nette des redevances aéroportuaires.
- La baisse des taux applicables aux droits d'atterrissage et redevances aéroportuaires. À l'aéroport Pearson, les droits d'atterrissage ont été rabattus de 3,1 %, tandis que les redevances aéroportuaires ont baissé de 4,7 % à compter du 1^{er} janvier 2008.
- La dépréciation du dollar canadien vis-à-vis du dollar US par rapport au quatrième trimestre de 2007 a en partie contrebalancé ces réductions, ce qui a fait monter de 3 M\$ les redevances aéroportuaires.

Augmentation de 4 % des frais payés à Jazz au titre du CAC par rapport au 4^e trimestre de 2007

Les frais payés à Jazz au titre du CAC de Jazz se sont chiffrés à 237 M\$ au quatrième trimestre de 2008, contre 227 M\$ au quatrième trimestre de 2007, en hausse de 10 M\$ ou 4 %. Cette hausse en glissement annuel tient surtout à l'effet défavorable du change, qui a fait augmenter les frais au titre du CAC de Jazz libellés en dollars US de 11 M\$ par rapport à la période correspondante de 2007. Une majoration préétablie de 3 M\$ aux tarifs prévus au CAC de Jazz et d'autres coûts se chiffrant à 2 M\$ ont été en partie annulés par la réduction du nombre de vols. Au quatrième trimestre de 2008, la capacité de Jazz en SMO a été réduite de 3,4 % par rapport au quatrième trimestre de 2007.

Augmentation de 26 % des coûts de propriété par rapport au 4^e trimestre de 2007

Les coûts de propriété, formés des locations d'avions et de l'amortissement, se montent à 254 M\$ pour le quatrième trimestre de 2008, en progression de 52 M\$, ou 26 %, par rapport au quatrième trimestre de 2007. Parmi les facteurs qui ont contribué à la variation des coûts de propriété du quatrième trimestre par rapport à un an plus tôt, figurent les suivants :

- L'ajout de nouveaux appareils de type 777 de Boeing et Embraer au parc en service d'Air Canada, qui a compté pour 23 M\$ de la hausse.
- Une augmentation de 11 M\$ de l'amortissement au titre des réacteurs et pièces de rechange durables par rapport au quatrième trimestre de 2007. Un ajustement favorable de 2 M\$ lié aux pièces de rechange durables a été enregistré au quatrième trimestre de 2008, contre un ajustement favorable de 9 M\$ au quatrième trimestre de 2007.
- L'effet de la dépréciation du dollar canadien vis-à-vis du dollar américain, qui a fait monter de 12 M\$ les loyers d'avions.

- Une augmentation de 11 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 7 M\$.

Ces facteurs favorables ont été atténués par les éléments suivants :

- Le retrait d'appareils du parc d'Air Canada, qui a fait baisser de 6 M\$ les loyers d'avions et les charges d'amortissement.
- Une diminution de 6 M\$ de la charge de location d'avions, par suite de la réduction du service par avion-cargo MD-11.

Diminution de 9 % des frais de maintenance avions par rapport au 4^e trimestre de 2007

Pour le quatrième trimestre de 2008, la charge de maintenance avions se chiffre à 157 M\$, en baisse de 16 M\$, ou 9 %, par rapport au quatrième trimestre de 2007. Parmi les facteurs qui ont contribué à la variation des frais de maintenance avions du quatrième trimestre par rapport à un an plus tôt, figurent les suivants :

- Une diminution de 10 M\$ des frais d'entretien moteurs liés à la flotte d'A320 d'Airbus comparativement au quatrième trimestre de 2007.
- Une diminution de 7 M\$ des frais de maintenance des composants, surtout attribuable à une réduction globale des opérations de maintenance par suite de la réduction des vols.
- Au quatrième trimestre de 2007, Air Canada avait enregistré une charge de 6 M\$ liée à la vente et à la sous-location d'appareils, alors qu'il n'y a pas eu de charge de cette nature au quatrième trimestre de 2008.
- Au quatrième trimestre de 2007, Air Canada avait constaté une provision à l'égard de contrats de location à court terme qui ont été prolongés en 2008. À la suite de la prolongation de ces contrats, il y a eu, au quatrième trimestre de 2008, une reprise de certaines provisions totalisant 4 M\$.
- Une diminution de 8 M\$ liée à la réduction des frais d'externalisation de la gestion de la chaîne d'approvisionnement par suite du rapatriement de ces activités à l'interne. Cette diminution a été en partie annulée par l'augmentation de l'effectif en ETP, qui a fait monter la masse salariale.
- D'autres facteurs, qui ont abouti à une diminution nette de 18 M\$, par suite surtout de la révision des estimations de périodes antérieures liées aux opérations d'entretien des cellules et réacteurs.

Ces diminutions ont été en partie annulées par les éléments suivants :

- L'incidence de la dépréciation du dollar canadien vis-à-vis du dollar américain, qui a fait monter de 20 M\$ la charge de maintenance avions comparativement au quatrième trimestre de 2007.
- Une hausse de 9 M\$ des frais de maintenance des cellules des flottes de 777 de Boeing, d'ERJ-190 et d'ERJ-175 d'Embraer par rapport au quatrième trimestre de 2007. Au 31 décembre 2008, Air Canada comptait dans son parc en service seize 777 de Boeing, contre seulement huit au 31 décembre 2007. En outre, les Embraer ont amorcé un cycle où des travaux de maintenance supplémentaires doivent être réalisés.
- Une augmentation de 8 M\$ des frais de maintenance des cellules des A320 et A321 d'Airbus en raison de variations dans le calendrier de maintenance par rapport au quatrième trimestre de 2007.

Augmentation de 1 M\$ des autres charges d'exploitation par rapport au 4^e trimestre de 2007

Les autres charges d'exploitation totalisent 348 M\$ pour le quatrième trimestre de 2008, en hausse de 1 M\$ par rapport au quatrième trimestre de 2007. Parmi les facteurs qui ont contribué à la variation des autres charges du quatrième trimestre par rapport à un an plus tôt, figurent les suivants :

- L'augmentation des frais liés à la portion terrestre des forfaits Vacances Air Canada, qui s'explique surtout par la hausse du trafic passagers par rapport au quatrième trimestre de 2007 et par l'effet de la dépréciation du dollar canadien vis-à-vis du dollar US, qui a fait monter de 6 M\$ les frais terrestres d'Air Canada comparativement au quatrième trimestre de 2007.

- L'augmentation des frais d'escale, qui vient dans une large part de l'imposition de nouveaux frais aéroportuaires et de la majoration de tarifs dans diverses escales d'Air Canada à l'étranger. Cette augmentation a été atténuée par la réduction du nombre de vols par rapport au quatrième trimestre de 2007.
- La baisse des autres charges, notamment au titre des indemnités d'accident du travail, de la location de réacteurs, de la promotion et de la publicité, et du transport de marchandises par camion.

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

(en millions de dollars canadiens)	Quatrièmes trimestres		Variation	
	2008	2007	(\$)	(%)
Autres charges				
Portion terrestre des forfaits de Vacances Air Canada	49 \$	34 \$	15 \$	44
Services d'escale	45	37	8	22
Cartes de crédit	44	45	(1)	(2)
Location et entretien d'immeubles	35	33	2	6
Frais d'équipages (restauration, transport et hôtels)	30	27	3	11
Frais et services divers	30	30	-	-
Autres dépenses	115	141	(26)	(18)
	348 \$	347 \$	1 \$	-

Charges hors exploitation de 44 M\$ au 4^e trimestre de 2008

Les charges hors exploitation totalisent 44 M\$ pour le quatrième trimestre de 2008 contre des charges hors exploitation de 52 M\$ au quatrième trimestre de 2007. Parmi les facteurs qui ont contribué à la variation des charges hors exploitation du quatrième trimestre par rapport à un an plus tôt, figurent les suivants :

- Le gain lié aux ajustements de juste valeur des instruments dérivés se chiffre à 32 M\$ pour le quatrième trimestre de 2008, contre une perte de 1 M\$ au trimestre correspondant de 2007. Le gain hors trésorerie sur les instruments financiers d'une valeur de marché de 32 M\$ constaté au quatrième trimestre de 2008 correspond à un gain de 19 M\$ lié à la juste valeur des dérivés sur le carburant ainsi qu'à des gains sur les swaps de taux d'intérêt. Voir plus loin, à la rubrique 12, le complément d'information sur les instruments dérivés d'Air Canada.
- Une augmentation de 24 M\$ du montant net des intérêts débiteurs en raison du plus faible montant d'intérêts capitalisés à l'égard des nouveaux appareils et de la diminution des intérêts créditeurs par suite à la fois de la baisse des soldes de trésorerie et des taux de rendement. La baisse des intérêts débiteurs, venue essentiellement de la diminution des frais de financement liés aux engagements à l'égard des 777 de Boeing attribuable aux retombées favorables des acomptes avant livraison conclus au quatrième trimestre de 2007, et de la baisse des taux d'intérêt sur la dette à taux variable comparativement au quatrième trimestre de 2007, a été contrebalancée par le financement de nouveaux appareils par rapport à un an plus tôt et l'effet favorable de la dépréciation du dollar canadien vis-à-vis du dollar US au quatrième trimestre de 2008.

Perte de change nette de 527 M\$ au 4^e trimestre de 2008

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

Charge d'impôts de 6 M\$ au 4^e trimestre de 2008

Air Canada a constaté une charge d'impôts de 6 M\$ au quatrième trimestre de 2008. Cette charge fiscale rend compte du reclassement des impôts futurs, qui sont passés des « autres éléments du résultat étendu » au « résultat », au titre des gains réalisés sur des dérivés liés au carburant. L'économie d'impôts futurs au titre de la perte de 2008 a été contrebalancée par une provision pour moins-value. La charge d'impôts de 2 M\$ attribuable au quatrième trimestre de 2007 avait bénéficié d'un crédit de 12 M\$ lié à la révision du taux fédéral d'imposition des sociétés au cours de la période, après prise en compte de la provision pour moins-value.

7. Résultats d'exploitation – Comparaison des exercices 2008 et 2007

Air Canada a enregistré une perte d'exploitation de 39 M\$, avant provision pour enquêtes sur le fret de 125 M\$, et une perte nette de 1 025 M\$ en 2008. À la période correspondante de 2007, Air Canada, qui incluait dans son périmètre de consolidation les activités de Jazz jusqu'au 24 mai 2007, avait déclaré un bénéfice d'exploitation consolidé de 495 M\$ et un bénéfice net de 429 M\$. **Le tableau et l'analyse qui suivent comparent les résultats d'Air Canada pour 2008, qui ne tiennent plus compte des résultats de Jazz, aux résultats du secteur des Services Air Canada, qui ne comprenait pas les résultats de Jazz, pour 2007.**

(en millions de dollars canadiens,
sauf les montants par action)

			Variation	
	2008	2007 ¹⁾	(\$)	(%)
Produits d'exploitation				
Passages	9 713 \$	9 329 \$	384 \$	4
Fret	515	550	(35)	(6)
Autres	854	767	87	11
	11 082	10 646	436	4
Charges d'exploitation				
Carburant avions	3 419	2 552	867	34
Salaires et charges sociales	1 877	1 920	(43)	(2)
Redevances aéroportuaires et de navigation	1 001	1 022	(21)	(2)
CAC conclu avec Jazz	948	923	25	3
Amortissement	694	548	146	27
Maintenance avions	659	757	(98)	(13)
Restauration et fournitures connexes	314	313	1	-
Communications et technologies de l'information	286	275	11	4
Locations avions	279	282	(3)	(1)
Commissions	194	201	(7)	(3)
Autres	1 450	1 420	30	2
	11 121	10 213	908	9
Bénéfice (perte) d'exploitation avant l'élément suivant	(39)	433	(472)	
Provision pour enquêtes sur le fret	(125)	-	(125)	
Bénéfice (perte) d'exploitation	(164)	433	(597)	
Produits (charges) hors exploitation				
Intérêts créditeurs	57	92	(35)	
Intérêts débiteurs	(319)	(348)	29	
Intérêts capitalisés	37	108	(71)	
Gain (perte) sur immobilisations	(34)	19	(53)	
Gain sur instruments financiers constatés à la juste valeur	92	26	66	
Autres	(3)	(19)	16	
	(170)	(122)	(48)	
Bénéfice (perte) avant les éléments suivants	(334)	311	(645)	
Participation sans contrôle	(12)	(9)	(3)	
Gain (perte) de change	(655)	317	(972)	
Charge d'impôts	(24)	(190)	166	
Bénéfice (perte) de l'exercice	(1 025) \$	429 \$	(1 454) \$	
BAIILA avant provision pour enquêtes sur le fret ²⁾	934 \$	1 263 \$	(329) \$	
BAIILA ²⁾	809 \$	1 263 \$	(454) \$	
Résultat de base par action	(10,25) \$	4,29 \$	(14,54) \$	
Résultat dilué par action	(10,25) \$	4,27 \$	(14,52) \$	

1) Réflète les résultats du secteur Services Air Canada, compte non tenu de la consolidation de Jazz, pour 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 20, Mesures financières hors PCGR, ci-après pour un rapprochement du BAIILA avant provision pour enquêtes sur le fret au résultat d'exploitation et du BAIILA au résultat d'exploitation.

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

Pour 2008, le BAIIALA, avant provision pour enquêtes sur le fret, se monte à 934 M\$, contre un BAIIALA de 1 263 M\$ pour la période correspondante de 2007, en baisse de 329 M\$.

Augmentation de 4,1 % des produits passages réseau par rapport à 2007

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

Par rapport à 2007, les produits passages de 2008 sont en hausse de 384 M\$, ou 4,1 %, et s'établissent à 9 713 M\$, hausse surtout attribuable aux majorations des tarifs et des suppléments imposés pour atténuer la flambée des prix du carburant. La croissance des produits passages s'est observée sur tous les segments, hormis les lignes transfrontalières avec les États-Unis qui ont affiché une légère réduction de leurs produits passages. Ont contribué à la variation des produits passages réseau par rapport à un an plus tôt les facteurs suivants :

- En 2008, le rendement réseau s'est amélioré de 4,3 %, reflétant en cela la hausse du rendement unitaire sur tous les segments de marché. Cette hausse du rendement est surtout attribuable à la majoration des tarifs et des suppléments visant à atténuer la flambée des prix du carburant. Une meilleure ventilation des tarifs, tant en cabine économique qu'en cabine à haut rapport, a joué dans l'amélioration du rendement unitaire par rapport à 2007.
- La plus grande vigueur du dollar canadien en 2008, qui a eu pour effet de faire baisser la valeur en dollars canadiens des ventes réalisées à l'étranger, a eu un effet défavorable sur les produits libellés en devises, avec pour conséquence un repli de 111 M\$ des produits passages de 2008 par rapport à 2007.
- Au premier semestre de 2008, la capacité a été accrue de 3,4 % par rapport au premier semestre de 2007. À compter du troisième trimestre de 2008, Air Canada a commencé à réduire sa capacité en abaissant les fréquences de ses liaisons existantes et en augmentant le nombre de plus petits appareils dans son parc aérien. Au second semestre de 2008, la capacité a été réduite de 5,4 % par rapport au second semestre de 2007. Dans l'ensemble, la capacité a été réduite de 1,2 % à l'échelle du réseau en 2008, des coupures ayant été opérées sur tous les segments à l'exception des « autres » lignes.
- En 2008, la baisse de 0,2 % du trafic a été inférieure à la réduction de 1,2 % de la capacité, donnant lieu à une amélioration de 0,8 point du coefficient d'occupation par rapport à 2007. Les améliorations du coefficient d'occupation relevées sur les lignes internationales ont été contrebalancées par des baisses du coefficient d'occupation des lignes intérieures et transfrontalières avec les États-Unis. Toutefois, au quatrième trimestre de 2008, Air Canada a sabré de nouveau sa capacité en vue de mieux l'assortir à la demande passagers, ce qui a permis d'améliorer les coefficients d'occupation de ces segments par rapport à un an plus tôt.
- En 2008, les PPSMO se sont accrus de 5,3 % par rapport à 2007, par suite d'une hausse du rendement et, dans une moindre mesure, de l'amélioration du coefficient d'occupation. Les PPSMO ont progressé sur tous les segments.

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

2008 par rapport à 2007	Produits passages Variation (%)	Capacité (en SMO) Variation (%)	Trafic (en PMP) Variation (%)	Coefficient d'occupation Variation (en points)	Rendement unitaire Variation (%)	PPSMO Variation (%)
Lignes intérieures	3,5	(0,2)	(0,4)	(0,2)	3,8	3,6
Lignes transfrontalières	(0,5)	(7,4)	(7,5)	(0,1)	7,5	7,4
Lignes transatlantiques	4,3	(2,5)	(0,4)	1,8	4,6	6,9
Lignes transpacifiques	3,0	(4,4)	(2,1)	2,0	5,1	7,7
Autres lignes	21,2	16,4	18,2	1,2	2,5	4,1
Réseau	4,1	(1,2)	(0,2)	0,8	4,3	5,3

La baisse de 1,2 % de la capacité réseau en SMO en 2008 par rapport à 2007 cadre avec la réduction de capacité de l'ordre de 1,0 % à 1,5 % qui avait été projetée dans le communiqué du 7 novembre 2008 de la Société. La réduction de 0,2 % de la capacité intérieure en SMO est également en phase avec la réduction de capacité en SMO de l'ordre de 0,0 % à 0,5 % qui avait été projetée dans ce même communiqué.

Augmentation de 3,5 % des produits passages intérieurs par rapport à 2007

Les produits passages tirés des lignes intérieures se chiffrent à 4 108 M\$ pour 2008, en hausse de 138 M\$, ou 3,5 %, par rapport à 2007, en raison de la croissance du rendement. Les retombées de cette hausse du rendement ont été contrebalancées par une légère baisse du trafic. Ont contribué à la variation des produits passages intérieurs par rapport à un an plus tôt les facteurs suivants :

- En 2008, le rendement unitaire s'est accru de 3,8 % par rapport à 2007 par suite surtout des majorations des tarifs et des suppléments visant à atténuer la flambée des prix du carburant.
- La plus grande vigueur du dollar canadien en 2008, qui a eu pour effet de faire baisser la valeur en dollars canadiens des ventes réalisées à l'étranger, s'est répercutée à la baisse sur les produits libellés en devises, avec pour conséquence un repli de 22 M\$ des produits passages intérieurs de 2008 par rapport à 2007.
- En 2008, le trafic a régressé de 0,4 % en regard d'une capacité qui a été réduite de 0,2 %, faisant baisser de 0,2 point le coefficient d'occupation par rapport à 2007.
- En cabine de haut rapport, le trafic s'est quelque peu rabattu tout en restant en deçà de la réduction de capacité, si bien que le coefficient d'occupation a gagné 2,4 points. Le rendement unitaire de la cabine de haut rapport a aussi augmenté par suite surtout des majorations tarifaires.

Baisse de 0,5 % des produits passages transfrontaliers par rapport à 2007

Les produits passages des lignes transfrontalières avec les États-Unis se sont chiffrés à 1 876 M\$ en 2008, soit un recul de 8 M\$, ou 0,5 %, par rapport à 2007. L'incidence d'un recul de 7,5 % du trafic a été pour l'essentiel annulée par une augmentation de 7,5 % du rendement unitaire. Ont contribué à la variation des produits passages transfrontaliers par rapport à un an plus tôt les facteurs suivants :

- En 2008, la capacité a été réduite de 7,4 % par rapport à 2007. Cette réduction de capacité s'est surtout opérée par des réductions de fréquences sur les lignes existantes, mais aussi par l'augmentation du nombre de plus petits appareils dans le parc aérien. Anticipant la baisse du trafic d'agrément discrétionnaire qui allait découler du ralentissement de l'économie et de l'augmentation des tarifs et suppléments carburant, Air Canada a diminué le nombre de sièges offerts sur les lignes de la Californie, du Nevada et de la Floride. Elle a aussi réduit son offre de sièges sur Hawaii dans la foulée du lancement du service sans escale Vancouver – Sydney qui, jusqu'à récemment, faisait escale à Hawaii. La ligne Vancouver – Sydney est comptabilisée dans les produits passages des « autres » lignes.
- En 2008, le trafic s'est replié de 7,5 % en regard d'une capacité qui a été rabattue de 7,4 %, faisant baisser de 0,1 point le coefficient d'occupation par rapport à 2007. La demande passagers sur les vols court-courriers d'Air Canada a particulièrement souffert du ralentissement économique.
- En 2008, le rendement unitaire s'est amélioré de 7,5 % par rapport à 2007 en raison notamment des augmentations de tarifs et de suppléments visant à atténuer la flambée des prix du carburant. De plus, les réductions de capacité, qui ont surtout frappé les vols long-courriers et les destinations vacances au

rendement généralement moindre, ont donné lieu à une hausse globale du rendement moyen sur les lignes transfrontalières avec les États-Unis comparativement à 2007.

- En cabine de haut rapport, le trafic s'est replié en phase avec la réduction de capacité. Le rendement unitaire s'y est en revanche amélioré de 7,2 %, ce qui cadre avec l'augmentation du rendement en classe économique par suite des majorations tarifaires.
- L'appréciation globale du dollar canadien s'est répercutée à la baisse sur les produits libellés en devises, qui ont reculé de 38 M\$ en 2008 en ce qui concerne les produits passages transfrontaliers par rapport à 2007.
- En 2008, les PPSMO se sont accrus de 7,4 % par rapport à 2007 par suite d'une amélioration du rendement.

Augmentation de 4,3 % des produits passages transatlantiques par rapport à 2007

Les produits passages tirés des lignes transatlantiques se montent à 1 883 M\$ pour 2008, soit une hausse de 77 M\$, ou 4,3 %, par rapport à 2007, attribuable à la croissance du rendement. Les retombées de cette hausse de rendement ont été contrebalancées par une légère baisse du trafic. Ont contribué à la variation des produits passages transatlantiques par rapport à un an plus tôt les facteurs suivants :

- En 2008, la capacité a été réduite de 2,5 % par rapport à 2007. Les coupures ont surtout été opérées sur les lignes britanniques, par la voie surtout de réductions des fréquences.
- En 2008, le trafic s'est replié de 0,4 % en regard d'une capacité qui a été réduite de 2,5 %, donnant lieu à une amélioration de 1,8 point du coefficient d'occupation par rapport à 2007. Le trafic sur le Royaume-Uni a baissé de 4,4 % en regard d'une capacité qui a été réduite de 8,0 %, faisant monter de 3,2 points le coefficient d'occupation.
- En 2008, le rendement unitaire a progressé de 4,6 % par rapport à 2007, du fait des gains de rendement observés sur toutes les lignes transatlantiques. L'amélioration globale du rendement de ce segment a été attribuable pour l'essentiel aux majorations de tarifs et aux suppléments visant à atténuer la flambée des prix du carburant. Le resserrement de la capacité a aussi donné lieu à une amélioration de la ventilation des tarifs en classe économique et, du même coup, à un meilleur rendement. Bien qu'Air Canada ait pu maintenir son trafic dans sa classe à haut rapport, le rendement a souffert en raison des tarifs qu'il a fallu proposer à cette fin.
- L'appréciation globale du dollar canadien s'est répercutée à la baisse sur les produits libellés en devises, qui ont reculé de 28 M\$ en 2008 en ce qui concerne les produits passages transatlantiques par rapport à 2007.
- En 2008, les PPSMO se sont accrus de 6,9 % par rapport à 2007 en raison surtout de la croissance du rendement, mais aussi de l'amélioration du coefficient d'occupation.

Augmentation de 3,0 % des produits passages transpacifiques par rapport à 2007

Les produits passages tirés des lignes transpacifiques se montent à 995 M\$ pour 2008, soit 28 M\$ ou 3,0 % de plus qu'en 2007, en raison exclusivement de la hausse du rendement. Les retombées de cette hausse ont cependant été atténuées par une baisse du trafic. Ont contribué à la variation des produits passages transpacifiques par rapport à un an plus tôt les facteurs suivants :

- En 2008, la capacité a été réduite de 4,4 % par rapport à 2007, rendant compte en cela de la réduction de capacité sur tous les segments, hormis la Chine.
- En 2008, le trafic s'est replié de 2,1 % en regard d'une capacité qui a été réduite de 4,4 %, donnant lieu à une amélioration de 2,0 points du coefficient d'occupation par rapport à 2007.
- En 2008, le rendement unitaire s'est accru de 5,1 % par rapport à 2007 par suite surtout des majorations de tarifs et de suppléments visant à atténuer la flambée des prix du carburant. Des améliorations de rendement ont été observées sur la Chine, le Japon et Hong Kong, le marché coréen ayant, pour sa part, vu son rendement baisser. Le marché coréen s'est replié par suite de la dévaluation de la monnaie nationale. Sur le marché chinois, le rendement a profité de l'élan donné par les Jeux Olympiques, où Air Canada a pu jouir de tarifs favorables du fait de la demande élevée. Les gains de rendement sur les lignes transpacifiques ont pu être réalisés en dépit d'une augmentation de 6,0 % de la longueur moyenne des étapes par rapport à la période correspondante de 2007.
- L'appréciation du dollar canadien s'est répercutée à la baisse sur les produits libellés en devises, qui ont reculé de 12 M\$ en 2008, en ce qui concerne les produits passages transpacifiques, par rapport à 2007.
- En 2008, les PPSMO se sont accrus de 7,7 % par rapport à 2007, en raison à la fois de la croissance du rendement et de l'amélioration du coefficient d'occupation.

Augmentation de 21,2 % des autres produits passages par rapport à 2007

Les produits passages tirés des autres lignes (formées du Pacifique Sud, des Antilles, du Mexique et de l'Amérique du Sud) se chiffrent à 851 M\$ pour 2008, soit 149 M\$, ou 21,2 %, de plus qu'en 2007, en raison surtout de la hausse du trafic. Ont contribué à la variation des autres produits passages par rapport à un an plus tôt les facteurs suivants :

- En 2008, le trafic a augmenté de 18,2 % en regard d'une capacité qui a été accrue de 16,4 %, ce qui a fait monter de 1,2 point le coefficient d'occupation par rapport à 2007. La croissance du trafic sur ces marchés rend compte principalement de l'ajout d'un nouveau service sans escale entre Vancouver et Sydney, en Australie, assuré par 777-200 de Boeing. En 2007, ce service faisait escale à Hawaii et était assuré par 767-300 de Boeing, le segment Vancouver-Hawaii étant comptabilisé dans les produits passages transfrontaliers. La hausse de la capacité est surtout attribuable à l'ajout de vols sur les destinations de Vacances Air Canada ainsi que sur l'Amérique du Sud. L'été dernier, le service avec escale d'Air Canada sur le Chili et l'Argentine a été porté à un service quotidien, alors qu'il se résumait à cinq vols par semaine en 2007. De plus, le 1^{er} décembre 2008, la capacité globale sur l'Amérique du Sud a été substantiellement accrue par rapport à la période correspondante de 2007.
- En 2008, le rendement unitaire s'est amélioré de 2,5 % par rapport à 2007, par suite surtout des majorations tarifaires visant à atténuer la flambée des prix du carburant. Une plus grande proportion de voyages d'affaires, plus lucratifs, a aussi joué dans les gains de rendement, en raison notamment de la plus grande demande à l'égard du nouveau produit *Super Affaires* d'Air Canada.
- L'appréciation du dollar canadien s'est répercutée à la baisse sur les produits libellés en devises, qui ont reculé de 11 M\$ en 2008, en ce qui concerne les « autres » produits passages, par rapport à 2007.
- En 2008, les PPSMO se sont accrus de 4,1 % par rapport à 2007 en raison à la fois de la croissance du rendement et de l'amélioration du coefficient d'occupation.

Diminution de 6 % des produits fret par rapport à 2007

Pour 2008, les produits fret ont totalisé 515 M\$, soit 35 M\$ ou 6 % de moins qu'en 2007. Les produits des transports tout-cargo se sont repliés de 58 M\$, Air Canada n'ayant exploité un avion-cargo MD-11 sur l'Europe que pendant le premier semestre de 2008, comparativement à un avion-cargo MD-11 sur l'Europe pendant tout l'exercice 2007 et un autre avion-cargo sur l'Asie pendant le premier semestre de 2007. Les produits tirés du fret aérien normal ont augmenté de 23 M\$, ou 5 %, traduisant en cela la hausse du chiffre d'affaires sur toutes les lignes internationales. À l'échelle du réseau, le rendement fret par tonne-mille payante a gagné 12 %, ce qui rend surtout compte de l'augmentation des suppléments carburant en 2008. Ont contribué à la variation des produits fret par rapport à un an plus tôt les facteurs suivants :

- En 2008, le trafic réseau s'est replié de 16 % par rapport à 2007 en raison surtout de l'abandon des opérations tout-cargo par MD-11. Le trafic de fret aérien normal a diminué de 5 % par suite du recul du trafic sur les lignes intérieures et transfrontalières. La résiliation, à la mi-septembre 2008, du contrat avec Postes Canada, la réduction de la capacité sur les lignes transfrontalières avec les États-Unis et le ralentissement de la demande de transport de marchandises, surtout au quatrième trimestre de 2008, ont aussi contribué à la diminution du trafic.

Hausse de 11 % des autres produits par rapport à 2007

Les autres produits se chiffrent à 854 M\$ pour 2008, en hausse de 87 M\$, ou 11 %, par rapport à 2007. Ont contribué à la variation des autres produits par rapport à un an plus tôt les facteurs suivants :

- Une hausse de 61 M\$ des produits de la sous-location d'avions par rapport à 2007.
- Une augmentation de 18 M\$ des produits à Vacances Air Canada, en raison surtout de la hausse du trafic passagers par rapport à 2007.
- D'autres facteurs, qui ont donné lieu à une augmentation nette de 8 M\$.

Augmentation de 1,7 % des CESMO (exclusion faite de la charge de carburant) par rapport à 2007

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

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

La hausse de 1,7 % des CESMO, exclusion faite de la charge de carburant, cadre avec les projections à cet égard avancées par la Société dans son communiqué du 7 novembre 2008, où elle prévoyait qu'ils augmenteraient de l'ordre de 1 % à 2 % par rapport à 2007.

Le tableau ci-après compare les charges d'exploitation par siège-mille offert d'Air Canada pour les exercices 2008 et 2007.

(en cents par SMO)			Variation	
	2008	2007	(€)	(%)
Salaires	2,46	2,43	0,03	1,2
Charges sociales	0,56	0,63	(0,07)	(11,1)
Coûts de propriété (LAA) ¹⁾	1,57	1,32	0,25	18,9
Redevances aéroportuaires	1,61	1,63	(0,02)	(1,2)
CAC conclu avec Jazz	1,53	1,47	0,06	4,1
Maintenance avions	1,06	1,21	(0,15)	(12,4)
Restauration et fournitures connexes	0,51	0,50	0,01	2,0
Communications et technologies de l'information	0,46	0,44	0,02	4,5
Commissions	0,31	0,32	(0,01)	(3,1)
Autres	2,34	2,25	0,09	4,0
Charges d'exploitation, exclusion faite de la charge de carburant ²⁾	12,41	12,20	0,21	1,7
Carburant avions	5,51	4,06	1,45	35,7
Total des charges d'exploitation	17,92	16,26	1,66	10,2

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

2) Voir la rubrique 20, Mesures financières hors PCGR, pour un complément d'information.

Augmentation de 34 % de la charge de carburant par rapport à 2007

La charge de carburant a totalisé 3 419 M\$ en 2008, en hausse de 867 M\$, ou 34 %, par rapport à 2007. Ont contribué à la variation de la charge de carburant par rapport à un an plus tôt :

- La hausse du prix de base du carburant, qui a entraîné une augmentation de 1 131 M\$ par rapport à 2007.

Cette augmentation a été en partie contrebalancée par les facteurs suivants :

- Un gain de 79 M\$ sur les couvertures de carburant en 2008, contre un gain de 31 M\$ en 2007, soit une augmentation de 48 M\$ par rapport à 2007.

- Une diminution de 78 M\$ liée à la consommation et, notamment, à la réduction des vols par avion-cargo de type MD-11. Air Canada a affecté un avion-cargo MD-11 sur l'Europe pendant le premier semestre de 2008, comparativement à un MD-11 à l'Europe pendant tout l'exercice 2007 et un autre à la desserte de l'Asie pendant le premier semestre de 2007.
- L'effet favorable d'un dollar canadien vigoureux vis-à-vis du dollar américain, qui a fait baisser la charge de carburant de 138 M\$ par rapport à 2007.

Le tableau ci-après présente, pour chaque trimestre de 2008, le prix du litre et la consommation de carburant pour Air Canada.

2008	1 ^{er} trimestre	2 ^e trimestre	3 ^e trimestre	4 ^e trimestre	Exercice
Volume de carburant (en millions de litres)	947	946	1 048	822	3 763
Prix du litre (en cents)	75,2	89,2	101,0	95,8	90,4

Salaires et charges sociales de 1 877 M\$ en 2008, en baisse de 43 M\$ ou 2 % par rapport à 2007

Les charges salariales ont totalisé 1 528 M\$ en 2008, en hausse de 3 M\$ par rapport à 2007. Ont contribué à la variation des charges salariales par rapport à un an plus tôt les facteurs suivants :

- Une augmentation de 1,1 %, ou 274 ETP, de l'effectif moyen, en regard d'une réduction de la capacité de 1,2 %. Le rapatriement à l'interne de la gestion de la chaîne d'approvisionnement dans la division de maintenance a entraîné une augmentation de l'effectif d'environ 200 ETP par rapport à la période correspondante de 2007.
- Les compressions annoncées en juin dans les rangs syndiqués ne sont entrées en vigueur qu'en novembre 2008. D'autres compressions de l'effectif en ETP sont prévues pour le début de 2009.
- Le salaire moyen a augmenté de 1,0 % par rapport à 2007.
- En 2008, Air Canada a constaté une provision de 8 M\$ liée à la réduction de son personnel dans le cadre du plan de compression des effectifs annoncé le 17 juin 2008.

Ces augmentations ont été atténuées par les éléments suivants :

- La provision au titre de la charge de rémunération à base d'actions se chiffrait à 15 M\$ en 2007. En 2008, la provision de 5 M\$ au titre de la charge de rémunération à base d'actions a été reprise, étant donné que la direction a déterminé que certains critères d'acquisition qui sont fonction du rendement n'allaient pas être satisfaits.
- La provision au titre des régimes de participation aux bénéfices se chiffre à 29 M\$ pour 2008, contre une provision de 43 M\$ en 2007.
- Les dépenses liées aux heures supplémentaires ont été réduites de 8 M\$ par rapport à 2007.

Les charges sociales se chiffrent à 349 M\$ pour 2008, en baisse de 46 M\$, ou 12 %, par rapport à 2007, par suite surtout de la réduction de la charge de retraite en fonction des évaluations actuarielles révisées en date du 1^{er} janvier 2008. Voir plus loin la rubrique 9.6 pour un complément d'information sur les obligations d'Air Canada en matière de capitalisation des régimes de retraite.

Baisse de 2 % des redevances aéroportuaires et de navigation par rapport à 2007

Les redevances aéroportuaires et les redevances de navigation se montent à 1 001 M\$, en baisse de 21 M\$, ou 2 %, par rapport à 2007. Ont contribué à la variation des redevances aéroportuaires et de navigation par rapport à un an plus tôt les facteurs suivants :

- La baisse des taux applicables aux droits d'atterrissage et redevances aéroportuaires. À l'aéroport Toronto-Pearson, les droits d'atterrissage ont été rabattus de 3,1 %, tandis que les redevances aéroportuaires ont baissé de 4,7 % à compter du 1^{er} janvier 2008.
- Les redevances de navigation au Canada avaient été réduites de 4 % à compter d'août 2007.

Augmentation de 3 % des frais payés au titre du CAC de Jazz par rapport à 2007

Les frais payés au titre du CAC de Jazz se sont chiffrés à 948 M\$ en 2008, contre 923 M\$ en 2007, soit une hausse de 25 M\$, ou 3 %, qui est surtout attribuable à une majoration contractuelle préétablie de 20 M\$ des tarifs prévus au CAC de Jazz ainsi qu'à d'autres coûts se montant à 12 M\$. Ces hausses ont été en partie annulées par l'effet favorable du change sur les charges au titre du CAC de Jazz libellées en dollars US, qui ont entraîné une baisse de 7 M\$ par rapport à 2007. En 2008, la capacité de Jazz en SMO a été réduite de 1,6 % par rapport à 2007.

Augmentation de 17 % des coûts de propriété par rapport à 2007

Les coûts de propriété, formés des locations d'avions et de l'amortissement, se montent à 973 M\$ pour 2008, en progression de 143 M\$, ou 17 %, par rapport à 2007. Ont contribué à la variation des coûts de propriété par rapport à un an plus tôt les facteurs suivants :

- L'ajout d'appareils neufs au parc en service d'Air Canada, qui a compté pour 97 M\$ de la hausse.
- Une augmentation de 68 M\$ de l'amortissement lié au programme de réaménagement des cabines des appareils d'Air Canada.
- Une augmentation de 20 M\$ de l'amortissement au titre des réacteurs et pièces de rechange durables par rapport à 2007. Un ajustement favorable de 2 M\$ lié aux pièces de rechange durables a été enregistré en 2008, contre un ajustement favorable de 9 M\$ en 2007.
- Une augmentation de 6 M\$ de l'amortissement des logiciels, par rapport à 2007.
- Une augmentation de 6 M\$ attribuable à la révision des tarifs de location d'avions par rapport à 2007.
- D'autres facteurs, qui ont compté pour une augmentation nette de 8 M\$.

Ces augmentations ont été atténuées par les éléments suivants :

- Le retrait d'appareils du parc d'Air Canada, qui a fait baisser de 36 M\$ les loyers d'avions et les charges d'amortissement connexes.
- Une diminution de 23 M\$ de la charge de location d'avions, par suite de la réduction du service par avion-cargo MD-11.
- L'appréciation du dollar canadien vis-à-vis du dollar US, qui a fait baisser de 3 M\$ la charge de location d'avions par rapport à 2007.

Diminution de 13 % des frais de maintenance avions par rapport à 2007

En 2008, les frais de maintenance avions de 659 M\$ ont diminué de 98 M\$, ou 13 %, par rapport à 2007. Cette baisse est en partie attribuable au calendrier des activités d'entretien des moteurs et composants, ainsi qu'à une réduction globale des frais de maintenance par suite de la vente, de la sous-location à des tiers ou de la restitution d'appareils en location qui faisaient antérieurement partie du parc d'Air Canada. En outre, le rapatriement à l'interne de la gestion de la chaîne d'approvisionnement a fait baisser de 26 M\$ les frais de maintenance avions. Cette diminution a été partiellement contrebalancée par la croissance de l'effectif en ETP qui a fait croître la masse salariale. L'appréciation du dollar canadien vis-à-vis du dollar US a aussi joué pour 13 M\$ dans la baisse des frais de maintenance par rapport à 2007. Sont venues atténuer ces baisses des charges de 32 M\$ engagées en 2008 relativement aux flottes de 777 de Boeing et d'ERJ-190 et d'ERJ-175 d'Embraer ainsi qu'une augmentation des activités de maintenance des cellules par suite surtout de variations dans le calendrier de maintenance des moyens-porteurs d'Airbus.

Hausse de 2 % des autres charges d'exploitation par rapport à 2007

Les autres charges d'exploitation ont totalisé 1 450 M\$ en 2008, en hausse de 30 M\$, ou 2 %, par rapport à 2007. Ont contribué à la variation des autres charges par rapport à un an plus tôt les facteurs suivants :

- L'augmentation des frais liés à la portion terrestre des forfaits Vacances Air Canada, qui a surtout résulté de la hausse du trafic passagers par rapport à 2007.
- La hausse des frais de cartes de crédit, alimentée principalement par le plus grand volume de ventes de passages et une plus grande utilisation des cartes.
- La baisse des autres dépenses, formées notamment des taxes, des indemnités d'accident du travail, des frais de location de réacteurs, des frais de formation, des assurances, ainsi que des frais de coentreprise et de transport de marchandises par camion.

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

(en millions de dollars canadiens)			Variation	
	2008	2007	(\$)	(%)
Autres charges				
Portion terrestre des forfaits de Vacances Air Canada	223 \$	195 \$	28 \$	14
Cartes de crédit	197	184	13	7
Services d'escale	180	176	4	2
Location et entretien d'immeubles	137	129	8	6
Frais d'équipages (restauration, transport et hôtels)	117	117	-	-
Frais et services divers	112	103	9	9
Autres dépenses	484	516	(32)	(6)
	1 450 \$	1 420 \$	30 \$	2 %

Charges hors exploitation de 170 M\$ en 2008

Les charges hors exploitation totalisent 170 M\$ pour 2008, contre des charges hors exploitation de 122 M\$ en 2007. Ont contribué à la variation des charges hors exploitation par rapport à un an plus tôt les facteurs suivants :

- Le gain lié aux ajustements de juste valeur des instruments dérivés se chiffre à 92 M\$ en 2008, contre un gain de 26 M\$ en 2007. Le gain hors trésorerie sur les instruments financiers d'une valeur de marché de 92 M\$ constaté au 31 décembre 2008 correspond à un gain de 74 M\$ lié à la juste valeur des dérivés sur le carburant ainsi qu'à des gains sur les swaps de taux d'intérêt. Voir plus loin la rubrique **12** pour un complément d'information sur les instruments dérivés d'Air Canada.
- Une augmentation de 77 M\$ du montant net des intérêts débiteurs. Le plus faible montant d'intérêts capitalisés à l'égard des nouveaux appareils et le repli des intérêts créditeurs par suite à la fois de la diminution des soldes de trésorerie et des taux de rendement ont plus qu'annulé la baisse de 29 M\$ des intérêts débiteurs. La baisse des intérêts débiteurs vient essentiellement de la diminution des frais de financement liés aux engagements à l'égard des 777 de Boeing attribuable aux retombées favorables des acomptes avant livraison conclus en 2007, de la baisse des taux d'intérêt sur la dette à taux variable et de l'effet favorable de l'appréciation du dollar canadien vis-à-vis du dollar US en 2008 par rapport à 2007, en partie contrebalancés par le financement de nouveaux appareils par rapport à un an plus tôt.
- En 2008, Air Canada a inscrit une charge de dépréciation de 38 M\$ liée au retrait des 767-200 de Boeing de son parc.
- En 2007, Air Canada avait inscrit un gain à la cession de 14 M\$ sur le produit d'assurance perçu relativement à un appareil CRJ-100 lui appartenant et loué à Jazz qui avait été endommagé au-delà de toute réparation possible ainsi qu'un gain de 5 M\$ lié principalement à la vente d'un bâtiment.

Perte de change nette de 655 M\$ en 2008

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

Charge d'impôts de 24 M\$ en 2008

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

8. Parc aérien

Au 31 décembre 2008, le parc en exploitation d'Air Canada (exclusion faite des appareils exploités par Jazz au titre du CAC de Jazz) se ventilait comme suit :

	Nombre total de places	Nombre d'appareils en service ¹⁾	Âge moyen	Appareils en propriété ²⁾	Appareils en location-acquisition ²⁾	Appareils consolidés au titre de la NOC-15 ²⁾	Appareils en location-exploitation
Air Canada							
<u>Gros-porteurs</u>							
Boeing 777-300	349	10	1,1	6	-	-	4
Boeing 777-200	270	6	1,1	4	-	-	2
Boeing 767-300	191-213	30	15,3	1	8	6	15
Airbus A330-300	265-274	8	8,2	-	8	-	-
<u>Moyens-porteurs</u>							
Airbus A321	174	10	6,8	-	-	5	5
Airbus A320	140-146	41	15,7	-	-	-	41
Airbus A319	120	35	11,0	-	17	15	3
Embraer E-190	93	45	1,8	45	-	-	-
Embraer E-175	73	15	3,3	15	-	-	-
		200	8,8	71	33	26	70

1) Ne comprend pas les appareils qui ont été retirés définitivement du service.

2) Les appareils en propriété ainsi que les appareils en location-acquisition et les appareils consolidés au titre de la NOC-15 sont présentés au bilan d'Air Canada. Les appareils en propriété comprennent les appareils financés dans le cadre de contrats de vente conditionnelle.

En 2008, Air Canada a pris livraison des trois derniers appareils 190 d'Embraer qui avaient été commandés, ce qui porte sa flotte d'ERJ-190 à 45 appareils.

En 2008, Air Canada a mis en service cinq 777-300ER et trois 777-200LR de Boeing. Au 31 décembre 2008, quinze des seize 777 faisant l'objet de commandes fermes au titre du contrat d'achat passé avec The Boeing Corporation (« Boeing ») avaient été livrés, l'appareil restant devant être livré au premier trimestre de 2009. Au troisième trimestre de 2009, Air Canada compte prendre livraison de un 777-300ER de Boeing au titre d'un contrat de location-exploitation de dix ans avec International Lease Finance Corporation (« ILFC »).

En 2008, Air Canada a retiré de son parc sa flotte de 767-200 de Boeing, formée de dix appareils. Ces appareils plus anciens ont un coût unitaire plus élevé tant du point de vue de la consommation de carburant que de la maintenance.

Aux termes du CAC de Jazz, Jazz exploite un parc de 133 appareils d'un âge moyen de 13,4 années 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.

En réaction aux prix records du kérosène, le 17 juin 2008, Air Canada a annoncé une réduction de sa capacité, qui s'est répercutée sur la taille de son parc aérien, particulièrement le remisage des appareils 767-200 de Boeing. 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 présente les modifications réelles et projetées au parc d'Air Canada (exclusion faite des appareils exploités par Jazz) :

	Réel					Projeté							
	31 décembre 2007	Nouvelles livraisons	Sous-locations à des tiers	Restitutions	Remisages	31 décembre 2008	Nouvelles livraisons	Sous-locations à des tiers	Restitutions	Remisages	31 décembre 2009	Modifications au parc projetées pour 2010	31 décembre 2010
Plan relatif au parc													
B777-300	5	5	-	-	-	10	2	-	-	-	12	-	12
B777-200	3	3	-	-	-	6	-	-	-	-	6	-	6
B767-300	31	-	-	(1)	-	30	-	(2)	-	-	28	-	28
B767-200	10	-	-	-	(10)	-	-	-	-	-	-	-	-
A340-300 ¹⁾	5	-	(3)	-	(2)	-	-	-	-	-	-	-	-
A330-300	8	-	-	-	-	8	-	-	-	-	8	-	8
A321	10	-	-	-	-	10	-	-	-	-	10	-	10
A320	41	-	-	-	-	41	-	-	-	-	41	-	41
A319	37	-	-	(2)	-	35	-	-	-	-	35	-	35
E-190	42	3	-	-	-	45	-	-	-	-	45	-	45
E-175	15	-	-	-	-	15	-	-	-	-	15	-	15
Total	207	11	(3)	(3)	(12)	200	2	(2)	-	-	200	-	200
Âge moyen (en années)	9,0					8,8					9,5		10,5

1) Deux A340-300 d'Airbus ont été remisés au quatrième trimestre de 2008 dans l'attente de leur sous-location à des tiers.

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 12 février 2008, Air Canada avait terminé le réaménagement des cabines de la totalité de ses appareils en service, hormis sept A330 d'Airbus et un 767-300 de Boeing que la Société prévoit réaménager d'ici la mi-2009. Les nouveaux appareils d'Embraer et 777 de Boeing sont livrés déjà équipés des nouveaux sièges et systèmes de divertissement de bord.

9. Gestion financière et gestion du capital
9.1 Situation financière

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

Bilan condensé (en millions de dollars canadiens)	31 décembre 2008	31 décembre 2007
Actif		
Trésorerie, équivalents de trésorerie et placements à court terme	1 005 \$	1 239 \$
Autres actifs à court terme	1 398	1 222
Actif à court terme	2 403	2 461
Immobilisations corporelles	7 469	7 919
Actifs incorporels	997	952
Dépôts et autres actifs	495	488
	11 364 \$	11 820 \$
Passif		
Passif à court terme	3 856 \$	2 939 \$
Dette à long terme et obligations locatives	4 691	4 006
Passif au titre des prestations de retraite et d'avantages complémentaires de retraite	1 407	1 824
Autres passifs à long terme	458	424
	10 412	9 193
Participation sans contrôle	190	184
Capitaux propres	762	2 443
	11 364 \$	11 820 \$

L'actif net de la Société a diminué de 1 681 M\$ au cours de l'exercice par suite de la perte de 1 025 M\$ pour l'exercice et de la perte sur la juste valeur des dérivés liés au carburant de la Société inscrite dans les autres éléments du résultat étendu. La perte de l'exercice s'est largement ressentie des pertes sur les éléments de la dette de la Société libellés en dollars US et de la provision de 125 M\$ pour enquêtes sur le fret. Les variations de l'actif et du passif à court terme sont décrites ci-après sous *Fonds de roulement*.

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

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

La baisse de 417 M\$ du passif au titre des prestations de retraite et des avantages complémentaires de retraite par rapport au 31 décembre 2007 vient d'une capitalisation de 316 M\$ en excédent de la charge de retraite et du reclassement, dans le passif à court terme, d'un passif de 132 M\$ au titre des prestations de retraite et d'avantages complémentaires. On se reportera à la rubrique 9.6 pour une analyse des obligations d'Air Canada à cet égard.

9.2 Dette nette ajustée

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

(en millions de dollars)	31 décembre 2008	31 décembre 2007	Variation
Total de la dette à long terme et des obligations locatives	4 691 \$	4 006 \$	685 \$
Partie à moins d'un an de la dette à long terme et des obligations locatives	663	413	250
Participation sans contrôle	5 354	4 419	935
Moins trésorerie, équivalents de trésorerie et placements à court terme	190	184	6
	(1 005)	(1 239)	234
Dette nette et participation sans contrôle	4 539	3 364	1 175
Contrats de location-exploitation immobilisés ¹⁾	2 093	2 115	(22)
Dette nette et participation sans contrôle, montant ajusté	6 632	5 479	1 153
Moins le financement d'acomptes avant livraison compris dans la dette à long terme	(81)	(521)	440
Dette nette et participation sans contrôle, montant ajusté, exclusion faite du financement d'acomptes avant livraison	6 551	4 958	1 593
Capitaux propres	762 \$	2 443 \$	(1 681) \$
Ratio ajusté de la dette nette sur la dette nette majorée des capitaux propres, exclusion faite du financement d'acomptes avant livraison	89,6 %	67,0 %	22,6 pts

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 se sont élevés à 279 M\$ pour l'exercice terminé le 31 décembre 2008 et à 282 M\$ pour l'exercice terminé 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 consolidé des résultats d'Air Canada.

Au 31 décembre 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, a augmenté de 1 593 M\$ par rapport au 31 décembre 2007. La dette nette a subi les contrecoups de la dépréciation substantielle du dollar canadien et de ses répercussions sur les éléments de la dette libellés en dollars US. La dette nette s'est aussi ressentie de la diminution de la trésorerie en 2008, qui a subi l'action de nombreux facteurs dont des prix élevés du carburant pendant la majeure partie de l'année, la nécessité de financer 322 M\$ de dépôts de garantie sur les couvertures de carburant, la hausse des cotisations de retraite au titre de la capitalisation des services passés ainsi que la détérioration de la conjoncture, qui s'est répercutée à son tour sur la demande de déplacements par avion. Pour contrebalancer ces facteurs, Air Canada a pris des mesures énergiques en vue notamment de sabrer ses coûts et de trouver des financements de rechange, décrits plus loin à la rubrique 9.3 du présent Rapport de gestion.

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 89,6 % au 31 décembre 2008. Cette détérioration de 22,6 points par rapport au 31 décembre 2007 s'explique à la fois par une augmentation de la dette nette et une baisse des capitaux propres pour l'exercice clos le 31 décembre 2008.

9.3 Situation de trésorerie

La gestion de la trésorerie d'Air Canada a été une priorité en 2008 et elle le restera dans l'avenir immédiat. En matière de gestion de la trésorerie, la stratégie de la Société ces dernières années a été de dégager des flux de trésorerie d'exploitation positifs tout en obtenant des engagements fermes à l'égard des financements de nouveaux appareils. Compte tenu de son modèle tarifaire innovateur, du renouvellement de son parc aérien et de ses divers programmes de maîtrise des coûts, Air Canada avait estimé que ses flux de trésorerie d'exploitation lui fourniraient suffisamment de liquidités pour s'acquitter de ses obligations de capitalisation des régimes de retraite et de ses diverses obligations contractuelles, notamment du service de sa dette. On se reportera aux rubriques 9.5 et 9.6 du présent Rapport de gestion pour un complément d'information sur les obligations contractuelles et les obligations de capitalisation des régimes de retraite de la Société.

Même si la Société estime que son modèle commercial et les investissements qu'elle a faits dans le renouvellement de son parc lui rapporteront des rendements positifs, comme en font foi les gains au chapitre du rendement et de ses coefficients d'occupation, la conjoncture actuelle, la volatilité des prix du carburant conjuguée aux dépôts de garantie sur ses dérivés liés au carburant, ainsi que la hausse de ses obligations de capitalisation des régimes de retraite l'ont poussée à revoir sa stratégie de gestion de la trésorerie de la façon indiquée plus bas.

À long terme, la capacité de la Société à tirer davantage de fonds de son exploitation dépend essentiellement de son efficacité à atteindre une meilleure combinaison de capacité, de coefficient d'occupation, de rendement et d'économies. À leur tour, tous ces aspects subissent l'effet de plusieurs facteurs et risques liés entre autres à la conjoncture économique, aux taux de change, aux prix du carburant, au jeu de la concurrence et à la capacité de la Société d'améliorer continuellement les coûts sur lesquels elle peut agir. Les flux de trésorerie d'exploitation sont aussi largement tributaires des fluctuations du déficit des régimes de retraite de la Société, dans la mesure où ils doivent être capitalisés au fil du temps et où le déficit s'accroît lorsque le rendement des actifs du régime diminue. Le passif au titre des régimes augmente en raison de la baisse des taux d'intérêt.

Vu la grande volatilité des prix du carburant et les pressions récessionnistes actuelles, la Société cherche activement à préserver ses liquidités et à trouver de nouvelles sources de rentrées de fonds. Pour préserver ses liquidités, la Société a notamment réduit sa capacité et les dépenses qui y étaient associées, le cas échéant.

Comme un grand nombre de transporteurs aériens dans le monde, Air Canada a dû relever divers défis de taille en 2008, notamment du fait de la volatilité des prix du carburant, des taux de change, des besoins de liquidités et de la baisse de la demande de voyages par avion. Comme la récession risque de se poursuivre en 2009, les enjeux pour le secteur, y compris Air Canada, seront importants tout au long de l'exercice 2009. La récession devrait avoir des répercussions importantes sur les produits passages et fret de nombreux transporteurs aériens, dont Air Canada. Parallèlement, les prix du carburant devraient baisser en 2009 et les ajustements de capacité effectués en 2008 en raison des prix élevés du carburant devraient amortir ces répercussions. Le niveau d'endettement d'Air Canada demeure élevé et les remboursements de capital et paiements d'intérêts, libellés en grande partie en monnaies étrangères, se poursuivront. Pour de nombreuses sociétés, dont Air Canada, la capitalisation des régimes d'avantages sociaux se ressentira par ailleurs en 2009 de la diminution de la valeur des actifs des régimes. Un certain nombre de conventions collectives visant des employés de la Société expirent en 2009 et l'issue des négociations menant au renouvellement de ces conventions collectives est incertaine. En outre, les marchés du crédit sont demeurés contractés dans la dernière partie de 2008, ce qui a suscité des inquiétudes quant au financement disponible pour un certain nombre d'entreprises, dont Air Canada. Ces facteurs ont eu une incidence sur la vulnérabilité d'Air Canada au risque d'illiquidité au cours de 2008 et représentent des défis continus pour Air Canada et les autres compagnies aériennes.

Le risque d'illiquidité correspond au risque qu'Air Canada éprouve des difficultés à honorer les engagements liés à ses passifs financiers et autres obligations contractuelles. Air Canada contrôle et gère le risque d'illiquidité en préparant des prévisions de trésorerie à cycle continu, en surveillant l'état et la valeur des actifs disponibles pour garantir les arrangements de financement, en préservant sa marge de manœuvre relativement à ces arrangements et en établissant des programmes pour surveiller et observer les conditions des ententes de financement. Un élément clé de la gestion du risque d'illiquidité consiste en outre à veiller à l'optimisation des flux de trésorerie d'exploitation. La stratégie de gestion du risque d'illiquidité d'Air Canada a donc pour objectif premier de maintenir un solde minimum de trésorerie, d'équivalents de trésorerie et de placements à court terme (la « trésorerie non affectée ») supérieur à un niveau cible correspondant à 15 % des produits d'exploitation. La direction prévoit cependant qu'elle pourrait éprouver des difficultés à atteindre sa cible de 15 % en ce qui concerne le ratio trésorerie non affectée/produits d'exploitation en 2009.

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

- Air Canada a ajusté sa capacité en réduisant le nombre de vols vers différentes destinations en raison des prix élevés du carburant. Cette réduction lui a permis de composer en partie avec les effets de la récession. Air Canada continue de suivre l'évolution du marché et de sa capacité pour mieux l'assortir à la demande.
- Air Canada a mis en œuvre des initiatives de compression des coûts, notamment des réductions d'effectif, un programme de rendement du carburant à l'échelle de l'entreprise, un programme de concession de fournisseurs et d'autres mesures de réduction des coûts. La direction continue de surveiller les effectifs et les coûts et elle apportera des ajustements afin de tenir compte des réductions de capacité et de réaliser des économies supplémentaires. Au premier trimestre de 2009, Air Canada a annoncé de nouvelles compressions d'effectifs visant à ramener ses coûts au niveau de la capacité prévue.
- Air Canada a entrepris des programmes de couverture en vue de réduire sa vulnérabilité aux variations des prix du kérosène et d'aider à atténuer la volatilité de ses flux de trésorerie liés à l'exploitation. Dans la foulée de la baisse des prix du carburant au deuxième semestre, la direction a adopté des stratégies visant à amortir certains des effets des couvertures et des obligations connexes de fournir des dépôts de garantie lorsque les justes valeurs deviennent défavorables, comme cela est expliqué à la rubrique 12 du présent Rapport de gestion. Même si ces stratégies ont permis d'atténuer le risque d'illiquidité liés à ces dérivés, Air Canada continue d'être exposée à une augmentation des coûts du carburant étant donné que les positions de couverture actuelles sont à des prix bien supérieurs aux cours actuels du brut West Texas Intermediate (« WTI »). Compte tenu des prix du carburant au 31 décembre 2008, le passif d'Air Canada relativement aux pertes sur couvertures est de 420 M\$, et est contrebalancé par des dépôts de 328 M\$. Ces dépôts de garanties de 328 M\$ au 31 décembre 2008 ont été versés aux contreparties en vue de se prémunir contre une exposition à la juste valeur des contrats de couvertures sur le carburant. La différence entre le montant versé et la juste valeur des contrats de couverture du carburant de 420 M\$ tient au crédit fourni par certaines contreparties ainsi qu'à des contrats de change avec position favorable à Air Canada.
- Air Canada a poursuivi son programme d'immobilisations visant l'acquisition d'appareils ayant un meilleur rendement énergétique. Elle a aussi conclu des contrats en vue de louer et de sous-louer certains appareils à des tiers afin de gérer plus efficacement sa capacité. La direction a réagi à la situation économique actuelle en réduisant le programme d'immobilisations de la Société pour 2009 et elle continue d'évaluer des stratégies de monétisation de ses appareils remisés et de ses appareils loués à des tiers.
- La Société a réalisé de nouveaux montages financiers qui se sont soldés par un produit net total de 641 M\$ en 2008 et, moyennant la satisfaction de certaines conditions, une facilité de crédit supplémentaire de 50 M\$ au 31 décembre 2008. Suit une description des principaux montages financiers réalisés :
 - une série d'ententes de financement garanti avec General Electric Capital Corporation (« GECC ») et ses sociétés affiliées qui procureront jusqu'à 195 M\$ US (environ 238 M\$) à la Société, dont une tranche de 99 M\$ a été touchée en décembre et une autre de 92 M\$, en janvier 2009. Ce financement porte intérêt à un taux de 6,97 % et vient à échéance en 2014. Le reste de l'entente de financement avec GECC a trait à la cession-bail d'un appareil 777 de Boeing, qui demeure assujettie à certaines conditions et devrait être finalisée en 2009;
 - une facilité de crédit renouvelable garantie pouvant atteindre 100 M\$ auprès de la Banque Canadienne Impériale de Commerce (« CIBC »), qui impose certaines conditions aux prélèvements et sur laquelle un montant de 50 M\$ avait été prélevé au 31 décembre 2008, pour un produit net de 47 M\$. Cette facilité, qui est valable un an, est assortie d'une clause restrictive obligeant Air Canada à maintenir, au dernier jour ouvrable de chaque mois, une trésorerie d'au moins 900 M\$, comprenant les engagements non utilisés et disponibles en vertu de la facilité, et à se prêter à un test du ratio de couverture des intérêts déterminé à la clôture de chaque trimestre. En date du 12 février 2009, aucun montant n'avait été prélevé sur cette facilité;

- une opération de financement garanti avec les sociétés Calyon de New York et Norddeutsche Landesbank Girozentrale visant un emprunt de 143 M\$ échéant en décembre 2013 et portant intérêt au taux de 5,13 %, dont 97 M\$ ont été touchés en décembre 2008 et le reste en janvier 2009;
- une entente avec Aéroplan visant le versement des paiements liés à l'achat de places pour la période écoulée entre octobre 2008 et mai 2009 en échange de futurs crédits à régler en 2009. Air Canada continuera à verser à Aéroplan les paiements pour les milles acquis par les voyageurs selon les conditions initiales de règlement. Au 31 décembre 2008, cette entente avait un effet favorable de 63 M\$ sur les flux de trésorerie liés à l'exploitation. Cet effet cessera en 2009, à l'expiration de l'entente;
- deux ententes de financement garanti représentant respectivement 92 M\$ et 99 M\$. Ces financements viennent à échéance en 2009 et portent intérêt à un taux de 6,45 %;
- cinq appareils 777 de Boeing ont été financés par des opérations de cession-bail qui ont donné lieu à un produit net de 144 M\$. Les paiements de loyer futurs en vertu de ces contrats de location-exploitation sont présentés à la rubrique 9.5 du présent Rapport de gestion. La direction continuera d'évaluer les occasions de financement représentées par des opérations de cession-bail au gré de ses besoins.

Au 31 décembre 2008, Air Canada disposait de 1 005 M\$ en trésorerie, équivalents de trésorerie et placements à court terme, soit 9 % des produits d'exploitation de 2008. Au 31 janvier 2009, Air Canada disposait d'environ 985 M\$ en trésorerie, équivalents de trésorerie et placements à court terme.

La direction continue de surveiller étroitement ses flux de trésorerie afin de s'assurer qu'Air Canada dispose de liquidités suffisantes pour s'acquitter de ses obligations et respecter ses engagements à l'échéance.

Air Canada détient des intérêts dans des appareils de type 777 de Boeing et Embraer, dont l'excédent de la juste valeur estimative sur la valeur de l'emprunt s'y rapportant pourrait être affecté à des opérations de financement ultérieures. La direction a établi des estimations de la valeur actualisée de ces actifs et repéré les occasions intéressantes qui pourraient se présenter. Cependant, vu l'instabilité persistante des marchés du crédit et de la situation économique, rien ne garantit qu'Air Canada sera en mesure de conclure d'autres opérations, même à des conditions acceptables, ni que ses actifs généreront les rentrées de fonds attendues.

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

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

- les risques de marché;
- les obligations de capitalisation de ses régimes de retraite;
- les clauses restrictives de ses ententes de cartes de crédit;
- les enquêtes sur le fret.

Risques de marché

Le risque de marché correspond au risque que les flux de trésorerie futurs fluctuent par suite de variations des prix du marché, notamment les taux de change, les taux d'intérêt et les prix des marchandises. En 2008, les résultats et les flux de trésorerie de la Société se sont durement ressentis de la hausse et de la volatilité records des prix du carburant au premier semestre et de l'affaiblissement du dollar canadien au deuxième semestre. Bien que la direction soit en mesure d'atténuer certains de ces risques au moyen d'opérations de couverture, la volatilité des marchés a rendu difficile l'élimination de certains de ces risques. La direction n'a ainsi aucun contrôle sur les prix du carburant, les taux de change et les taux d'intérêt, et il est vraisemblable que la volatilité des marchés persistera dans l'avenir, ce qui pourrait avoir une incidence défavorable sur les résultats d'exploitation et les flux de trésorerie de la Société.

Une baisse prolongée des prix du carburant en 2009 aurait un effet positif sur les flux de trésorerie de la Société. D'après les niveaux d'activité de 2008, une variation de 1 \$ du prix du baril de pétrole brut entraîne une variation de quelque 25 M\$ des flux de trésorerie liés à l'exploitation sur une base annuelle, compte non tenu de l'effet des suppléments carburant et des opérations de couverture du carburant. Au 12 février 2009, le prix moyen du baril de brut West Texas Intermediate (« WTI ») était d'environ 50 \$, contre une moyenne de 104 \$ en 2008.

Obligations au titre de la capitalisation des régimes de retraite

Air Canada propose à ses employés plusieurs régimes de retraite à prestations déterminées. Comme il est expliqué plus en détail à la rubrique 9.6 du présent Rapport de gestion, les obligations d'Air Canada au titre de la capitalisation de ses régimes de retraite pourraient s'accroître considérablement à partir du deuxième semestre de 2009. Selon des estimations préliminaires, au 1^{er} janvier 2009, le déficit de solvabilité des régimes de retraite agréés, qui sert à déterminer les besoins en capitalisation, s'élevait à environ 3 200 M\$, soit une augmentation considérable comparativement au déficit actuariel de 1 175 M\$ établi au 1^{er} janvier 2008. Étant donné les lois et la réglementation sur la capitalisation des régimes de retraite en vigueur au 31 décembre 2008, ce déficit de solvabilité pourrait être comblé sur cinq ans, ce qui entraînerait une augmentation approximative de 410 M\$ des obligations de capitalisation en trésorerie pour 2009.

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

Clauses restrictives des ententes concernant les cartes de crédit

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

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

Selon les termes de cette entente, à compter de la fin du deuxième trimestre de 2009, les événements déclencheurs de dépôts seront modifiés et fonction d'une matrice de trésorerie non affectée et d'un ratio de couverture du service de la dette. Ce ratio correspond au rapport entre le BAIIALA (bénéfice avant intérêts, impôts, amortissement et location avions, certains produits ou charges hors exploitation et éléments exceptionnels) et les frais fixes (capital, intérêts et location avions) pour les quatre trimestres précédents. Selon ces événements déclencheurs, la trésorerie non affectée nécessaire pour éviter un dépôt pourrait s'élever à 1,3 G\$ à compter de la fin du deuxième trimestre de 2009. La méthode de calcul de l'éventuel dépôt demeure conforme à la description qui précède.

Enquêtes sur le fret

Des poursuites pourraient être intentées à l'encontre d'Air Canada relativement à l'affaire du fret décrite à la rubrique 18 du présent Rapport de gestion. En 2008, Air Canada a constaté une provision d'un montant estimatif provisoire de 125 M\$. Cette estimation se fonde sur l'avancement actuel des enquêtes et des procédures ainsi que sur l'évaluation, par Air Canada, de l'issue possible de certaines d'entre elles. La provision n'est pas liée aux actions intentées dans tous les territoires de compétence, mais seulement à celles pour lesquelles elle dispose de suffisamment d'information pour en établir une. La direction a déterminé qu'il est actuellement impossible de prédire avec certitude l'issue de toutes les procédures. D'autres provisions substantielles pourraient devoir être constituées. Des montants pourraient être exigibles avant la fin de l'exercice et pourraient être très différents de l'estimation provisoire de la direction.

Fonds de roulement

Une gestion active du fonds de roulement est essentielle pour assurer la trésorerie nécessaire à la poursuite des objectifs de croissance de la liquidité. Le tableau ci-après fournit un complément d'information sur le fonds de roulement d'Air Canada au 31 décembre 2008 par rapport au 31 décembre 2007.

(en millions de dollars canadiens)	31 décembre 2008	31 décembre 2007	Variation du fonds de roulement
Trésorerie et placements à court terme	1 005 \$	1 239 \$	(234) \$
Débiteurs	702	750	(48)
Dépôts de garantie pour dérivés liés au carburant	328	-	328
Dérivés liés au carburant figurant dans l'actif à court terme	-	68	(68)
Autres actifs à court terme	368	404	(36)
Créditeurs et charges à payer	(1 440)	(1 226)	(214)
Dérivés liés au carburant figurant dans le passif à court terme	(420)	-	(420)
Produits passages perçus d'avance	(1 333)	(1 300)	(33)
Partie à moins d'un an de la dette à long terme et des obligations locatives	(663)	(413)	(250)
	(1 453) \$	(478) \$	(975) \$

Le fonds de roulement négatif de 1 453 M\$ s'est détérioré de 975 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. L'augmentation du solde des créditeurs rend compte de l'augmentation de la part à court terme des cotisations de retraite et de la provision pour enquêtes sur le fret. L'augmentation des autres passifs à court terme tient compte de la juste valeur des obligations en cours au titre des dérivés liés au carburant de 420 M\$ et de l'effet du change sur la part à court terme de la dette libellée en dollars US.

En 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 avant livraison qui s'y rapportent. En 2008, les nouvelles immobilisations, exclusion faite des opérations de cession-bail, se sont chiffrées à 696 M\$ et portaient notamment sur trois E-190 d'Embraer, trois 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 avant livraison sur des 787 de Boeing. Le nouveau financement d'avions, qui s'est élevé à 435 M\$, était principalement lié au financement des livraisons faisant l'objet d'engagements et à des acomptes avant livraison additionnels.

Dépôts de garantie pour dérivés liés au carburant

Les instruments financiers dérivés que la Société utilise comme éléments de couverture, comme les swaps et les options de vente au sein de structures de tunnels, l'exposent à la possibilité d'avoir à fournir des dépôts de garantie. La chute dramatique des prix du carburant observée au quatrième trimestre de 2008 s'est répercutée très négativement sur la juste valeur du portefeuille de couvertures sur le carburant de la Société. Lorsque la juste valeur en faveur des contreparties de certains dérivés liés au carburant dépasse les seuils de crédit établis avec elles, la Société doit alors déposer une garantie auprès de ces contreparties. Au 31 janvier 2008, la Société avait déposé au total 158 M\$ en garanties auprès des contreparties (328 M\$ au 31 décembre 2008 et néant au 31 décembre 2007). Si les cours du pétrole demeurent aux niveaux actuels tout au long de 2009, les garanties en cours couvriraient les pertes prévues sur les contrats de couverture du carburant échéant en 2009 et ne donneraient pas lieu à des sorties de fonds additionnelles de la part de la Société. Les obligations liées aux garanties ont ajouté aux pressions qui s'exercent sur la situation de trésorerie à court terme. Si les prix du carburant se maintiennent aux niveaux actuels tout au long de 2009, les prix plus bas permettront à la Société de réaliser d'importantes économies de trésorerie.

Au 31 décembre 2008, la sensibilité d'Air Canada aux dépôts de garantie était d'environ 5 M\$ US pour chaque variation de 1 \$ US du prix des marchandises (les hausses du prix des marchandises sont avantageuses pour la Société en ce qu'elles réduisent le montant des dépôts de garantie en trésorerie exigés, et les baisses ont l'effet contraire), exclusion faite des éventuelles retombées de positions de change favorables. Au 12 février 2009, par suite de la résiliation dont il est question ci-après et des contrats réglés, la sensibilité d'Air Canada aux dépôts de garantie en trésorerie avait été ramenée à environ 3 M\$ pour chaque variation de 1 \$ US du prix des marchandises, exclusion faite des éventuelles retombées de positions de change favorables.

Au quatrième trimestre de 2008, la Société a eu recours à diverses stratégies pour atténuer le risque lié aux dépôts de garantie. Air Canada a poursuivi son programme de couverture systématique en ajoutant des positions auprès de nouvelles contreparties fournissant du crédit supplémentaire, elle a acheté des options de vente pour limiter son exposition à d'autres réductions de prix pour le premier semestre de 2009 et elle a résilié des contrats d'options et de swaps d'une juste valeur de 129 M\$ US à l'égard d'un total de 2,165 millions de barils couvrant la fin de 2008 et 2009 (soit 17 % de ses positions en cours) pour éviter de s'exposer davantage au titre de ces positions. Air Canada a également profité de l'effet compensateur de positions de couverture de change favorables, qui ont fait baisser les obligations de garanties de contreparties auprès desquelles Air Canada détient des instruments de couverture à la fois sur le carburant et sur les devises.

En janvier 2009, la Société a résilié des contrats de dérivés liés au carburant d'une juste valeur au marché de 146 M\$ US à l'égard de 3,34 millions de barils couvrant 2009 et 2010 (soit 35 % de sa position en cours) pour éviter d'accroître son exposition. La garantie détenue par la contrepartie étant supérieure au montant dû par Air Canada, aucune sortie de fonds supplémentaires n'en a résulté. La décision de liquider ces positions fin 2008 et début 2009 s'est révélée judicieuse pour la Société, puisque les prix du carburant ont continué de baisser.

On se reportera à la rubrique 12 du présent Rapport de gestion pour une analyse du risque lié au prix du carburant.

9.4 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)	Quatrième trimestre			Exercices		
	2008	2007	Variation (\$)	2008	2007 ²⁾	Variation (\$)
Rentrées de fonds nettes liées aux activités d'exploitation	(91) \$	80 \$	(171) \$	103 \$	553 \$	(450) \$
Dépôts de garantie sur dérivés liés au carburant, déduction faite des montants reçus	(322)	-	(322)	(322)	-	(322)
Variation du fonds de roulement hors trésorerie	135	(30)	165	117	(83)	200
Flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation	(278)	50	(328)	(102)	470	(572)
Nouvelles immobilisations	(150)	(942)	792	(883)	(2 703)	1 820
Flux de trésorerie disponibles ¹⁾	(428)	(892)	464	(985)	(2 233)	1 248
Produit d'opérations de cession-bail	-	-	-	708	-	708
Placements à court terme	111	(2)	113	206	86	120
Autres	48	(13)	61	159	(32)	191
Flux de trésorerie liés aux activités d'investissement (exclusion faite des nouvelles immobilisations)	159	(15)	174	1 073	54	1 019
Emprunts	558	821	(263)	871	1 914	(1 043)
Réduction de la dette à long terme et des obligations locatives	(284)	(199)	(85)	(992)	(504)	(488)
Autres	(3)	20	(23)	5	(16)	21
Flux de trésorerie liés aux activités de financement	271	642	(371)	(116)	1 394	(1 510)
Augmentation (diminution) nette de la trésorerie et des équivalents de trésorerie	2	(265)	267	(28)	(785)	757
Augmentation (diminution) nette des placements à court terme	(111)	2	(113)	(206)	(86)	(120)
Diminution nette de la trésorerie, des équivalents de trésorerie et des placements à court terme	(109) \$	(263) \$	154 \$	(234) \$	(871) \$	637 \$

- 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 2008 et des résultats des Services Air Canada, qui excluaient les résultats de Jazz de leur périmètre de consolidation, pour 2007.

Les flux de trésorerie disponibles d'Air Canada pour le quatrième trimestre de 2008 se sont améliorés de 464 M\$ par rapport au quatrième trimestre de 2007 et de 1 248 M\$ en 2008 comparativement à 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 nécessité de financer les dépôts de garantie de couvertures liées au carburant et, dans une moindre mesure, 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. Les flux de trésorerie liés à l'exploitation tiennent également compte de l'incidence des dérivés liés au carburant qui sont venus à échéance pendant la période, dont un paiement de 160 M\$ au quatrième trimestre de 2008 lié aux contrats de dérivés résiliés, comme l'explique la rubrique 12 du présent Rapport de gestion. Cette perte sur dérivés liés au carburant a été largement contrebalancée par les gains réalisés sur les dérivés sur devises de 157 M\$.

9.5 Obligations contractuelles

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

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

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

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

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

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

Voir, ci-après, la rubrique 9.6 pour des renseignements sur les obligations d'Air Canada au titre de la capitalisation de ses régimes de retraite.

Test de la juste valeur

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

9.6 Obligations de capitalisation des régimes de retraite

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

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

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

Au 1^{er} janvier 2008, le déficit de solvabilité des régimes canadiens agréés était de 1 175 M\$. Au 1^{er} janvier 2009, d'après les estimations préliminaires, le déficit de solvabilité des régimes agréés se chiffrait à environ 3 200 M\$. Les obligations finales au titre de la capitalisation pour 2009 seront déterminées à partir de l'évaluation actuarielle des régimes au 1^{er} janvier 2009, qui sera finalisée au premier semestre de 2009. Étant donné les lois et la réglementation sur la capitalisation des régimes de retraite au 31 décembre 2008, cette estimation préliminaire du déficit de solvabilité serait comblée sur cinq ans, ce qui nécessitera une augmentation de l'ordre de 410 M\$ des obligations de capitalisation en trésorerie pour 2009 par rapport à 2008. Pour les exercices 2010 à 2013, en supposant qu'il n'y ait ni gain ni perte dans les années à venir, la législation et la réglementation dans leur état actuel feraient augmenter d'environ 530 M\$ les obligations de capitalisation en trésorerie par rapport à 2008. Cependant, plusieurs facteurs pourraient se répercuter sur les cotisations requises, dont des modifications à la réglementation, les hypothèses et les méthodes utilisées ainsi que l'évolution de la conjoncture économique et, notamment, du rendement des actifs des régimes et les variations des taux d'intérêt. Rien ne garantit que les cotisations requises correspondront aux estimations préliminaires fournies. Les projections de capitalisation sont actualisées tous les ans.

Air Canada suit la situation de près et évalue diverses initiatives, qui ne sont pas toutes de son ressort, susceptibles de réduire les obligations de capitalisation au titre des régimes de retraite en 2009 et après, notamment les suivantes :

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

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

La *Loi et les Règlements sur les normes de prestation de pension* permettent l'utilisation sur cinq ans d'une méthode de lissage de l'actif limitée à 110 % de la valeur de marché des actifs du régime afin de déterminer les obligations minimales de capitalisation en situation de déficit. Une telle méthode doit toutefois être conforme aux normes actuarielles actuellement en vigueur et reconnue par les autorités de réglementation. En janvier 2009, le gouvernement du Canada a annoncé qu'il se concertera avec l'organisme qui réglemente les régimes de retraite de compétence fédérale pour évaluer d'autres possibilités d'assouplir les obligations de capitalisation eu égard au lissage des actifs. Air Canada évaluera ces faits pour déterminer leur incidence, s'il en est, sur ses obligations au titre de la capitalisation des régimes de retraite. Selon les estimations préliminaires, si Air Canada utilisait une valeur de l'actif lissée ne dépassant pas 110 % de la valeur de marché de l'actif pour évaluer ses obligations minimales de capitalisation, les obligations de capitalisation en trésorerie pour 2009 seraient encore réduites de 90 M\$.

Étant donné le degré d'incertitude qui plane sur l'économie et sur la réglementation de la capitalisation des régimes de retraite, les obligations de capitalisation de la Société pour 2009 ne peuvent pour le moment être déterminées avec un degré raisonnable de certitude, mais elles seront nettement supérieures aux niveaux de 2008. Si les dispositions mentionnées ci-dessus sont adoptées, la Société prévoit, selon des estimations préliminaires, que la capitalisation des régimes de retraite s'établirait à quelque 650 M\$ en 2009, en hausse d'environ 194 M\$ par rapport à 2008. Les paiements totaux estimatifs de 605 M\$ tiennent compte de l'incidence estimative des modifications concernant la capitalisation sur les coûts des services courants de même que sur d'autres ententes en matière de retraite qui se traduisent par une diminution d'environ 10 M\$. La direction suit actuellement le traitement du dossier par le gouvernement et entretient en la matière des rapports suivis avec des hauts fonctionnaires. Tant que le gouvernement n'aura pas finalisé sa proposition et que l'évaluation actuarielle ne sera pas complétée au premier semestre de 2009, le montant et le calendrier des cotisations supplémentaires attendues resteront incertains. Toute augmentation des obligations de capitalisation pour 2009 devrait être versée au deuxième semestre de l'exercice, étant donné que la capitalisation du premier semestre repose sur les rapports d'évaluation actuarielle arrêtés au 1^{er} janvier 2008.

9.7 Dépenses en immobilisations et contrats de financement connexes

Boeing

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

Au 31 décembre 2008, 15 des 16 appareils 777 de Boeing en commande ferme aux termes du contrat d'achat avec Boeing avaient été livrés, alors que l'appareil restant devrait être livré au premier trimestre de 2009. Les sept appareils livrés en 2007 ont été financés en vertu d'une facilité de crédit garanti de la part de l'Export-Import Bank (« EXIM ») des États-Unis. En janvier 2008, la Société a reçu d'EXIM un engagement relativement à une garantie de prêt portant sur les neuf 777 de Boeing visés par des commandes fermes en 2008. La garantie de prêt, assortie de certaines conditions, couvre les 12 années de l'emprunt, à hauteur de 85 % des dépenses en immobilisations, à un taux d'intérêt variable. Au 12 février 2009, huit des neuf 777 de Boeing avaient été livrés, dont trois ont été financés à même la facilité d'EXIM et cinq autres, à la faveur de leur achat, ont été vendus pour être aussitôt repris en location par Air Canada. Les cinq contrats de cession-bail sont comptabilisés comme des contrats de location-exploitation d'une durée de 12 ans. Tous les contrats de location sont assortis des taux sur le marché au moment de leur entrée en vigueur. Ces opérations de cession-bail remplacent un nombre équivalent d'engagements de garantie de prêt fournis par EXIM à l'égard des appareils. Le tableau ci-après part de l'hypothèse que le 777 de Boeing restant dont la commande est ferme et qui reste à livrer en 2009 sera financé à même la facilité de prêt garanti d'EXIM.

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

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

Projections des dépenses en immobilisations prévues et engagées

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

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

1) Les montants en dollars US ont été convertis au cours du change en vigueur le 31 décembre 2008 à midi, soit 1 \$ US pour 1,2246 \$ CA. Les prix définitifs de livraison des appareils comprennent les augmentations estimatives ainsi que les intérêts pour report de livraison calculés selon le TIOL à 90 jours aux États-Unis au 31 décembre 2008.

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

9.8 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 :

	Nombre d'actions	
	31 janvier 2009	31 décembre 2007
Actions émises et en circulation		
Actions à droit de vote variable de catégorie A	15 402 859	16 654 049
Actions à droit de vote de catégorie B	84 597 141	83 345 951
Total des actions émises et en circulation	100 000 000	100 000 000
Actions à droit de vote variable de catégorie A et actions à droit de vote de catégorie B pouvant être émises		
Options sur actions	1 701 447	1 720 092
Unités d'actions liées au rendement	1 680 159	551 251
Total des actions pouvant être émises	3 381 606	2 271 343
Total des actions en circulation et pouvant être émises	103 381 606	102 271 343

Le 10 décembre 2008, ACE a annoncé son intention de demander l'approbation du tribunal et des actionnaires à l'égard d'un plan d'arrangement au titre duquel elle procédera à une liquidation et son actif net, dont les actions qu'elle détient dans Air Canada, sera distribué de manière ordonnée, une fois qu'auront été acquittés l'encours de ses passifs et les frais de l'opération. Comme l'a annoncé ACE le 21 janvier 2009, sous réserve de l'approbation du tribunal et des autorités de réglementation, l'assemblée des actionnaires d'ACE, initialement prévue pour le 27 février 2009, a été reportée au 7 avril 2009.

10. 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)	T1	T2	T3	T4	T1	T2	T3	T4
	2007	2007	2007	2007	2008	2008	2008	2008
Produits d'exploitation	2 540 \$	2 639 \$	2 954 \$	2 513 \$	2 727 \$	2 782 \$	3 075 \$	2 498 \$
Carburant avions	(585)	(636)	(716)	(615)	(715)	(848)	(1 064)	(792)
Coûts de propriété (LAA) ¹⁾	(207)	(211)	(210)	(202)	(234)	(242)	(243)	(254)
Autres charges d'exploitation	(1 826)	(1 704)	(1 677)	(1 624)	(1 790)	(1 685)	(1 656)	(1 598)
Charges d'exploitation	(2 618)	(2 551)	(2 603)	(2 441)	(2 739)	(2 775)	(2 963)	(2 644)
Bénéfice (perte) d'exploitation avant l'élément suivant	(78)	88	351	72	(12)	7	112	(146)
Provision pour les enquêtes sur le fret ²⁾	-	-	-	-	(125)	-	-	-
Bénéfice (perte) d'exploitation	(78)	88	351	72	(137)	7	112	(146)
Total des produits (charges) hors exploitation, participation sans contrôle, écart de change et impôts	44	67	(78)	(37)	(151)	115	(244)	(581)
Bénéfice net (perte)	(34) \$	155 \$	273 \$	35 \$	(288) \$	122 \$	(132) \$	(727) \$
Passagers-milles payants (en millions)	11 814	12 580	14 789	11 446	12 331	12 884	14 458	10 845
Sièges-milles offerts (en millions)	14 735	15 220	18 144	14 715	15 407	15 581	17 515	13 571
Coefficient d'occupation (%)	80,2	82,7	81,5	77,8	80,0	82,7	82,5	79,9
Produits passages par SMO (en cents) ³⁾	14,7	15,3	14,6	14,7	15,0	15,7	15,7	16,0
Charges d'exploitation par SMO (CESMO) (en cents)	17,7	16,8	14,3	16,6	17,8	17,8	16,9	19,5
CESMO, exclusion faite de la charge de carburant (en cents) ³⁾	13,8	12,6	10,4	12,4	13,1	12,4	10,8	13,6
Prix du litre de carburant (en cents) ⁴⁾	62,9	67,2	64,7	67,5	75,2	89,2	101,0	95,8
BAIILA avant provision pour enquêtes sur le fret ⁵⁾	129 \$	299 \$	561 \$	274 \$	222 \$	249 \$	355 \$	108 \$
BAIILA ⁵⁾	129 \$	299 \$	561 \$	274 \$	97 \$	249 \$	355 \$	108 \$
Résultat de base et dilué par action ⁶⁾	(0,34) \$	1,55 \$	2,73 \$	0,35 \$	(2,88) \$	1,22 \$	(1,32) \$	(7,27) \$

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) Les PPSMO réseau tiennent compte du retrait de 26 M\$ au quatrième trimestre de 2007.

4) Comprend les frais de transport du carburant et est présenté déduction faite des opérations de couverture sur le carburant.

5) Voir la rubrique 20, Mesures financières hors PCGR, plus loin pour un complément d'information.

6) 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 des premier et deuxième trimestres de 2007. Depuis le 24 mai 2007, Air Canada exclut les activités de Jazz de son périmètre de consolidation

(en millions de dollars)	T1 2007	T2 2007
Jazz		
Produits d'exploitation	364 \$	249 \$
Coûts de propriété (LAA) ¹⁾	(40)	(26)
Autres charges d'exploitation	(288)	(197)
Charges d'exploitation	(328)	(223)
Bénéfice d'exploitation	36	26
Total des produits (charges) hors exploitation, participation sans contrôle, écart de change et impôts	(1)	1
Bénéfice net	35 \$	27 \$

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)	T1 2007	T2 2007	T3 2007	T4 2007	T1 2008	T2 2008	T3 2008	T4 2008
Total consolidé								
Produits d'exploitation	2 510 \$	2 622 \$	2 954 \$	2 513 \$	2 727 \$	2 782 \$	3 075 \$	2 498 \$
Charges d'exploitation	(2 552)	(2 508)	(2 603)	(2 441)	(2 739)	(2 775)	(2 963)	(2 644)
Bénéfice (perte) d'exploitation avant l'élément suivant	(42)	114	351	72	(12)	7	112	(146)
Provision pour les enquêtes sur le fret ¹⁾	-	-	-	-	(125)	-	-	-
Bénéfice (perte) d'exploitation	(42)	114	351	72	(137)	7	112	(146)
Total des produits (charges) hors exploitation, participation sans contrôle, écart de change et impôts	8	41	(78)	(37)	(151)	115	(244)	(581)
Bénéfice net (perte)	(34) \$	155 \$	273 \$	35 \$	(288) \$	122 \$	(132) \$	(727) \$
Résultat de base et dilué par action	(0,34) \$	1,55 \$	2,73 \$	0,35 \$	(2,88) \$	1,22 \$	(1,32) \$	(7,27) \$

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

11. Principales informations annuelles

Le tableau ci-après présente les principales informations annuelles concernant la Société pour les exercices 2006 à 2008. Les principales informations annuelles consolidées pour 2007 comprend les résultats de Jazz jusqu'au 24 mai 2007. Par conséquent, les résultats consolidés d'Air Canada pour 2008 ne sont pas directement comparables à ceux de 2007, qui ne comprenaient les résultats de Jazz que jusqu'au 24 mai 2007, et de 2006, qui regroupaient Jazz dans leur périmètre de consolidation pour l'ensemble de l'exercice.

Total consolidé	2008	2007	2006
Produits d'exploitation	11 082 \$	10 599 \$	10 167 \$
Charge exceptionnelle liée aux milles Aéroplan ¹⁾	-	-	(102)
Produits d'exploitation	11 082	10 599	10 065
Charges d'exploitation ²⁾	(11 121)	(10 104)	(9 806)
Bénéfice (perte) d'exploitation avant l'élément suivant	(39)	495	259
Provision pour enquêtes sur le fret ³⁾	(125)	-	-
Bénéfice (perte) d'exploitation	(164)	495	259
Total des produits (charges) hors exploitation, participation sans contrôle, écart de change et impôts	(861)	(66)	(74)
Bénéfice net (perte)	(1 025) \$	429 \$	185 \$
BAIIALA ⁴⁾	809 \$	1 375 \$	1 214 \$
BAIIALA, exclusion faite des charges exceptionnelles ⁴⁾	934 \$	1 375 \$	1 336 \$
Résultat par action			
- de base	(10,25) \$	4,29 \$	(0,83) \$
- dilué	(10,25) \$	4,27 \$	(0,83) \$
Trésorerie, équivalents de trésorerie et placements à court terme	1 005 \$	1 239 \$	2 245 \$
Actif	11 364 \$	11 820 \$	11 749 \$
Passif à long terme ⁵⁾	7 131 \$	6 579 \$	5 911 \$

1) Une charge exceptionnelle de 102 M\$ a été constatée en 2006 relativement à l'obligation d'Air Canada liée à l'échange de milles Aéroplan d'avant 2002.

2) Une charge exceptionnelle de 20 M\$ a été constatée en 2006 relativement à la restructuration de la main-d'oeuvre.

3) Une provision de 125 M\$ a été constatée en 2008 au titre des enquêtes sur le fret.

4) Voir la rubrique 20, Mesures financières hors PCGR, du présent Rapport de gestion pour un rapprochement du BAIIALA et du résultat d'exploitation.

5) Le passif à long terme comprend la dette à long terme (dont la partie à moins d'un an) ainsi que les obligations locatives, les passifs au titre des régimes de retraite et d'avantages complémentaires et les autres passifs à long terme.

12. Instruments financiers et gestion du risque

Comme le décrit la rubrique 16 du présent Rapport de gestion, la Société a adopté, à compter du 1^{er} janvier 2008, les dispositions des chapitres 3862 et 3863 du *Manuel de l'ICCA* (« Institut Canadien des Comptables Agréés »). 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 marché, au risque de crédit, au risque lié au prix du carburant, au risque de taux d'intérêt, au risque de change et au risque d'illiquidité. Suit une description de ces risques et de la façon dont ils sont gérés par la Société.

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.

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

Risque de crédit

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

Au 31 janvier 2009, les dépôts de garantie fournis par la Société à des contreparties à des relations de couverture du prix du carburant totalisaient 158 M\$ (328 M\$ au 31 décembre 2008).

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

Risque lié au prix du carburant

Afin d'atténuer sa vulnérabilité aux prix du carburéacteur et d'aider à réduire la volatilité des flux de trésorerie liés à l'exploitation, la Société conclut des contrats dérivés avec des intermédiaires financiers. Tout au long de 2008, la Société a appliqué une stratégie de couverture systématique en ajoutant régulièrement des positions de couverture. Des examens sont menés régulièrement afin d'adapter la stratégie aux conditions du marché. Au cours de 2008, les prix du pétrole ont été extrêmement volatils, passant d'un sommet de 145 \$ US le baril de brut WTI à la mi-année, à 34 \$ US le baril en décembre 2008, faisant naître des obligations à l'égard des dépôts de garantie. La Société n'achète ni ne détient d'instruments financiers dérivés à des fins de transaction.

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

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

31 décembre 2008				
Instruments dérivés	Échéance	Volume (en barils)	Prix plafond moyen Équivalent WTI (en \$ US/baril)	Prix plancher moyen Équivalent WTI (en \$ US/baril)
Options d'achat ¹⁾	2009	1 620 000	s.o.	127
Swaps ¹⁾	2009	1 455 000	100	100
	2010	1 250 000	100	100
Tunnels ¹⁾	2009	4 760 000	82	92
	2010	1 960 000	106	116
Options de vente ²⁾	2009	1 200 000	40	s.o.

1) Une augmentation du prix du carburant propulsant celui-ci au-dessus du prix plafond moyen se traduirait par un gain de couverture pour Air Canada, tandis qu'une baisse du prix du carburant sous le prix plancher moyen entraînerait une perte de couverture pour Air Canada.

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

La Société désigne certains de ses dérivés liés au carburant comme des couvertures de flux de trésorerie et applique la comptabilité de couverture conformément aux dispositions du chapitre 3865 du *Manuel de l'ICCA*, « Couvertures ». Les dérivés liés au carburant désignés au titre de la comptabilité de couverture donnent lieu à la constatation, à chaque période, au titre du « cumul des autres éléments du résultat étendu », de la variation de la juste valeur des éléments de couverture considérés comme efficaces jusqu'à ce que le carburant sous-jacent ait été consommé. À l'échéance de l'élément de couverture, la partie efficace des gains et des pertes est incorporée à la charge de carburant, tandis que la partie inefficace de la variation de la juste valeur est constatée dans les « produits (charges) hors exploitation » au moment où elle survient. La Société détient également des dérivés liés au carburant qui ne remplissent pas les conditions d'application de la comptabilité de couverture; la direction n'en estime pas moins qu'ils constituent de bonnes couvertures économiques. Ces contrats, classés à titre de couvertures économiques, sont constatés à la juste valeur à chaque date de bilan, et la variation de la juste valeur est prise en compte dans les produits (charges) hors exploitation lorsqu'elle se produit.

Au 31 décembre 2008, la juste valeur des dérivés sur le carburant en cours s'établissait à 420 M\$, avec position favorable pour les contreparties (77 M\$ en faveur de la Société en 2007). Les dérivés liés au carburant comprennent autant les dérivés qui ont été désignés aux fins de la comptabilité de couverture que ceux qui ne l'ont pas été, et ils sont inscrits dans le passif à court terme au bilan consolidé d'Air Canada. Pour 2008, la baisse de la juste valeur des dérivés sur le carburant de la Société totalise 531 M\$ (gain de 160 M\$ en 2007). De cette perte de juste valeur, 606 M\$ ont été inscrits dans les autres éléments du résultat étendu, tandis que les 74 M\$ restants ont été constatés à titre de gain dans les produits (charges) hors exploitation de 2008.

Comme cela est expliqué ci-dessus, la comptabilisation soit dans les autres éléments du résultat étendu, soit dans les charges hors exploitation n'a pas d'incidence économique sur le programme de couverture du carburant de la Société. En 2008, des contrats de dérivés sur le carburant sont venus à échéance avec une juste valeur favorable à la Société de 129 M\$ (61 M\$ en 2007), procurant à celle-ci des rentrées de fonds qui l'ont aidée, de concert avec les suppléments carburant, à atténuer la flambée des prix du carburant au premier semestre de 2008. L'avantage porté à la charge de carburant a été de 79 M\$ en 2008 (36 M\$ en 2007).

Au cours de 2008, des contrats de dérivés liés au carburant ont été résiliés avec des justes valeurs favorables aux contreparties de 160 M\$. La valeur du solde du cumul des autres éléments du résultat étendu qui a été constatée à l'égard de ces dérivés sera portée à la charge de carburant au cours de la période où ces dérivés devaient venir à échéance. Au 31 décembre 2008, le solde du cumul des autres éléments du résultat étendu était de 606 M\$. Le montant net estimatif des gains et pertes existant au titre de ce cumul et devant être reclassé dans le résultat net au cours des 12 mois suivants est de 418 M\$ avant impôts.

Après le 31 décembre 2008, la Société a modifié son portefeuille de couvertures sur le carburant en résiliant des swaps et des options de vente pour des règlements en trésorerie de 156 M\$ selon la comptabilité de couverture et de 16 M\$ hors comptabilité de couverture, avec position favorable à la contrepartie dans les deux cas. La valeur du solde du cumul des autres éléments du résultat étendu constatée à l'égard de ces dérivés sera portée à la charge de carburant au cours de la période où ces dérivés étaient censés venir à échéance.

Au 31 janvier 2009, la juste valeur des dérivés liés au carburant en cours était de 251 M\$ avec position favorable aux contreparties. Les dépôts détenus en garanties par les contreparties totalisent 158 M\$ et devraient couvrir les pertes de couverture des contrats qui viendront à échéance tout au long de 2009 ainsi que pendant une partie de 2010, si les cours du pétrole restent aux niveaux actuels.

Au 31 janvier 2009, Air Canada avait couvert environ 34 % de ses achats prévus de carburéacteur pour 2009 à un prix plafond moyen équivalent WTI de 99 \$ US le baril, dont 45 % sont visés par un prix plancher moyen équivalent WTI de 81 \$ US le baril. Air Canada a aussi couvert environ 13 % de ses achats prévus en carburéacteur pour 2010 au moyen de contrats portant sur le pétrole brut à un prix plafond moyen de 110 \$ US le baril, dont 87 % sont visés par un prix plancher moyen de 101 \$ US le baril.

Le tableau qui suit présente les volumes notionnels par baril ainsi que les prix plancher et plafond moyens pondérés pour chaque exercice faisant actuellement l'objet de couvertures classés par type d'instrument dérivé, et tient compte des contrats liquidés après le 31 décembre 2008.

31 janvier 2009				
Instruments dérivés	Échéance	Volume (en barils)	Prix plancher moyen Équivalent WTI (en \$ US/baril)	Prix plafond moyen Équivalent WTI (en \$ US/baril)
Options d'achat ¹⁾	2009	4 180 000	s.o.	108
	2010	400 000	s.o.	134
Swaps ¹⁾	2009	1 215 000	99	99
	2010	1 070 000	99	99
Tunnels ¹⁾	2009	2 200 000	71	83
	2010	1 560 000	102	112
Options de vente ²⁾	2009	1 000 000	40	s.o.

1) Une augmentation du prix du carburant propulsant celui-ci au-dessus du prix plafond moyen se traduirait par un gain de couverture pour Air Canada, tandis qu'une baisse du prix du carburant sous le prix plancher moyen entraînerait une perte de couverture pour Air Canada.

2) Étant donné la récente chute du prix du pétrole, Air Canada a également acheté des options de vente sur du pétrole brut. Une baisse du prix du carburant sous le prix plancher moyen se traduirait par un gain de couverture pour Air Canada. Cet achat vise à protéger Air Canada de garanties supplémentaires découlant de nouvelles baisses de prix. La juste valeur de ces instruments dérivés augmente à mesure que le prix du brut baisse, réduisant en partie le risque pour l'ensemble du portefeuille et limitant les garanties nécessaires.

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

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

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

Les intérêts créditeurs tiennent compte de 47 M\$ en 2008 (84 M\$ en 2007) au titre de la trésorerie, des équivalents de trésorerie, des placements à court terme et des dépôts de garantie de couvertures liées au carburant qui sont classés comme étant détenus à des fins de transaction. Les intérêts débiteurs ont tous trait à des passifs financiers comptabilisés au coût après amortissement au bilan consolidé d'Air Canada.

Risque de change

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

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

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

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 libellées en devises et sur ses flux de trésorerie nets libellés en devises.

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

Suit une description des dérivés actuellement employés pour la gestion du risque de change et les ajustements comptabilisés au cours de 2008 et au 31 janvier 2009 :

- Au 31 décembre 2008, la Société avait passé des contrats de change à terme et des contrats d'options sur devises convertissant des dollars américains et des euros en dollars canadiens relativement à 632 M\$ (516 M\$ US) et 5 M\$ (3 M€) et échéant en 2009 et en 2010 (2 132 M\$ (2 158 M\$ US) en 2007) et 26 M\$ (18 M€) d'achats futurs en 2008 et en 2009). La juste valeur de ces contrats sur devises au 31 décembre 2008 était de 64 M\$ avec position favorable à la Société (124 M\$, avec position favorable aux contreparties, en 2007). Ces instruments dérivés n'ont pas été désignés comme couvertures aux fins comptables et sont évalués à la juste valeur tous les trimestres. En 2008, un gain de 327 M\$ a été constaté dans le poste « Gain (perte) de change » relativement à ces dérivés (perte de 221 M\$ en 2007).
- Au 31 janvier 2009, 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 367 M\$ (297 M\$ US) et 5 M\$ (3 M€) et échéant en 2009 et en 2010. La juste valeur de ces contrats sur devises au 31 janvier 2009 était de 51 M\$ avec position favorable à la Société. Ces instruments dérivés n'ont pas été désignés comme couvertures aux fins comptables et sont évalués à la juste valeur tous les trimestres.
- Le swap croisé décrit à la rubrique sur la gestion du risque de taux d'intérêt, ci-dessus, agit comme couverture économique du risque de change sur le financement de deux appareils 777 de Boeing, dont le capital était de 300 M\$ (283 M\$ US).
- La Société avait aussi conclu des swaps de devises à l'égard des contrats de location-exploitation de 16 CRJ et pour la durée des baux qui expirent entre 2007 et 2011. Les 11 derniers swaps de devises sont venus à échéance en janvier 2008 et avaient une juste valeur négligeable (juste valeur de 10 M\$, avec position favorable à la Société pour cinq contrats, en 2007). Aucun gain ou aucune perte n'a été comptabilisé au cours de l'exercice (aucun gain ou perte comptabilisé en 2007).

Ces swaps de devises conclus avec des tiers avaient une juste valeur négligeable, avec position favorable à la Société, au 31 décembre 2007 et totalisaient, en montant notionnel, 78 M\$ (79 M\$ US). Ces instruments dérivés n'ont pas été désignés comme couvertures aux fins comptables.

Récapitulatif des gains (pertes) sur instruments financiers comptabilisés à la juste valeur

Suit un résumé des gains et pertes sur instruments financiers comptabilisés à la juste valeur dans les produits (charges) hors exploitation de l'état consolidé des résultats d'Air Canada.

(en millions de dollars)	Quatrièmes trimestres		Exercices	
	de 2008	de 2007	2008	2007
Partie inefficace des couvertures du prix du carburant	59 \$	(20) \$	83 \$	(12) \$
Dérivés liés au carburant auxquels ne s'applique pas la comptabilité de couverture	(40)	14	(9)	26
Swaps croisés	(2)	-	4	-
Autres	15	5	14	12
Gain (perte) sur instruments financiers comptabilisés à la juste valeur	32 \$	(1) \$	92 \$	26 \$

Risque d'illiquidité

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

Voir la rubrique 9.3 du présent Rapport de gestion pour une analyse du risque d'illiquidité d'Air Canada.

Risque de marché

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

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

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 31 décembre 2008 tient compte de diverses hypothèses quant à la juste valeur des placements, notamment de facteurs comme les scénarios d'estimation des flux de trésorerie et les taux d'actualisation ajustés au risque. Les hypothèses utilisées pour estimer la juste valeur des placements sont susceptibles de changer, ce qui pourrait se traduire par d'autres ajustements des résultats hors exploitation dans l'avenir. Aucun ajustement de la valeur comptable n'a cependant été constaté en 2008.

13. Arrangements hors bilan

Suit un résumé des principaux arrangements hors bilan d'Air Canada.

Garanties

Garanties d'achèvement liées à des contrats de location d'avions

En ce qui concerne les contrats de location de 45 appareils d'Air Canada, la différence entre les loyers révisés par suite de l'instauration du Plan consolidé de réorganisation, de transaction et d'arrangement (le « Plan ») aux termes de la *Loi sur les arrangements avec les créanciers des compagnies* (la « LACC ») le 30 septembre 2004 et les montants qu'exigeaient les contrats de location à l'origine s'effacera à l'échéance de ces contrats si aucun manquement important à ces contrats ne s'est produit d'ici là. En cas de défaillance majeure, cette différence ainsi que les intérêts s'y rattachant deviendront exigibles, et tous les loyers futurs seront ramenés aux taux de location originels. Les charges locatives sont inscrites aux valeurs renégociées dans les contrats de location, et les éventuelles obligations ne sont constatées que lorsque la direction estime que le montant est susceptible d'être engagé.

Garanties au titre d'ententes d'avitaillement

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

Conventions d'indemnisation

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

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

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

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

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

14. Opérations entre apparentés

Au 31 décembre 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 ACTS Aveos Technical Support & Services Inc. (« Aveos »), qui a repris à sa charge les activités de ACTS SEC (« ACTS ») avant la vente d'ACTS annoncée par ACE et conclue le 16 octobre 2007.

Sommaire des principaux contrats avec des apparentés

Liens entre la Société et Aveos

En 2008, ACTS SEC a liquidé pour un montant de 11 M\$ certains contrats avec Air Canada dans le cadre de la vente des actifs d'ACTS SEC. Ces contrats ont été comptabilisés comme des opérations sur capitaux propres, ce qui a donné lieu à une perte sur dilution de 3 M\$ constatée au titre de la participation sans contrôle.

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

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

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

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

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

Entente sur les régimes de retraite et avantages complémentaires

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

En date du 16 octobre 2007, sous réserve d'autorisation réglementaire, le cas échéant, et selon les estimations des conventions des régimes de retraite et d'avantages complémentaires d'Air Canada applicables (les « Conventions d'avantages complémentaires d'Air Canada »), les actifs et passifs dans le cadre des Conventions d'avantages complémentaires d'Air Canada qui sont touchés par le transfert des employés non syndiqués seront transférés à Aveos ou aux Conventions d'avantages complémentaires d'ACTS, selon le cas. L'équivalent, en valeur actualisée, des déficits de solvabilité au titre des régimes de retraite à prestations déterminées en date du 16 octobre 2007 liés au transfert des employés non syndiqués sera financé par Air Canada au moyen de paiements trimestriels versés à Aveos jusqu'en 2014. En date du 16 octobre 2007, l'équivalent, en valeur actualisée, du passif comptable lié aux prestations de retraite et indemnités d'invalidité

résultant du transfert des employés non syndiqués devra être capitalisé par Air Canada au moyen de paiements trimestriels versés à Aveos jusqu'en 2012. La valeur actualisée de ces paiements trimestriels est aussi appelée « charge de rémunération ». D'ici à ce que les actifs et passifs au titre des Conventions d'avantages complémentaires d'Air Canada liés aux employés non syndiqués soient transférés à Aveos, le coût des prestations de retraite au titre des services rendus au cours de l'exercice ainsi que le coût des services rendus au cours de l'exercice et les coûts financiers liés aux prestations complémentaires sont passés en charges par Air Canada, avec pleine répercussion sur les entreprises affiliées (Aveos).

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

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

En 2008, Air Canada, Aveos et le syndicat représentant les employés détachés à Aveos ont poursuivi les discussions à propos des options selon lesquelles certains employés syndiqués entreraient directement au service d'Aveos et de la création d'une unité de négociation distincte pour ces employés à Aveos. Le 8 janvier 2009, ces mêmes parties ont conclu un protocole d'entente de transition (le « protocole d'entente de transition ») afin de résoudre certaines questions en suspens et pour i) faciliter le transfert ordonné de certains employés d'Air Canada à Aveos et ii) établir les modalités et conditions d'emploi des employés d'Air Canada qui choisissent de se joindre à Aveos. En ce qui a trait au protocole d'entente de transition, la Société et Aveos ont aussi conclu certaines ententes secondaires de transition (les « ententes auxiliaires ») portant sur les questions commerciales posées par le transfert d'employés envisagé dans le protocole d'entente de transition. Avant d'entrer en vigueur, les parties doivent recourir à la médiation et, s'il y a lieu, à l'arbitrage relativement à certaines questions qu'elles n'ont pas encore réglées mais pour lesquelles elles ont accepté cette procédure. Il faut aussi que le Conseil canadien des relations industrielles rende sa décision quant à la constitution d'une unité de négociation distincte.

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

Aveos et Air Canada sont parties à une Entente de non-concurrence et de transfert des protocoles de réparation depuis le 16 octobre 2007. D'une manière générale, les protocoles de réparation désignent les processus et méthodes utilisés dans la maintenance et la réparation du matériel volant et des équipements connexes. L'Entente de non-concurrence et de transfert des protocoles de réparation a confirmé un arrangement et prévoit la vente, par Air Canada, à ACTS Aéro (qui succède à ACTS SEC) d'un intérêt conjoint

indivis dans les protocoles de réparation qu'elle possède ou qui ont été approuvés par l'organisme agréé d'ingénierie de navigabilité d'Air Canada, tandis qu'Aveos vend à Air Canada un intérêt conjoint indivis dans les protocoles de réparation détenus ou conçus par Aveos et utilisés dans le cadre des services de révision générale des cellules d'appareils qu'ACTS fournit à Air Canada en vertu de l'entente relative aux services de révision générale des cellules d'appareils conclue par les parties. Cependant, en septembre 2004, dans le cadre de la mise en œuvre du Plan d'arrangement de la Société au titre de la LACC, la Société avait déjà octroyé à ACTS l'accès intégral et exclusif à ces protocoles sans obligation de versement de redevances.

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

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

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

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

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

Entente conclue avec Aveos concernant des conditions de paiement révisées

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

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

Contrats de maintenance

Aveos et Air Canada sont parties à des contrats généraux de services de maintenance depuis le 1^{er} octobre 2006, aux termes desquels Aveos fournit à la Société divers services techniques, dont des services d'entretien moteur et de maintenance des groupes auxiliaires de bord, des services de révision générale d'appareils (exception faite des services de maintenance en ligne et d'entretien cabine, assurés par la Société), des services de maintenance de composants, des services de peinture, des services de formation ainsi que d'autres services connexes. Aveos est l'entreprise de maintenance exclusive de la Société pour la prestation des services de révision générale, de maintenance des moteurs, des groupes auxiliaires et de certains composants. Aveos assure également à la Société divers autres services de réparation non exclusifs.

Le contrat de services de révision générale, qui expire en octobre 2011, sera prorogé jusqu'en juin 2013, sous réserve de la publication d'une ordonnance du Conseil canadien des relations industrielles établissant qu'Aveos est un employeur distinct, lié par des conventions collectives distinctes et qui prend en charge le transfert des employés d'Air Canada à Aveos selon les conditions convenues dans le protocole d'entente de transition et les ententes de transition auxiliaires susmentionnés. Les contrats de services relatifs à la maintenance des réacteurs expirent en octobre 2013, sauf pour certains types de réacteurs pour lesquels les parties sont convenues de le proroger jusqu'au 31 décembre 2018. Les contrats de services de peinture expirent en octobre 2009 et chacun des autres contrats de maintenance mentionnés ci-dessus expire en octobre 2013.

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

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

Contrats de services généraux

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

Contrats immobiliers

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

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

Liens entre la Société et ACE

Contrat de services cadre

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

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

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

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

Bons de souscription achetés à ACE

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

Acquisition de Vacances Air Canada

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

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

(en millions de dollars canadiens)	31 décembre 2008	31 décembre 2007
Débiteurs		
ACE	2 \$	9 \$
Aveos	120	75
	122 \$	84 \$
Maintenance payée d'avance		
Aveos	5 \$	24 \$
	5 \$	24 \$
Créditeurs et charges à payer		
Aveos	99 \$	88 \$
	99 \$	88 \$

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

(en millions de dollars canadiens)	Quatrièmes trimestres		Exercices	
	2008	2007	2008	2007
Produits				
Produits de location d'immeubles provenant d'ACE et d'Aveos	7 \$	8 \$	29 \$	39 \$
Produits tirés de services de technologies de l'information fournis à Aveos	4	3	15	14
Produits tirés de services généraux et autres fournis à ACE et à Aveos	(7)	(1)	15	16
Produits tirés de services de fret fournis à Aveos	-	1	-	1
Autres produits	-	1	-	1
	4 \$	12 \$	59 \$	71 \$
Charges				
Charges de maintenance liées aux services d'Aveos	110 \$	127 \$	478 \$	632 \$
Recouvrement des salaires et charges sociales liés aux employés détachés auprès d'ACE et Aveos	(58)	(86)	(277)	(362)
Autres charges	1	-	1	-
	53 \$	41 \$	202 \$	270 \$

15. Estimations comptables critiques

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

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

Produits passages et fret

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

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

Avantages sociaux futurs

Air Canada propose à ses employés, à certains employés d'ACE et à d'autres de ses employés détachés par contrat à Aveos et à Aéroplan, plusieurs régimes de retraite à prestations ou à cotisations déterminées ainsi que des régimes d'avantages complémentaires de retraite. Ces employés cotisent aux régimes de retraite à prestations déterminées, dont Air Canada est la promotrice, et participent en outre à certains régimes d'avantages sociaux futurs en matière de soins de santé, d'assurance vie et d'assurance invalidité dont Air Canada est la promotrice. Les états financiers consolidés vérifiés d'Air Canada de 2008 comprennent tous les actifs et passifs des régimes dont la Société est la promotrice. La charge au titre des prestations rend compte d'un recouvrement de coûts répercuté sur Aveos et Aéroplan, au titre des employés détachés par contrat, et à ACE, au titre des employés qui travaillent pour leur compte. Le recouvrement de coûts porte sur les coûts des services rendus au cours de l'exercice à l'égard des prestations de retraite, ainsi que la part qui leur revient au titre des avantages complémentaires de retraite, laquelle est établie à partir de calculs actuariels propres au groupe d'employés concernés. Pour l'exercice clos le 31 décembre 2008, ce recouvrement totalise 40 M\$ (40 M\$ pour l'exercice clos le 31 décembre 2007).

La direction émet un certain nombre d'hypothèses pour le calcul de l'obligation au titre à la fois des prestations et de la charge de retraite :

	31 décembre 2008	31 décembre 2007
Hypothèses actuarielles moyennes pondérées entrant dans le calcul du passif au titre des prestations		
Taux d'actualisation	7,35 %	5,75 %
Taux d'accroissement de la rémunération ¹⁾	2,50 %	2,50 %
Hypothèses actuarielles moyennes pondérées entrant dans le calcul de l'obligation au titre des prestations constituées		
Taux d'actualisation	5,75 %	5,00 %
Taux prévu de rendement à long terme	7,15 %	7,15 %
Taux d'accroissement de la rémunération ²⁾	2,50 %	2,50 %

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

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

Taux d'actualisation

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

Hypothèse concernant le rendement prévu des actifs

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

Composition de l'actif

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

	2008	2007	Répartition visée
Actions	52,9 %	58,9 %	59,0 %
Obligations et prêts hypothécaires	43,5 %	36,1 %	41,0 %
Trésorerie et placements à terme	3,6 %	5,0 %	0,0 %
Total	100,0 %	100,0 %	100,0 %

Régimes agréés canadiens

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

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

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

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

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

Analyse de sensibilité

La sensibilité de la charge de retraite pour 2008, compte tenu de différentes hypothèses actuarielles relativement au taux d'actualisation et au rendement prévu de l'actif du régime, s'établit comme suit :

Incidence sur la charge de retraite de 2008 (en millions de dollars)	Diminution de 0,25 point	Augmentation de 0,25 point
Hypothèse sur le taux d'actualisation de l'obligation	9 \$	(9) \$
Hypothèse sur le taux de rendement à long terme de l'actif du régime	28 \$	(28) \$

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

Impôts sur les bénéfices

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

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

Projections fiscales

Au 31 décembre 2008, Air Canada conserve d'importants attributs fiscaux sous forme de reports de perte en avant et d'autres attributs fiscaux en vue d'abriter ses futurs bénéfices imposables. Ces attributs fiscaux devraient continuer de s'accroître au cours des prochaines années en raison des dépenses en immobilisations qui seront engagées dans l'acquisition d'avions. Air Canada ne prévoit pas devoir payer d'importants impôts dans un avenir prévisible.

Dépréciation d'actifs à long terme

Les actifs à long terme font l'objet d'un test de recouvrabilité lorsque les circonstances donnent à penser que leur valeur comptable pourrait ne pas être recouvrable. Lorsqu'un événement ou une évolution des circonstances donne à penser que la valeur comptable d'actifs à long terme – autres que des actifs incorporels à durée de vie indéterminée – pourrait ne pas être recouvrée, on en teste la moins-value éventuelle en comparant l'estimation des flux de trésorerie qu'on s'attend à en tirer dans l'avenir à la valeur comptable des actifs ou groupes d'actifs. Si la valeur comptable de l'actif à long terme ne semble pas pouvoir être recouvrée à même les flux de trésorerie futurs prévus, il faut calculer la perte de valeur comme l'excédent de la valeur comptable d'un actif à long terme sur sa juste valeur et le constater dans la période. La recouvrabilité est déterminée en fonction des flux de trésorerie non actualisés découlant directement de l'utilisation de l'actif ou du groupe d'actifs ou de sa sortie.

Selon les PCGR du Canada, la juste valeur est définie comme étant « le montant de la contrepartie dont conviendraient des parties compétentes agissant en toute liberté dans des conditions de pleine concurrence ». L'évaluation de la juste valeur des actifs incorporels exige de la direction qu'elle formule d'importantes estimations sur les taux d'actualisation à appliquer à l'analyse et sur les flux de trésorerie futurs qui seront générés par les actifs, y compris la durée de vie estimative des actifs. Les taux d'actualisation sont déterminés à partir d'une estimation du taux de rendement ajusté au risque applicable à des flux de trésorerie analogues et ils ont été majorés en 2008 en vue de rendre compte d'une prime de risque plus élevée. La Société évalue la sensibilité des taux d'actualisation qu'elle applique. Les taux d'actualisation utilisés font l'objet d'une incertitude relative à la mesure.

Immobilisations corporelles

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

Les immobilisations corporelles sont amorties linéairement sur leur durée d'utilisation estimative, à concurrence de leur valeur résiduelle estimative. Les immobilisations corporelles liées à des contrats de location-acquisition avec des EDDV sont amorties sur la durée du contrat, à concurrence de leur valeur résiduelle estimative. La période d'amortissement du matériel volant de la Société et, notamment, des moteurs et pièces s'y rapportant (« les pièces durables »), est de 20 à 25 ans et sa valeur résiduelle estimative, de 10 % à 20 %. Les frais de réaménagement intérieur des avions sont amortis sur trois à cinq ans. Les améliorations apportées aux avions détenus sont capitalisées et amorties sur la durée d'utilisation restante des appareils. Les améliorations apportées aux avions en location-exploitation sont amorties sur la durée du contrat de location.

Les bâtiments sont amortis linéairement sur leur durée de vie jusqu'à concurrence de 40 à 50 ans. Il est fait exception à cette règle lorsque la vie du bâtiment dépasse la durée du bail foncier. Le cas échéant, le bâtiment est amorti sur la durée du bail. Les améliorations locatives sont amorties sur la durée du bail ou cinq ans, selon la moindre durée. Le matériel au sol et les autres équipements sont amortis sur une période allant de 3 à 25 ans.

On détermine la durée amortissable des avions par une analyse économique, un examen des plans existants concernant le parc aérien et des comparaisons avec le matériel volant de compagnies aériennes ayant recours aux mêmes types d'appareils. Les valeurs résiduelles estimatives sont établies à partir des antécédents de la Société concernant les ventes d'appareils et de rechanges ainsi qu'à partir d'évaluations prospectives préparées par des tiers indépendants.

Actifs incorporels

Les actifs incorporels identifiables de la Société ont été constatés à leur juste valeur estimative au 30 septembre 2004, au sortir de la protection de la LACC. Depuis, les actifs incorporels ont été réduits par un report d'impôts de 914 M\$. Au titre des PCGR canadiens, les actifs incorporels à durée de vie indéfinie doivent faire l'objet d'un test de dépréciation tous les ans ou lorsqu'un événement ou une évolution des circonstances donne à penser qu'ils auraient pu avoir perdu de la valeur. Si la valeur comptable des actifs dépasse leur juste valeur, on ramène la valeur de ces actifs à leur juste valeur.

16. Changements de méthodes comptables

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

Le 1^{er} 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 12 plus haut pour un complément d'information sur les instruments financiers de la Société.

Stocks

Le 1^{er} 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

Écarts d'acquisition et actifs incorporels

En février 2008, l'ICCA a publié le chapitre 3064, « Écarts d'acquisition et actifs incorporels », qui établit des normes de comptabilisation, d'évaluation, de présentation et d'information applicables aux écarts d'acquisition et aux actifs incorporels des entreprises. Le chapitre ne s'applique cependant pas à la comptabilisation initiale et à l'évaluation des écarts d'acquisition et des actifs incorporels générés dans le cadre d'un regroupement d'entreprises. La norme s'applique aux états financiers des exercices ouverts à compter du 1^{er} 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^{er} janvier 2009 et n'entrevoit pas de répercussions importantes sur ses états financiers consolidés.

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

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

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

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

financière IAS 27, « États financiers consolidés et individuels », et s'applique aux états financiers consolidés intermédiaires et annuels des exercices ouverts à compter du 1^{er} janvier 2011.

Normes internationales d'information financière

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

En conséquence, la Société s'est dotée d'un plan visant à convertir ses états financiers consolidés aux IFRS en mettant sur pied une équipe multifonctionnelle où sont représentés des cadres des secteurs de la comptabilité, de la fiscalité, de l'informatique et des techniques de l'information, des contrôles et processus internes, de la planification, de la rémunération, du trésor, des relations avec les investisseurs et des services juridiques. Le Comité de vérification de la Société est informé tous les trimestres de l'état d'avancement du plan de conversion.

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

Méthodes comptables et décisions de mise en œuvre

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

Infrastructure

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

Activités commerciales

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

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

Activités de contrôle

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

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

17. Sensibilité des résultats

Les résultats financiers d'Air Canada sont exposés à de multiples facteurs tant internes qu'externes qui peuvent se répercuter de façon notable sur son résultat d'exploitation. Le tableau ci-dessous illustre, à titre indicatif, l'incidence financière qu'une variation donnée de l'une ou l'autre des hypothèses d'exploitation aurait été susceptible d'avoir de manière générale sur les résultats d'exploitation d'Air Canada. Ces indicateurs ont été établis en fonction des niveaux d'activité de 2008 et des estimations retenues en l'occurrence par la direction. Les effets ne sont pas cumulatifs, ils ne reflètent pas l'interdépendance des éléments et ils peuvent varier considérablement dans les faits par suite de facteurs indépendants de la volonté d'Air Canada. En revanche, une variation inverse du facteur de sensibilité aurait eu l'effet opposé sur le résultat d'exploitation.

(en millions de dollars)		2008	Facteur de sensibilité	Incidence estimative favorable (défavorable) sur le résultat d'exploitation
Variable clé		Mesure		
Mesures des produits				
Rendement unitaire (en cents)	Réseau	19,2	augmentation de 1 % du rendement	93 \$
	Canada	25,2		39 \$
Trafic (en millions de PMP)	Réseau	50 519	augmentation de 1 % du trafic	84 \$
	Canada	16 214		36 \$
Coefficient d'occupation	Réseau	81,4	augmentation de 1 point	103 \$
PPSMO (en cents)	Réseau	15,6	augmentation de 1 % des PPSMO	89 \$
Mesures des charges				
Charges salariales et sociales (en millions de dollars)		1 877	augmentation de 1 %	(19) \$
Carburant – prix du WTI (en \$ US le baril) ¹⁾		103,9	augmentation de 1 \$ US le baril de WTI	(25) \$
Carburant – prix du kérosène (en cents CA le litre) ¹⁾		92,5	augmentation de 1 %	(35) \$
Charges par SMO (en cents)		17,9	augmentation de 1 % des CESMO	(111) \$
Taux de change				
de \$ CA à \$ US	1 \$ US = 1,23 \$ CA		augmentation de 1 cent (ex. : de 1,23 \$ à 1,24 \$)	(30) \$

1) Ne tient pas compte de l'effet des suppléments carburant et des opérations de couverture du carburant. Voir la rubrique 12 du présent Rapport de gestion pour un complément d'information sur les instruments dérivés liés au carburant d'Air Canada.

18. Facteurs de risque

La présente rubrique ne prétend pas englober tous les facteurs de risque possibles pour la Société. D'autres risques, que la Société ignore ou juge minimes pour le moment, pourraient se manifester ultérieurement et nuire considérablement aux activités de la Société, à ses résultats d'exploitation et à sa situation financière.

Risques liés à la Société

Résultats d'exploitation

Avant d'émerger de sa restructuration au titre de la LACC le 30 septembre 2004, la Société a subi d'importantes pertes, et il est possible qu'elle en subisse d'autres dans l'avenir. En 2008, la Société a enregistré une perte d'exploitation avant provision pour enquêtes sur le fret de 39 M\$. La conjoncture actuelle pourrait amener la Société à subir des pertes importantes. En dépit des mesures commerciales et des efforts qu'elle déploie pour réduire ses coûts et trouver de nouvelles sources de financement, la Société pourrait ne pas arriver à dégager une véritable rentabilité ni atteindre les objectifs qu'elle s'est fixé dans un ou plusieurs domaines et, notamment, dans ses démarches visant à contrebalancer ou atténuer les risques auxquels elle doit faire face, que ce soit sur le plan de la conjoncture économique, de la situation de trésorerie, de la capitalisation des régimes de retraite, de la volatilité imprévisible des coûts du carburant et d'autres dépenses.

Endettement

La Société a – et devrait continuer d'avoir – un niveau d'endettement élevé, associé notamment aux coûts fixes substantiels liés aux locations et au financement d'avions, et en raison de difficultés économiques ou d'autres facteurs qui pourraient agir sur elle, il est possible que la Société ait, dans l'avenir, à s'endetter encore davantage. Le niveau d'endettement actuel ou futur de la Société pourrait avoir de graves conséquences. Par exemple, il pourrait i) restreindre la Société dans sa capacité de réunir de nouveaux financements, ii) forcer la Société à consacrer une part substantielle des flux de trésorerie provenant de son exploitation au remboursement de sa dette et de ses coûts fixes, ce qui réduirait d'autant les fonds disponibles à d'autres fins, iii) rendre la Société plus vulnérable à un ralentissement économique et iv) atténuer la réactivité de la Société à l'évolution de la conjoncture et du marché et, du même coup, sa compétitivité.

La capacité de la Société de s'acquitter de ses obligations de paiement sur sa dette dépendra, entre autres, du rendement de son exploitation future et de sa capacité de refinancer sa dette au besoin. Chacun de ces facteurs est, dans une large mesure, lui-même dépendant de facteurs d'ordres économique, financier, concurrentiel, réglementaire, opérationnel et autres qui, pour une bonne part, échappent à la volonté de la Société. De plus, comme la Société est appelée à souscrire des emprunts portant intérêt à des taux variables, toute hausse des taux d'intérêt risque de se répercuter du même ordre sur ses intérêts débiteurs. Rien ne garantit que la Société sera à même de tirer de son exploitation suffisamment de liquidités pour assurer le service de sa dette et de ses obligations locatives.

Besoin de capitaux et de liquidités supplémentaires

Dans le cadre de ses activités, la Société doit affronter plusieurs défis reliés, entre autres, aux conditions économiques, à la capitalisation des régimes de retraite, à la volatilité des prix du carburant, aux clauses restrictives de contrats qui pourraient obliger la Société à fournir des dépôts de garantie à des contreparties, aux taux de change et à la concurrence accrue des transporteurs internationaux ou américains et des transporteurs à bas prix sur le segment intérieur. Les liquidités de la Société pourraient s'en ressentir, de même que d'autres facteurs et risques décrits dans le présent Rapport de gestion. Pour faire face à ces défis et mener à bien la stratégie commerciale de la Société, d'importantes liquidités seront nécessaires et d'importantes dépenses d'exploitation et d'immobilisations doivent être engagées ou devront l'être dans l'avenir. Rien ne garantit que, si les liquidités qu'elle tire de son exploitation et de sa trésorerie sont insuffisantes, la Société continuera d'obtenir, en temps voulu et à des conditions qui lui conviennent, les fonds dont elle a besoin pour satisfaire à ses besoins de liquidités et financer les dépenses d'exploitation et d'immobilisations requises pour relever les défis et soutenir la mise en œuvre de sa stratégie commerciale.

L'incapacité de réunir des capitaux supplémentaires, à même les fonds tirés de son exploitation ou de financements par emprunts ou capitaux, pourrait forcer la Société à retarder ou à abandonner, en totalité ou en partie, ses dépenses prévues ou à modifier sa stratégie commerciale, ce qui pourrait nuire gravement à ses activités, à ses résultats d'exploitation et à sa situation financière. Par ailleurs, les liquidités plus importantes de ses concurrents ou leur capacité de réunir des fonds plus facilement ou à des conditions moins onéreuses seraient à même de placer Air Canada en situation de désavantage.

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

Régimes de retraite

Les lois du Canada qui régissent les régimes de retraite prévoient l'évaluation périodique de la situation de capitalisation de chaque régime agréé selon les principes de la continuité de l'exploitation (en présumant que le régime existerait indéfiniment) et de la solvabilité (en présumant qu'on pourrait résilier immédiatement le régime).

En mai 2004, la Société et le BSIF ont convenu d'un protocole d'assouplissement des exigences de capitalisation du déficit des régimes agréés de la Société rétroactif au 1^{er} janvier 2004. La Société est tenue de cotiser chaque année des montants en espèces substantiels et des sommes encore plus importantes en cas d'un mauvais rendement des placements au titre des caisses de retraite ou de baisses supplémentaires des taux d'intérêt des obligations à long terme du gouvernement du Canada. Voir *Estimations comptables critiques — Avantages sociaux futurs — Analyse de sensibilité*. Un déficit de capitalisation des régimes de retraite ou le fait pour la Société de ne pas verser les cotisations en espèces requises, ou de ne pas être en mesure de le faire, pourraient porter un grave préjudice à ses activités, à ses résultats d'exploitation et à sa situation financière.

Le déficit de solvabilité est particulièrement sensible à l'influence des taux d'intérêt à long terme et au rendement tiré des placements de l'actif des régimes, lequel est tributaire de divers facteurs, dont la conjoncture économique. Le taux d'intérêt servant au calcul de l'obligation au titre des prestations est un taux prescrit dérivé des taux d'intérêt des obligations à long terme du gouvernement du Canada. La détérioration des conditions économiques pourrait faire monter considérablement les obligations de la Société au titre de la capitalisation de ses régimes de retraite, ce qui porterait un grand préjudice à ses activités, à ses résultats d'exploitation et à sa situation financière.

Pour un complément d'information sur les obligations de capitalisation des régimes de retraite d'Air Canada, on se reportera, plus haut, à la rubrique 9.6.

Conjoncture et contexte géopolitique

Les résultats d'exploitation des compagnies aériennes sont très sensibles à la conjoncture et au contexte géopolitique, dont l'incidence sur la demande de transport aérien peut par ailleurs être considérable. Ainsi, la conjoncture et le contexte géopolitique peuvent influencer sur la demande de transport aérien ainsi que sur les coûts d'exploitation de la Société, sur ses cotisations et charges de retraite, et sur la disponibilité des capitaux et fournitures dont elle a besoin. Comme ses coûts fixes sont substantiels, un repli économique prolongé ou marqué au Canada, aux États-Unis ou ailleurs dans le monde serait susceptible de nuire gravement aux activités, aux résultats d'exploitation et à la situation financière de la Société.

Les tarifs aériens, tout comme la demande de transport aérien, ont beaucoup fluctué dans les années passées et peuvent fluctuer encore beaucoup dans l'avenir. La Société n'est pas à même de prévoir avec certitude ni les conditions qui prévaudront sur le marché ni les prix qu'elle pourra demander à ses clients. Les attentes de la clientèle peuvent évoluer rapidement, et la demande de billets à bas prix peut limiter les possibilités de revenus. Les voyages, particulièrement les voyages d'agrément, constituent pour les consommateurs une dépense discrétionnaire. Un repli de la croissance économique en Amérique du Nord ou dans d'autres régions que dessert la Société, conjugué à un climat d'instabilité géopolitique dans divers coins du monde, à des préoccupations croissantes à l'égard des répercussions des transports aériens sur l'environnement ainsi qu'aux tendances en faveur de transports plus « verts » où les consommateurs cherchent à réduire leurs déplacements, pourraient aussi avoir pour conséquence de faire baisser la demande de transport aérien au Canada et à l'étranger et nuire considérablement à la rentabilité de la Société.

Coûts du carburant

Le carburant a représenté la première charge en importance pour la Société en 2008, en pourcentage des charges d'exploitation. Le cours du carburant fluctue grandement sous l'influence de nombreux facteurs, dont les marchés internationaux, des événements géopolitiques et le taux de change entre les dollars américain et canadien. Air Canada ne peut prédire avec précision le prix du carburant. En 2008, comme en 2006 et 2007, les prix du carburant ont augmenté et fluctué à des sommets historiques. Leur maintien à ces niveaux très

élevés, voire le dépassement de ces niveaux, pourrait nuire gravement aux activités de la Société, à ses résultats d'exploitation et à sa situation financière. Vu la grande concurrence à laquelle elle doit faire face au sein du secteur du transport aérien, la Société pourrait ne pas être en mesure de répercuter sur ses clients les hausses des prix du carburant par voie de majorations tarifaires. Compte tenu des volumes de 2008, la direction estime qu'une variation de 1 \$ US du prix moyen du baril de brut WTI aurait provoqué une variation d'environ 25 M\$ CA de la charge de carburant pour la Société en 2008 (compte non tenu de l'incidence des suppléments carburant, des taux de change et des opérations de couverture du carburant), dans l'hypothèse où la capacité des vols serait demeurée inchangée, où les marges de raffinage entre le brut WTI et le carburacteur seraient demeurées constantes et où les taux de change seraient demeurés constants.

Écart de change

Les résultats financiers de la Société sont particulièrement sensibles aux fluctuations du dollar canadien. Plus précisément, la Société doit effectuer chaque année d'importantes sorties de fonds nettes en dollars américains et, dès lors, s'exposer aux fluctuations des cours du change entre le dollar canadien et le dollar américain. La direction estime que, en 2008, une augmentation de 0,01 \$ du taux de change entre le dollar canadien et le dollar américain (par exemple, de 1,23 \$ à 1,24 \$ par dollar US) aurait pu avoir des répercussions défavorables de l'ordre de 30 M\$ sur le résultat d'exploitation. À l'inverse, une baisse du taux de change aurait produit l'effet contraire. La Société engage des dépenses considérables en dollars américains au titre du carburant, des locations d'avions, des paiements d'intérêts, du service de la dette et des droits d'utilisation des systèmes informatisés de réservations, alors qu'elle perçoit une partie substantielle de son chiffre d'affaires en dollars canadiens. Une dépréciation importante du dollar canadien par rapport au dollar américain ferait augmenter les coûts de la Société par rapport à ceux de ses rivaux américains et porterait un grand préjudice à ses activités, à ses résultats d'exploitation et à sa situation financière. De plus, la Société pourrait ne pas être en mesure de couvrir adéquatement les risques associés à la fluctuation des taux de change.

Coûts de main-d'œuvre et relations du travail

Les coûts de main-d'œuvre constituent l'un des postes les plus importants parmi les charges d'exploitation de la Société. Rien ne garantit que la Société parviendra à maintenir ces coûts à des niveaux qui ne nuiront pas à ses activités, aux résultats d'exploitation ni à sa situation financière. Rien ne garantit non plus que les conventions collectives qu'elle passera avec les syndicats représentant ses employés ou l'issue des arbitrages se feront à des conditions qui cadrent avec les attentes de la Société ou qui seront comparables à celles des conventions conclues par ses concurrents. Les nouvelles conventions collectives ou l'issue des négociations, médiations ou arbitrages portant, notamment, sur les salaires et autres coûts de main-d'œuvre ou sur les règles d'exécution du travail pourraient faire monter les coûts de main-d'œuvre et d'autres charges, ce qui serait susceptible de porter un grand préjudice aux activités de la Société, à ses résultats d'exploitation ou à sa situation financière.

La majorité des salariés de la Société sont syndiqués. Hormis la convention avec l'IBT représentant certains employés d'aéroports et de centres d'appels aux États-Unis qui a été renouvelée en 2008 pour une durée de trois ans, les plus récentes conventions collectives avec les syndicats représentant le plus grand nombre de salariés remontent à 2003 et 2004 et expirent en 2009 (à l'exception des conventions portant sur deux groupes de répartiteurs d'équipages, conclues plus récemment). Les grèves et lockouts sont légalement interdits pendant la durée d'effet de ces conventions ou pendant les négociations devant mener à leur renouvellement tant que certaines conditions préalables prescrites par le Code canadien du travail et s'appliquant aux syndicats représentant des salariés basés au Canada n'ont pas été satisfaites. Rien ne garantit que ces conventions pourront être renouvelées sans qu'il y ait de conflit de travail ou action syndicale, ni qu'il n'y aura pas de conflit de travail conduisant à une interruption ou à une perturbation du service de la Société ou qui serait susceptible de nuire à la capacité de cette dernière d'exercer ses activités, ce qui pourrait porter un grand préjudice à ses activités, à ses résultats d'exploitation et à sa situation financière.

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

Caractéristiques inhérentes à l'aviation commerciale : faibles marges brutes et coûts fixes élevés

Le secteur de l'aviation commerciale est caractérisé par la faiblesse des marges bénéficiaires brutes et par le niveau élevé des coûts fixes. Les coûts associés à l'exploitation d'un vol ne varient pas considérablement selon

le nombre de passagers transportés et, par conséquent, un changement même relativement faible du nombre de passagers, des tarifs ou de la composition du trafic pourrait avoir des répercussions importantes sur les résultats d'exploitation de la Société et sur sa situation financière. Ces caractéristiques représentent une contrainte que la politique de tarification audacieuse pratiquée par les transporteurs à bas prix ne fait qu'exacerber en tirant les tarifs de transport aérien vers le bas. En conséquence, si le chiffre d'affaires accuse un manque à gagner par rapport au niveau prévu, les activités, les résultats d'exploitation et la situation financière de la Société pourraient réellement s'en ressentir. Comme la Société doit engager des coûts fixes substantiels, qui ne varient pas sensiblement avec sa capacité, si elle était dans l'obligation d'abaisser sa capacité globale ou de réduire le nombre de vols exploités, il se pourrait qu'elle n'arrive quand même pas à réduire certains de ses coûts fixes à court terme et qu'elle doive engager d'importants coûts de résiliation ou de restructuration, ce qui pourrait porter un grave préjudice à ses activités, à ses résultats d'exploitation et à sa situation financière.

Concurrence

La Société évolue dans un secteur où la concurrence est intense. Ces dernières années, plusieurs transporteurs ont fait leur entrée sur des marchés intérieurs, transfrontaliers et internationaux desservis par la Société ou annoncé leur intention de le faire.

Des transporteurs à bas prix canadiens et d'autres compagnies ont ainsi percé sur plusieurs marchés clés de la Société au pays, ou y ont soit étendu leur présence soit annoncé leur intention d'y concurrencer la Société, et à l'instar de certains transporteurs américains, ils ont aussi percé sur le marché transfrontalier ou y ont étendu leur présence. Certains transporteurs avec lesquels la Société peut devoir rivaliser, dont des transporteurs américains, pourraient (certains d'entre eux l'ont déjà fait) remanier sensiblement leur organisation (notamment par voie de fusion ou d'acquisition) de manière à réduire leur endettement et à abaisser leurs coûts d'exploitation pour mieux soutenir la concurrence de la Société. La Société fait aussi face à une concurrence accrue à l'international à mesure que les transporteurs y augmentent leur capacité, soit en prenant de l'expansion, soit en reconvertissant leur capacité intérieure vers l'international pour se soustraire à la concurrence des transporteurs à bas prix au pays.

Si des transporteurs canadiens à bas prix ou d'autres compagnies réussissent ainsi à percer ou à étendre leurs ramifications sur les segments intérieur et transfrontalier de la Société, ou si d'autres compagnies américaines arrivent à s'implanter sur le marché transfrontalier de la Société, ou que des transporteurs arrivent à étendre leurs ramifications sur les marchés internationaux où la Société est présente, cela pourrait porter un grand préjudice aux activités, à la situation financière et aux résultats d'exploitation de la Société.

La Société doit par ailleurs affronter une vive rivalité tarifaire. L'expansion des transporteurs à bas prix des dernières années, conjuguée à l'avènement de sites de voyages en ligne et d'autres filières de distribution de produits du voyage, a donné lieu à une augmentation substantielle des tarifs réduits et promotionnels proposés par des concurrents. La décision de la Société d'égaliser ces prix coupés pour maintenir son trafic passagers ferait baisser les rendements, ce qui serait susceptible à son tour de nuire gravement aux activités, aux résultats d'exploitation et à la situation financière de la Société. Qui plus est, la capacité d'Air Canada de couper ses prix pour soutenir la concurrence d'autres transporteurs dépend de sa capacité à obtenir des marges d'exploitation acceptables et pourrait se trouver entravée par des politiques d'intérêt public visant à encourager la concurrence.

En outre, la concentration de compagnies aériennes pourrait aviver encore davantage la concurrence, du fait que les compagnies issues de ces regroupements pourraient dès lors rivaliser plus efficacement avec la Société, ce qui ne manquerait pas de nuire considérablement à ses activités, à ses résultats d'exploitation et à sa situation financière.

Contraintes liées à des clauses restrictives

Certains des grands arrangements financiers et autres que conclut la Société sont assortis de clauses restrictives (portant notamment sur le seuil de liquidité et les ratios de couverture de la dette) qui la limitent ou, dans certains cas, la bloquent carrément dans sa capacité de structurer ou d'exercer ses activités à sa guise, notamment pour ce qui est de réduire sa liquidité, de contracter des emprunts, de créer des privilèges, de vendre des actifs, d'engager des dépenses en immobilisations et de se livrer à des acquisitions, fusions et regroupements d'entreprises. Il peut également être envisagé qu'elle souscrive un autre financement ou une entente majeure assortis de clauses de la sorte qui la limiteront dans sa marge de manœuvre opérationnelle et financière, ce qui pourrait nuire considérablement à sa rentabilité.

Tout manquement de la Société à ses obligations contractuelles (et, notamment, à ses clauses restrictives) ou toute défaillance de sa part quant au remboursement de ses emprunts et coûts fixes pourrait entraîner toutes sortes de conséquences néfastes importantes, dont le devancement de certaines échéances, la retenue des produits perçus d'avance par des fournisseurs de services de carte de crédit, ou l'exercice d'autres recours par ses créanciers et bailleurs qui pourraient entraîner, par ricochet, la défaillance au titre d'autres emprunts ou accords. Le cas échéant, il est peu probable que la Société soit en mesure de rembourser cette dette par anticipation ou de s'acquitter de ses obligations aux termes de certains contrats, de verser les loyers sur ses avions ou de couvrir ses coûts fixes. De plus, les prêteurs pourraient saisir la totalité ou la quasi-totalité des actifs de la Société à titre de garanties sur ses obligations.

Redevances aéroportuaires et redevances de navigation

Dans la foulée des privatisations des aéroports et des autorités de la navigation aérienne de la dernière décennie au Canada, les nouvelles régies aéroportuaires et autorités de la navigation aérienne ont considérablement augmenté leurs redevances. Si ces autorités, au Canada ou ailleurs, continuent d'augmenter leurs redevances à ce rythme, cela pourrait gravement nuire aux activités, aux résultats d'exploitation et à la situation financière de la Société.

Moyens stratégiques, commerciaux, technologiques et autres

De manière à pouvoir conduire ses affaires, atteindre ses objectifs et rester compétitive, la Société doit continuellement rechercher, concevoir et déployer d'importants moyens stratégiques, commerciaux, technologiques et autres, comme cela a été le cas pour le programme de renouvellement de son parc aérien, le programme de réaménagement des cabines de ses appareils, le nouveau modèle tarifaire, l'actualisation du système de réservations et de traitement des clients dans les aéroports (qui vient aussi en appui à son modèle tarifaire), l'amélioration de ses processus administratifs et d'autres projets. Ces moyens, qui s'étendent aussi aux activités liées à leur élaboration et à leur implantation, sont exposés à une foule de facteurs, dont bon nombre échappent à la volonté de la Société. Ces facteurs sont liés entre autres à la bonne exécution des obligations de tiers, comme les fournisseurs, à la bonne intégration de ces nouveaux moyens aux activités et processus déjà en place de la Société et à leur mise en œuvre, ainsi qu'à l'adhésion à ces mesures par les clients, fournisseurs et employés de la Société. Tout retard, manquement ou insuffisance dans l'identification du besoin et dans la conception, le financement ou la mise en œuvre des moyens visant à le combler serait de nature à nuire à la capacité de la Société d'exercer ses activités, d'atteindre ses objectifs et de rester compétitive, et porterait un grave préjudice à ses activités, à ses résultats d'exploitation et à sa situation financière.

Par exemple, l'un des piliers du plan d'affaires de la Société est la restructuration de son parc aérien, notamment par l'élimination et le remplacement des avions les plus anciens et les moins efficaces et par la modernisation de la flotte de gros-porteurs affectés aux grandes lignes internationales par l'introduction d'appareils neufs et plus efficaces. Un retard ou manquement dans l'exécution du plan de restructuration du parc de la Société, notamment dans la livraison des gros-porteurs par les avionneurs, ou encore l'incapacité de retirer du service comme prévu certains appareils à la faveur de la mise en service d'appareils neufs, serait susceptible de nuire à la bonne exécution du plan d'affaires d'Air Canada et, à terme, de porter préjudice à ses activités, à ses résultats et à sa situation financière.

Dépendance à l'égard des technologies

Les technologies qu'utilise la Société, notamment les logiciels et matériels informatiques et de télécommunications ainsi que les systèmes et technologies tournant sur le Web, l'aident à assurer ses services ainsi qu'à accroître son chiffre d'affaires tout en réduisant ses coûts. Ces moyens technologiques comprennent entre autres les systèmes de télécommunications de la Société, ses sites Web, ses systèmes informatisés de réservations et de service à la clientèle dans les aéroports, et les systèmes d'opérations aériennes.

Ces moyens technologiques peuvent être vulnérables à divers types d'arrêt accidentel, d'interruption ou d'abus attribuables, entre autres causes, aux actions ou omissions de fournisseurs tiers, à des catastrophes naturelles, des attentats terroristes, des défaillances des systèmes de télécommunications, des pannes d'électricité, des virus informatiques, des actes de piratage informatique, des intrusions ou usurpations et autres menaces pour la sûreté. Même si la Société investit continuellement dans des moyens et dispositifs de sûreté et des plans de rétablissement du service après sinistre, ces moyens et dispositifs pourraient ne pas être suffisants ou mis en œuvre adéquatement. Toute défaillance technique de la sorte serait susceptible de nuire considérablement à l'exploitation de la Société et de porter un grand préjudice à ses activités, à ses résultats d'exploitation et à sa situation financière.

Approvisionnements et fournisseurs essentiels

La bonne marche de la Société dépend notamment de sa capacité de se procurer des biens et services en quantités suffisantes, en temps opportun et à des conditions et coûts favorables, notamment dans les aéroports et auprès des autorités aéroportuaires et, entre autres, les fournitures essentielles à son exploitation, comme du carburant, des avions et pièces de rechange, et des services de maintenance avions et d'entretien moteurs (y compris les services de maintenance que lui procure Aveos). Dans certains cas, ces biens ou services ne peuvent être obtenus qu'auprès d'un nombre limité de fournisseurs, et le passage à de nouveaux fournisseurs peut prendre beaucoup de temps et nécessiter l'engagement de ressources considérables. L'omission, le refus ou l'incapacité d'un fournisseur de fournir les biens ou services requis peut être attribuable à des causes multiples et diverses, dont bon nombre échappent à la volonté de la Société. Toute rupture de la chaîne d'approvisionnement de la Société en biens ou services, notamment pour cause de manquement, de refus ou d'incapacité d'un fournisseur, ou liée à l'incapacité de se procurer ces biens ou services à des conditions ou prix ou dans des délais acceptables pour la Société, pourrait porter un grave préjudice à ses activités, à ses résultats d'exploitation et à sa situation financière.

Aéroplan

Grâce à sa relation avec Aéroplan, la Société peut offrir à ses clients membres d'Aéroplan la possibilité de gagner des milles Aéroplan. Se fondant sur des sondages réalisés auprès de la clientèle, la direction est d'avis que le fait de récompenser les clients avec des milles Aéroplan constitue un facteur important dans leur décision de voyager par les lignes d'Air Canada et de Jazz, et contribue à les fidéliser. L'inexécution par Aéroplan de ses obligations envers la Société aux termes du CPSC d'Aéroplan et dans le cadre du programme Aéroplan ou une interruption imprévue des services Aéroplan indépendante de la volonté d'Air Canada pourraient porter un grand préjudice aux activités, aux résultats d'exploitation et à la situation financière de la Société.

Jazz

Aux termes du CAC de Jazz, Jazz transporte les clients de la Société sur les marchés à faible trafic et les marchés à fort trafic hors saison partout au Canada et sur certaines destinations aux États-Unis. Elle procure également un précieux apport de trafic sur les routes de l'exploitation principale de la Société. Aux termes du CAC de Jazz, la Société rembourse à celle-ci un certain nombre de frais déterminés à partir de certains coûts engagés par Jazz. La Société rembourse à Jazz, sans majoration, certains coûts refacturés pris en charge directement, comme les coûts de carburant, les redevances de navigation, les droits d'atterrissage et les redevances aéroportuaires, ainsi que certains autres coûts. Des augmentations importantes de ces coûts refacturés, l'inexécution des obligations de Jazz envers la Société aux termes du CAC de Jazz ou d'autres interruptions imprévues des services de Jazz indépendantes de la volonté de la Société pourraient porter un grave préjudice aux activités, aux résultats d'exploitation et à la situation financière de la Société. En outre, le CAC de Jazz prévoit la taille minimale du parc aérien de Jazz et une garantie d'utilisation quotidienne minimale qui oblige la Société à verser certains paiements minimaux à Jazz, peu importe les revenus de Jazz.

Star Alliance^{MD}

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

Interruptions ou perturbations du service

La bonne marche de la Société repose essentiellement sur sa capacité d'exercer ses activités de façon ininterrompue dans plusieurs plaques tournantes, dont l'aéroport Toronto-Pearson. Les retards ou les interruptions de service causés par des incidents liés à la sûreté ou à d'autres motifs, par les conditions météorologiques et par les arrêts de travail ou grèves d'employés d'aéroports, bagagistes, contrôleurs aériens et autres travailleurs qui ne sont pas au service de la Société, ou encore pour d'autres raisons indépendantes de la volonté de la Société, seraient susceptibles de porter un grand préjudice à ses activités, à ses résultats d'exploitation et à sa situation financière.

Litiges en cours

La Commission européenne, le département de la Justice des États-Unis et le Bureau de la concurrence du Canada, entre autres autorités en matière de concurrence, enquêtent actuellement sur des pratiques de tarification des transports de fret qui seraient éventuellement anticoncurrentielles, notamment l'imposition de suppléments carburant par plusieurs compagnies aériennes et autres exploitants de services de fret, la Société comprise. Les autorités de réglementation de la concurrence ont demandé des renseignements à la Société dans le cadre de leurs enquêtes. La Société collabore entièrement à ces enquêtes, qui devraient vraisemblablement déboucher, si ce n'est déjà fait, sur l'engagement d'actions en justice à l'encontre de la Société et d'un certain nombre de compagnies aériennes et de transporteurs de fret de divers territoires de compétence, dont l'Union européenne, où toutes les étapes de la procédure menant à une décision ont été franchies. La Société a aussi été citée comme défenderesse dans un certain nombre d'actions collectives engagées devant le tribunal fédéral de première instance aux États-Unis ainsi qu'au Canada relativement à ces allégations.

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

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

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

Litiges éventuels

Dans le cadre de l'exercice de leurs activités, les compagnies aériennes s'exposent à des réclamations et poursuites. Les litiges à venir, notamment une hausse des actions collections, pourraient également avoir un effet néfaste sur les activités de la Société et les résultats de son exploitation.

Personnel essentiel

La capacité de la Société de mener à bien son plan d'affaires est tributaire de l'expérience de ses dirigeants et autres employés clés, ainsi que de la connaissance qu'ils ont du milieu. Toute rotation de personnel importante à la tête ou dans des secteurs clés d'Air Canada serait de nature à nuire gravement aux activités de la Société, à ses résultats d'exploitation et à sa situation financière. De plus, Air Canada pourrait ne pas être en mesure d'attirer et de fidéliser les bons éléments dont elle pourrait avoir besoin à l'avenir.

Risques liés au secteur de l'aviation commerciale

Attentats terroristes et mesures de sûreté

Les attentats terroristes du 11 septembre 2001 et ceux qui les ont suivis, tout particulièrement au Moyen-Orient, en Asie du Sud-Est et en Europe, ont créé un climat d'incertitude chez les voyageurs. Un attentat d'envergure (que ce soit au pays ou à l'étranger, ou que cela concerne la Société, un autre transporteur ou même pas de transporteur du tout) et le resserrement des mesures de sûreté, comme les restrictions qui frappent actuellement le contenu des bagages de cabine, ou les exigences actuelles ou proposées à l'égard des documents d'identité des passagers, pourraient avoir de profondes répercussions sur la demande en général et sur le nombre de passagers empruntant les vols de la Société en particulier. Il pourrait en outre donner lieu à une hausse substantielle des primes d'assurance et d'autres coûts, et au resserrement de la sûreté aéroportuaire. La réduction des produits passages, la hausse des primes d'assurance et d'autres coûts, ou le resserrement des conditions de sûreté pourraient porter un grand préjudice aux activités, aux résultats d'exploitation et à la situation financière de la Société.

Épidémies (SRAS, grippe et autres)

Après que plusieurs foyers du syndrome respiratoire aigu sévère (« SRAS ») eurent éclorés dans le monde en 2003, l'Organisation mondiale de la santé (« OMS ») a publié, le 23 avril 2003, un avertissement aux voyageurs les invitant à ne pas effectuer de voyages non essentiels à Toronto, avertissement qui a été levé le 30 avril suivant. L'avertissement de sept jours émis aux voyageurs par l'OMS et portant sur Toronto, le fait que cette ville soit la principale plaque tournante de la Société et l'écllosion de plusieurs foyers de SRAS dans le monde ont été durement ressentis par la demande passagers sur les destinations de la Société et se sont durement répercutés sur le trafic à l'échelle du réseau. L'OMS est d'avis qu'il existe un risque important d'une pandémie de grippe au cours des prochaines années. La résurgence du SRAS ou l'écllosion de quelque autre forme d'épidémie comme la grippe (au pays comme à l'étranger) ou encore la publication d'un nouvel avertissement aux voyageurs de la part de l'OMS (à l'encontre de villes ou régions du Canada ou d'autres pays) ne feraient qu'accentuer l'incidence défavorable sur la demande passagers. La réduction du trafic qui en résulterait sur les destinations desservies par Air Canada serait susceptible de porter un grand préjudice aux activités, aux résultats d'exploitation et à la situation financière de la Société.

Sinistres et accidents

De par la nature de ses activités principales, la Société s'expose à des poursuites en responsabilité, y compris des réclamations portant sur des blessures graves ou des décès, qui pourraient être intentées à son encontre à la suite d'accidents ou de sinistres mettant en cause des appareils ayant transporté des clients de la Société ou des appareils d'autres transporteurs dont elle a assuré la maintenance ou la réparation. Rien ne garantit que la couverture d'assurance de la Société suffirait pour se prémunir contre une ou plusieurs réclamations d'envergure et toute insuffisance pourrait être importante. Sans compter qu'un accident ou sinistre mettant en cause un appareil de la Société ou un appareil d'un autre transporteur dont elle a assuré la maintenance ou la réparation pourrait nuire à la réputation de la Société sur le plan de la sécurité et, par ricochet, porter un grand préjudice à ses activités, à ses résultats d'exploitation et à sa situation financière.

Caractère saisonnier des activités, autres facteurs et résultats précédents

La Société connaît généralement une hausse très marquée de la demande aux deuxième et troisième trimestres de l'année civile, et une demande sensiblement réduite aux premier et quatrième trimestres. Ces variations cycliques de la demande sont essentiellement le résultat d'un nombre plus élevé de voyageurs d'agrément qui privilégient les mois du printemps et de l'été pour leurs déplacements. La structure de coûts de la Société comporte des coûts fixes substantiels qui ne varient pas de façon notable en fonction de la demande passagers à court terme.

Comme cela est décrit ailleurs, la demande passagers est également fonction de facteurs tels la conjoncture économique et le contexte géopolitique, les conflits armés ou risques de conflits armés ou d'attentats terroristes, les niveaux tarifaires et le climat. En raison notamment de ces facteurs, les résultats d'exploitation pour une période intermédiaire ne sont pas nécessairement révélateurs des résultats d'exploitation d'un exercice complet, pas plus que les résultats d'exploitation pour une période donnée ne sauraient nécessairement être révélateurs des résultats d'une période à venir.

Réglementation

Le secteur de l'aviation commerciale est assujéti à de multiples lois et règlements tant canadiens qu'étrangers qui en régissent, entre autres, les questions de sûreté, de sécurité, de licence, de concurrence, d'environnement (dont les niveaux sonores et les émissions de carbone) et, dans une certaine mesure, de tarification. De temps à autre, d'autres lois et règlements peuvent être proposés et des décisions rendues pour venir s'ajouter aux exigences ou restrictions frappant déjà les activités aériennes. Par exemple, de nouvelles lois ou des projets de loi ont été envisagés ou adoptés concernant les émissions de carbone dans le secteur aéronautique; ces mesures législatives comprennent, notamment, des mécanismes basés sur le marché où il est envisagé de mettre en œuvre des systèmes d'échange de droits d'émissions dans une démarche de réduction de la pollution atmosphérique. La mise en place de règlements ou décisions supplémentaires, y compris ceux qui portent sur les émissions de carbone, par Transports Canada, le Bureau ou le Tribunal de la concurrence, l'Office des transports du Canada ou d'autres organes publics nationaux ou étrangers serait susceptible de porter un grand préjudice aux activités, aux résultats d'exploitation et à la situation financière de la Société. Celle-ci ne peut garantir que de nouveaux règlements ne seront pas adoptés ou que des règlements existants ne seront pas modifiés, ou que des décisions ne seront pas adoptées ou rendues. L'adoption de ces nouveaux règlements ou la révision des règlements existants, ou des décisions rendues, pourraient porter un grand préjudice aux activités de la Société, à ses résultats d'exploitation et à sa situation financière.

L'accès des transporteurs intérieurs aux lignes internationales est régi par des ententes conclues entre le gouvernement canadien et des gouvernements étrangers. Un changement de politique de transport par les autorités canadiennes ou étrangères pourrait entraîner la modification ou la résiliation de ces ententes et se répercuter négativement sur les activités internationales de la Société.

La Société est régie par les lois du Canada et d'autres pays en matière de confidentialité des renseignements sur les passagers et les employés, et notamment en matière de systèmes d'information préalable sur les passagers et d'accès aux systèmes de réservations des compagnies aériennes, lois qui ne sont pas toujours compatibles d'un pays à l'autre. L'obligation de se conformer à ces cadres de réglementation pourrait entraîner des coûts supplémentaires et, à ce titre, avoir un effet défavorable important sur les activités, la situation financière et les résultats d'exploitation de la Société.

Augmentation des frais d'assurance

Depuis le 11 septembre 2001, le secteur des assurances de l'aviation réévalue en permanence les risques posés par les actes terroristes qu'il est prêt à couvrir, et cela pourrait se répercuter tant sur certains assureurs actuels de la Société que sur sa propre assurabilité dans l'avenir. Dans la mesure où les assureurs actuels de la Société ne pourraient pas ou ne voudraient pas lui fournir une couverture d'assurance et en l'absence de mesures du gouvernement du Canada visant à fournir la couverture nécessaire, les frais d'assurance de la Société pourraient augmenter davantage et la placer en contravention de certaines prescriptions réglementaires ou dispositions contractuelles l'obligeant à maintenir en vigueur une assurance donnée, ce qui pourrait avoir un effet défavorable important sur ses activités, ses résultats d'exploitation et sa situation financière.

Assurance responsabilité civile contre le risque de guerre

Il se pourrait que le gouvernement du Canada cesse de fournir une assurance responsabilité civile contre le risque de guerre comme il le fait actuellement à la Société et à d'autres transporteurs au Canada. S'il devait cesser de fournir une pareille garantie ou qu'il la modifie, la Société et les autres intervenants du secteur n'auraient d'autre choix que de se tourner vers des assureurs commerciaux pour obtenir cette protection. La Société estime qu'il lui en coûterait environ 10 M\$ par année pour obtenir cette couverture. Les solutions de rechange, comme celles que préconisent l'Organisation de l'aviation civile internationale (« OACI ») et l'Association du transport aérien international (« IATA »), ne se sont pas mises en place comme prévu, en raison des actions entreprises par d'autres pays et de l'introduction récente sur le marché de nouveaux produits d'assurance. L'OACI et l'IATA poursuivent leurs efforts dans ce domaine, mais il ne semble pas permis d'envisager une solution mondiale dans un avenir rapproché. Comme le gouvernement fédéral américain a institué son propre système d'assurances en vue de couvrir le risque que courent ses transporteurs, le régime d'assurance mondial se trouve privé d'un de ses grands piliers.

De plus, les responsables du marché de l'assurance aviation à Londres ont institué, dans leurs polices d'assurance corps d'aéronef et rechanges, tout comme elles entendent le faire aussi pour les assurances passagers et responsabilité civile, une nouvelle clause standard d'exclusion en cas d'actes de guerre ou de terrorisme. Cette clause exclut toute réclamation résultant d'un usage hostile de bombes sales, d'armes à impulsion électromagnétique ou d'agents biochimiques. Le programme d'indemnisation du gouvernement du Canada vise à régler ce type de situations à mesure qu'elles se produisent, mais il n'a pas encore été décidé d'étendre l'indemnisation afin de couvrir cette exclusion. En l'absence d'une décision du gouvernement du Canada et aussi longtemps qu'une décision n'aura pas été prise dans ce sens, la perte de cette couverture expose la Société à ce nouveau risque non assuré et pourrait la mettre en contravention de certaines prescriptions réglementaires ou dispositions contractuelles, ce qui pourrait avoir un effet défavorable important sur ses activités, sa situation financière et ses résultats d'exploitation.

Risques liés à la relation de la Société avec ACE

Contrôle de la Société et liens de dépendance

En date du présent Rapport de gestion, ACE est propriétaire d'actions d'Air Canada lui procurant 75 % des droits de vote d'Air Canada. Ce contrôle des voix permet à ACE de trancher fermement toutes les questions nécessitant l'approbation des porteurs de titres. Vu sa participation dans Air Canada, ACE exerce un contrôle sur les questions soumises à l'approbation du conseil d'administration d'Air Canada et des porteurs de titres d'Air Canada. Concrètement, ACE dispose d'assez de voix pour empêcher un changement de contrôle d'Air Canada. Ce contrôle des voix peut empêcher les opérations qui aboutiraient à un changement de contrôle d'Air Canada, notamment les opérations aux termes desquelles les actionnaires publics d'Air Canada pourraient par ailleurs recevoir une prime pour leurs actions par rapport au cours en vigueur.

Les intérêts d'ACE pourraient entrer en conflit avec ceux d'autres actionnaires.

Ventes futures d'actions par ACE ou pour son compte

En règle générale, ACE a le droit en tout temps de distribuer les actions d'Air Canada dont elle est propriétaire ou de vendre à un tiers une participation majoritaire dans Air Canada, dans un cas comme dans l'autre sans l'approbation des actionnaires publics d'Air Canada et sans organiser le rachat desdites actions d'Air Canada de ces actionnaires. La vente de quantités importantes d'actions d'Air Canada par ACE (y compris dans le cadre d'une distribution des actions d'Air Canada aux actionnaires d'ACE) ou l'éventualité d'une telle vente par ACE, pourrait avoir une incidence défavorable sur le cours des actions et nuire à la capacité d'Air Canada de réunir des capitaux par l'émission de titres.

ACE n'est soumise à aucune obligation contractuelle l'obligeant à conserver des actions d'Air Canada. Le contrat de droits d'inscription qu'Air Canada a conclu avec ACE dans le cadre du premier appel public à l'épargne (« PAPE ») d'Air Canada accorde à ACE le droit de forcer Air Canada à déposer un prospectus et à fournir une assistance pour le placement des actions détenues par ACE dans certaines circonstances. De plus, Air Canada pourrait émettre et vendre des actions supplémentaires. La vente par ACE ou Air Canada d'actions sur les marchés publics, ou le sentiment qu'une telle vente pourrait avoir lieu, pourrait avoir une incidence défavorable sur les cours en vigueur des actions.

19. Contrôles et procédures**Contrôles et procédures de communication de l'information et Contrôles internes à l'égard de l'information financière**

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

Les contrôles internes à l'égard de l'information financière ont été établis par la direction, avec le concours du président et chef de la direction (le « chef de la direction ») et du vice-président général et chef des Affaires financières (le « chef des Affaires financières ») de la Société en vue de fournir une assurance raisonnable quant à la fiabilité de l'information financière et à la préparation des états financiers de la Société à des fins de publication conformément aux PCGR.

La Société a déposé des attestations, signées par le chef de la direction et le chef des Affaires financières, auprès des Autorités canadiennes en valeurs mobilières (« ACVM »), au moment du dépôt des documents annuels de la Société pour 2008. Dans ces documents, le chef de la direction et le chef des Affaires financières de la Société attestent, en application du *Règlement 52-109*, de l'adéquation de l'information financière communiquée, de la conception et de l'efficacité des contrôles et procédures de communication de l'information financière de la Société, et de la conception et de l'efficacité des contrôles internes à l'égard de l'information financière. Le chef de la direction et le chef des Affaires financières de la Société attestent également de l'adéquation de l'information financière publiée dans les documents intermédiaires déposés auprès des autorités de réglementation. Dans ces documents intermédiaires, le chef de la direction et le chef des Affaires financières de la Société attestent en outre de la conception des contrôles et procédures de communication de l'information financière de la Société et de la conception des contrôles internes à l'égard de l'information financière.

Le Comité de vérification de la Société a examiné le présent Rapport de gestion ainsi que les états financiers consolidés vérifiés, et le Conseil d'administration de la Société a approuvé ces documents aux fins de publication.

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

La direction, de concert avec le chef de la direction et le chef des Affaires financières de la Société, ont mesuré l'efficacité des procédures et contrôles de communication de la Société et conclu, au 31 décembre 2008, qu'ils permettaient effectivement de fournir une assurance raisonnable que :

- i) tout élément d'information important concernant la Société a été communiqué au Comité sur la politique d'information financière par d'autres;
- ii) les informations que la Société est tenue de communiquer dans le cadre de ses dépôts annuels, intermédiaires et autres documents déposés ou soumis par la Société en application des lois sur les valeurs mobilières ont été enregistrés, traités, résumés et déclarés dans les délais prévus par lesdites lois sur les valeurs mobilières.

En outre, l'évaluation a porté sur les processus, systèmes et capacités de la Société en matière de dépôts de documents auprès des organes de réglementation, de communication de l'information dans le public, et de mise en évidence et de communication des informations considérées comme importantes.

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

La direction, avec le concours du chef de la direction et du chef des Affaires financières de la Société, a évalué l'efficacité des contrôles internes à l'égard de l'information financière. Pour ce faire, elle est partie des critères définis dans le cadre intégré de contrôle interne du Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission (« COSO »). Se fondant sur cette évaluation, la direction, ainsi que le chef de la direction et le chef des Affaires financières ont conclu, au 31 décembre 2008, que les contrôles internes à l'égard de l'information financière de la Société étaient efficaces en ce qu'ils fournissaient une assurance raisonnable quant à la fiabilité de l'information financière et à la préparation des états financiers de la Société à des fins de publication conformément aux PCGR. Cette évaluation a pris en compte la politique de la Société en matière de communication d'information financière et le fonctionnement du Comité sur la politique d'information financière.

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

Il n'y a eu aucun changement de contrôles internes à l'égard de l'information financière de la Société au cours de l'exercice terminé le 31 décembre 2008 qui aurait eu une incidence importante ou dont on aurait pu raisonnablement croire qu'il aurait eu une incidence importante sur les contrôles internes à l'égard de l'information financière.

20. Mesures financières hors PCGR
BAIILA

Le BAIILA 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 BAIILA avant et après la provision pour enquêtes sur le fret pour ne pas risquer de fausser l'analyse des tendances à la base de ses rendements commerciaux. Comme le BAIILA 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 BAIILA avant provision pour enquêtes sur le fret et le BAIILA d'Air Canada (auparavant les « Services Air Canada ») sont rapprochés du résultat d'exploitation comme suit :

(en millions de dollars canadiens)	Quatrièmes trimestres			Exercices		
	2008	2007	Variation (\$)	2008	2007	Variation (\$)
Résultat d'exploitation selon les PCGR avant provision pour enquêtes sur le fret	(146) \$	72 \$	(218) \$	(39) \$	433 \$	(472) \$
Rajouter :						
Locations avions	80	62	18	279	282	(3)
Amortissement	174	140	34	694	548	146
BAIILA avant provision pour enquêtes sur le fret	108 \$	274 \$	(166) \$	934 \$	1 263 \$	(329) \$
Rajouter :						
Provision pour enquêtes sur le fret	-	-	-	(125)	-	(125)
BAIILA	108 \$	274 \$	(166) \$	809 \$	1 263 \$	(454) \$

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)	Quatrièmes trimestres			Exercices		
	2008	2007	Variation (\$)	2008	2007	Variation (\$)
Charges d'exploitation selon les PCGR	2 644 \$	2 441 \$	203 \$	11 121 \$	10 213 \$	908 \$
Retraire :						
Locations avions	(792)	(615)	(177)	(3 419)	(2 552)	(867)
Charges d'exploitation, exclusion faite de la charge de carburant	1 852 \$	1 826 \$	26 \$	7 702 \$	7 661 \$	41 \$

21. Glossaire

BAIIALA – 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. Voir la rubrique 20 du présent Rapport de gestion pour un complément d'information.

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.