



Rapport de gestion
Troisième trimestre de 2009



Le 6 novembre 2009

TABLE DES MATIÈRES

1. Points saillants	1
2. Introduction	2
3. Aperçu général du trimestre	4
4. Faits marquants	6
5. Résultats d'exploitation – Comparaison des troisièmes trimestres de 2009 et de 2008	8
6. Résultats d'exploitation – Comparaison des neuf premiers mois de 2009 et de 2008	18
7. Parc aérien	27
8. Gestion financière et gestion du capital	28
8.1 Situation financière	28
8.2 Dette nette ajustée	29
8.3 Situation de trésorerie	30
8.4 Flux de trésorerie consolidés	31
8.5 Dépenses en immobilisations et contrats de financement connexes	32
8.6 Obligations contractuelles	32
8.7 Obligations de capitalisation des régimes de retraite	33
8.8 Capital social	34
9. Résultats financiers trimestriels	36
10. Instruments financiers et gestion du risque	37
11. Méthodes comptables	41
11.1 Changements de méthodes comptables	41
11.2 Changements liés aux futures normes comptables	41
11.3 État de la conversion aux Normes internationales d'information financière	42
12. Arrangements hors bilan	42
13. Opérations entre apparentés	42
14. Estimations comptables critiques	43
15. Facteurs de risque	43
16. Contrôles et procédures	53
17. Mesures financières hors PCGR	54
18. Glossaire	55

1. Points saillants

Le tableau ci-dessous présente les points saillants de nature financière et statistique de la Société pour les périodes indiquées ci-après. On se reportera à la rubrique 2 ci-après pour un complément d'information.

(en millions de dollars canadiens sauf les montants par action)	Troisièmes trimestres			Neuf premiers mois		
	2009	2008	Variation (\$)	2009	2008 ¹⁾	Variation (\$)
Données financières						
Produits d'exploitation	2 670	3 075	(405)	7 391	8 584	(1 193)
Bénéfice (perte) d'exploitation avant provision spéciale ¹⁾	68	112	(44)	(233)	107	(340)
Bénéfice (perte) d'exploitation	68	112	(44)	(233)	(18)	(215)
Charges hors exploitation	(83)	(147)	64	(272)	(126)	(146)
Perte avant participation sans contrôle, écart de change et impôts	(15)	(35)	20	(505)	(144)	(361)
Bénéfice (perte) de la période	277	(132)	409	32	(298)	330
Marge d'exploitation avant provision spéciale (%) ¹⁾	2,5 %	3,6 %	(1,1) pts	-3,2 %	1,2 %	(4,4) pts
Marge d'exploitation (%)	2,5 %	3,6 %	(1,1) pts	-3,2 %	-0,2 %	(3,0) pts
BAILALA avant provision spéciale ^{1) 2)}	320	355	(35)	512	826	(314)
BAILALA ²⁾	320	355	(35)	512	701	(189)
Marge BAILALA avant provision spéciale (%) ^{1) 2)}	12,0 %	11,5 %	0,5 pts	6,9 %	9,6 %	(2,7) pts
Marge BAILALA (%) ²⁾	12,0 %	11,5 %	0,5 pts	6,9 %	8,2 %	(1,3) pts
Trésorerie, équivalents de trésorerie et placements à court terme	1 209	1 114	95	1 209	1 114	95
Flux de trésorerie disponibles	(268)	(373)	105	(347)	(557)	210
Ratio emprunts/capitaux propres ajusté (%)	84,7 %	72,0 %	12,7 pts	84,7 %	72,0 %	12,7 pts
Résultat de base par action	2,77 \$	(1,32) \$	4,09 \$	0,32 \$	(2,98) \$	3,30 \$
Résultat dilué par action	2,44 \$	(1,32) \$	3,76 \$	0,30 \$	(2,98) \$	3,28 \$
Statistiques d'exploitation			Variation %			Variation %
Passagers-milles payants (en millions) (PMP)	14 153	14 458	(2,1)	36 999	39 674	(6,7)
Sièges-milles offerts (en millions) (SMO)	16 946	17 515	(3,3)	45 502	48 503	(6,2)
Coefficient d'occupation (%)	83,5 %	82,5 %	1,0 pts	81,3 %	81,8 %	(0,5) pts
Produits passages par PMP (en cents)	16,9	19,0	(11,2)	17,4	18,9	(7,8)
Produits passages par SMO (en cents)	14,1	15,7	(10,2)	14,2	15,5	(8,4)
Produits d'exploitation par SMO (en cents)	15,8	17,6	(10,3)	16,2	17,7	(8,2)
Charges d'exploitation par SMO (« CESMO ») (en cents)	15,4	16,9	(9,2)	16,8	17,5	(4,1)
CESMO, exclusion faite de la charge de carburant (en cents)	11,3	10,8	4,5	12,7	12,1	5,3
Effectif moyen (en milliers d'ETP) ³⁾	23,2	24,5	(5,3)	23,1	24,4	(5,5)
Avions en service à la clôture de la période ⁴⁾	335	341	(1,8)	335	341	(1,8)
Utilisation moyenne du parc aérien (en heures par jour) ⁵⁾	9,9	10,2	(3,0)	9,4	9,9	(5,1)
Longueur moyenne des étapes (en milles) ⁵⁾	883	894	(1,2)	854	873	(2,2)
Prix du litre de carburant (en cents) ⁶⁾	68,6	101,0	(32,1)	68,4	88,9	(23,1)
Consommation de carburant (en millions de litres)	988	1 048	(5,7)	2 685	2 941	(8,7)

1) Une provision liée aux enquêtes et procédures relatives aux allégations de tarification fret anticoncurrentielle de 125 M\$ a été inscrite au premier trimestre de 2008.

2) Voir la rubrique 17, Mesures financières hors PCGR, ci-après pour un rapprochement du BAILALA avant provision pour les enquêtes et procédures relatives au fret et du BAILALA au résultat d'exploitation.

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

4) Comprend les avions de Jazz visés par le CAC de Jazz.

5) À l'exclusion des vols nolisés et 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.

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

2. Introduction

Aux fins du présent rapport de gestion, « Société » renvoie, selon le contexte, à Air Canada ou à l'une ou plusieurs de ses filiales.

Le rapport de gestion du troisième trimestre de 2009 présente les résultats financiers d'Air Canada tels qu'ils sont perçus par sa direction ainsi qu'une analyse des résultats financiers d'Air Canada pour les troisième trimestre et neuf premiers mois de 2009 et une analyse de ses contrôles et procédures. Ce rapport doit être lu en parallèle avec les états financiers consolidés intermédiaires non vérifiés du troisième trimestre de 2009 d'Air Canada ainsi qu'avec les états financiers consolidés vérifiés de l'exercice 2008, leurs notes complémentaires et le rapport de gestion s'y rapportant. Sauf indication contraire, l'information financière ici présentée est conforme aux principes comptables généralement reconnus (« PCGR ») du Canada. Les états financiers consolidés non vérifiés d'Air Canada du troisième trimestre de 2009 ont été dressés selon les méthodes comptables présentées à la note 2 afférente aux états financiers consolidés vérifiés de l'exercice 2008 d'Air Canada, si ce n'est de la comptabilisation des attributions au titre de la rémunération à base d'actions, et de l'adoption, au 1^{er} janvier 2009, des dispositions du nouveau chapitre 3064 du *Manuel de l'ICCA* (Institut Canadien des Comptables Agréés), *Écarts d'acquisition et actifs incorporels*, et des recommandations de l'abrégé 173 du Comité sur les problèmes nouveaux, *Risque de crédit et juste valeur des actifs financiers et des passifs financiers* (« CPN-173 »). On se reportera à cet égard à la rubrique 11 du présent rapport de gestion.

Sauf indication du contexte, tous les montants sont exprimés en dollars canadiens. La rubrique 18, *Glossaire*, donne l'explication des principaux termes utilisés dans le présent document. À moins de mention contraire, le présent rapport de gestion est actuel au 6 novembre 2009.

Le présent rapport de gestion comprend des énoncés prospectifs. On se reportera ci-après à la *Mise en garde concernant les énoncés prospectifs* pour une analyse des risques, incertitudes et hypothèses liés à ces énoncés. Pour une description des risques auxquels est confrontée Air Canada, on se reportera plus loin à la rubrique 15, *Facteurs de risque*.

Le 6 novembre 2009, la Société a publié dans un communiqué ses résultats du troisième trimestre de 2009. Ce communiqué peut être consulté sur sedar.com ainsi qu'au 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 sedar.com ou 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 prospectifs rendent compte d'analyses et d'autres informations basées sur des prévisions de résultats à venir et des estimations de montants qui ne peuvent pas être déterminés pour l'heure. Ces énoncés peuvent porter notamment sur des stratégies, des attentes, des opérations prévues ou des actions à venir. Ils se reconnaissent à l'emploi de termes comme *prévoir*, *projeter*, *pouvoir*, *planifier* et *estimer*, employés au futur et au conditionnel, et d'autres termes semblables, ainsi qu'à l'évocation de certaines hypothèses.

Comme, de par leur nature, les énoncés prospectifs partent d'hypothèses, dont celles décrites dans le présent rapport, ils sont soumis à de grands risques et incertitudes. Les énoncés prospectifs ne sont donc pas entièrement assurés 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 cours 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, notamment à la rubrique 15, *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 qui pourraient se produire par la suite 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. Elle a présumé que l'économie nord-américaine restera faible au quatrième trimestre. Air Canada a également présumé que le dollar canadien se négocierait en moyenne à 1,07 \$ CA pour 1,00 \$ US au quatrième trimestre de 2009 et à 1,15 \$ CA pour 1,00 \$ US pour l'ensemble de 2009, et que le cours moyen du carburant s'établirait en moyenne à 0,71 \$ le litre pour le quatrième trimestre de 2009, et à 0,69 \$ le litre pour l'ensemble de 2009 (dans les deux cas, compte non tenu des positions de couverture en place).

3. Aperçu général du trimestre

Les résultats d'exploitation d'Air Canada pour le troisième trimestre de 2009 sont présentés à la rubrique 5 du présent rapport de gestion et résumés ci-après.

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

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

Au troisième trimestre de 2009, Air Canada a inscrit des produits d'exploitation de 2 670 M\$, en baisse de 405 M\$ (-13 %) par rapport aux produits d'exploitation de 3 075 M\$ du troisième trimestre de 2008. Ce recul est surtout attribuable à une baisse de 366 M\$ (-13 %) des produits passages comparativement à la même période de 2008, elle-même attribuable à la baisse de rendement unitaire et, dans une moindre mesure, du trafic. Le rendement unitaire a diminué de 11,2 % par rapport au troisième trimestre de 2008. Le trafic a régressé de 2,1 % en regard d'une capacité qui a été rabattue de 3,3 %, faisant du coup monter de 1,0 point le coefficient d'occupation. Les produits passages par siège-mille offert (« PPSMO ») ont diminué de 10,2 % par rapport à la période correspondante de 2008 par suite du repli du rendement unitaire. La dépréciation du dollar canadien au troisième trimestre de 2009, qui fait monter la valeur en dollars canadiens des ventes effectuées à l'étranger, a eu des retombées positives sur les produits libellés en devises, faisant monter de 54 M\$ les produits passages du troisième trimestre de 2009 par rapport au troisième trimestre de 2008.

Au troisième trimestre de 2009, Air Canada a inscrit des charges d'exploitation de 2 602 M\$, en baisse de 361 M\$ (-12 %) par rapport aux charges d'exploitation de 2 963 M\$ du troisième trimestre de 2008. Cette réduction des charges d'exploitation a pu être accomplie en dépit de charges supplémentaires de 60 M\$ liées à la dépréciation du dollar canadien par rapport au dollar US. La diminution de 382 M\$ (-36 %) de la charge de carburant par rapport à la période correspondante de 2008 a été le principal facteur à jouer dans la baisse des charges d'exploitation, comme du reste le repli de 35 M\$ (-7 %) des salaires et charges sociales. Ces diminutions ont été en partie annulées par la croissance de 56 M\$ de la charge de maintenance avions, principalement attribuable aux plus grands volumes et niveaux d'activités de maintenance par rapport à la période correspondante de 2008.

La dépréciation du dollar canadien a eu des retombées positives de 54 M\$ sur les produits passages, et des retombées négatives de 60 M\$ sur les charges d'exploitation. Comme il se produit généralement un décalage de 45 à 60 jours entre les ventes de passages et les dates de déplacement prévues et que les charges d'exploitation, elles, ne sont généralement payées qu'à la réception des biens ou services ou par après, les répercussions que les variations du change peuvent avoir sur les produits ne sont pas nécessairement les mêmes que celles qu'elles peuvent avoir sur les charges. C'est ainsi qu'au troisième trimestre de 2009, une large part des produits passages concernaient des ventes réalisées au deuxième trimestre de 2009 – période pendant laquelle le dollar canadien était plus faible que d'autres monnaies dont le dollar US –, ce qui a eu des retombées favorables sur les produits libellés en devises.

Au troisième trimestre de 2009, les CESMO ont diminué de 9,2 % par rapport au troisième trimestre de 2008. Exclusion faite de la charge de carburant, les CESMO ont progressé de 4,5 % par rapport au troisième trimestre de 2008. Les frais de maintenance avions plus élevés ont été le principal facteur à avoir joué dans la croissance des CESMO (exclusion faite de la charge de carburant) au troisième trimestre de 2009, tout comme la dépréciation du dollar canadien par rapport au dollar US au troisième trimestre de 2008. Ces augmentations ont été en partie annulées par une réduction des charges sociales à la suite de la révision des hypothèses actuarielles.

Comme la Société l'annonçait dans son communiqué du 7 août 2009, au deuxième trimestre de 2009, Air Canada a lancé un programme de transformation des coûts au titre duquel une centaine de mesures d'accroissement du chiffre d'affaires et de compression de coûts ont été mises en évidence, la plupart étant des mesures d'économie. Comme Air Canada entend accorder à son plan de transformation des coûts une très grande priorité au cours des prochaines années, la Société a engagé des ressources spécifiques dans l'exécution des mesures en place et leur suivi.

4. Faits marquants

En vue d'atténuer les risques d'illiquidité décrits à la rubrique 9.3 du rapport de gestion de 2008 d'Air Canada daté du 13 février 2009 et à la rubrique 8.3 du présent rapport de gestion, la Société a réalisé jusqu'à présent en 2009 les opérations suivantes :

Octobre 2009

Le 27 octobre 2009, Air Canada a réalisé le placement dans le public de 160 500 000 unités d'Air Canada au prix de 1,62 \$ l'unité, chaque unité étant formée d'une action à droit de vote de catégorie B ou d'une action à droit de vote variable de catégorie A et d'un demi-bon de souscription d'action, pour un produit brut de 260 M\$ (un produit net de 248 M\$ après des dépenses et la rémunération des preneurs fermes de 12 M\$).

En outre, une option de surallocation a été accordée aux preneurs fermes, visant l'achat de 24 075 000 actions et/ou 12 037 500 bons de souscription, au prix de 1,50 \$ l'action et de 0,12 \$ le demi-bon de souscription, par ailleurs aux mêmes conditions que celles prévues par le placement, qui peut être exercée en totalité ou en partie jusqu'à 27 novembre 2009.

On se reportera à la rubrique 8.8 pour un complément d'information sur les actions d'Air Canada en circulation ou pouvant être émises au 31 octobre 2009.

Troisième trimestre de 2009

- Facilité de crédit à terme garantie (la « facilité de crédit ») pour un produit de financement de 600 M\$, moins des frais d'environ 20 M\$. Au plus tard au premier anniversaire de la facilité et sous certaines conditions, Air Canada peut demander une augmentation de la limite de la facilité d'au plus 100 M\$ en obtenant de nouveaux engagements auprès des prêteurs existants ou de nouveaux prêteurs. La facilité de crédit, dont la durée est de cinq ans, porte intérêt à un taux de 12,75 %. Le premier remboursement de capital est exigible en août 2010. Les obligations d'Air Canada aux termes de la facilité de crédit sont garanties par une sûreté de premier rang et une hypothèque grevant la quasi-totalité des biens existants et des biens postérieurement acquis d'Air Canada et de ses filiales. La facilité de crédit prévoit aussi l'émission de bons de souscription permettant aux porteurs d'acquérir jusqu'à 10 % du capital social de la Société, ce qui, au moment du placement des bons de souscription, représentait 10 millions d'actions de la Société. On se reportera à la rubrique 8.8 du présent rapport de gestion pour un complément d'information sur ces bons de souscription. Dans le cadre des opérations liées à la clôture de la facilité de crédit, des arrangements de financement en cours de 166 M\$ ont été remboursés de la façon suivante :
 - L'encours de 49 M\$ de la facilité de crédit renouvelable a été remboursé en entier. Les droits du prêteur prévus par la facilité de crédit renouvelable ont été attribués aux prêteurs prévus par la facilité de crédit.
 - L'encours du financement des réacteurs de rechange a été remboursé en partie. Le montant remboursé de 38 M\$ portait sur 22 réacteurs visés par l'entente de financement des moteurs de rechange; 10 moteurs sont encore assujettis à ce contrat de prêt pour une valeur d'emprunt de 76 M\$ au 30 septembre 2009.
 - Le prêt de 79 M\$, soit le montant maximal qui était alors disponible, d'Aéroplan Canada Inc. (« Aéroplan ») a été remboursé. Aéroplan est partie prêteuse à la facilité de crédit.
- Les conventions collectives qui ont été prolongées ou renouvelées pour une durée de 21 mois avec tous les employés syndiqués de la Société au Canada sont entrées en vigueur. Selon les conventions, il n'y aura aucune hausse du barème salarial, pas plus qu'aucun changement ne sera apporté aux assurances et aux avantages collectifs ni aux prestations de retraite pendant les périodes de prolongation ou de renouvellement.
- La Société a conclu des accords au sujet de la capitalisation des régimes de retraite avec tous ses employés syndiqués au Canada (les « protocoles sur les retraites ») et elle a obtenu du gouvernement fédéral l'adoption du *Règlement de 2009 sur la capitalisation des régimes de retraite d'Air Canada* (le « règlement de 2009 »). Le règlement de 2009 dispense Air Canada de verser les cotisations au titre des services passés pour la période allant du 1^{er} avril 2009 au 31 décembre 2010. Par la suite, en ce qui a

trait à la période du 1^{er} janvier 2011 au 31 décembre 2013, le total des cotisations annuelles au titre des services passés doit correspondre au moins élevé entre i) 150 M\$ pour 2011, 175 M\$ pour 2012 et 225 M\$ pour 2013, et ii) les cotisations maximales au titre des services rendus autorisées par la *Loi de l'impôt sur le revenu*. Dans la foulée des protocoles sur les retraites, le 26 octobre 2009, la Société a émis en faveur d'une fiducie 17 647 059 actions à droit de vote de catégorie B. Ce nombre d'actions correspond à 15 % des actions d'Air Canada émises et en circulation à la date des protocoles sur les retraites et à la date de l'émission (après prise en compte de ladite émission). Le produit net de la vente de ces actions par la fiducie devra être versé en totalité aux régimes de retraite.

- Entente avec un fournisseur, qui procurera à la Société un montant non remboursable de 230 M\$ en contrepartie de différents engagements contractuels. Du point de vue comptable, la constatation de ce produit a été reportée, et le produit sera porté en réduction du coût de ces engagements contractuels.
- Modifications aux ententes de traitement de cartes de crédit (amorçées au deuxième trimestre et achevées en juillet 2009) conclues avec l'un de ses principaux fournisseurs, prévoyant la révision du niveau de trésorerie non affectée (selon la définition donnée par l'entente et fondée généralement sur les soldes de la trésorerie et de ses équivalents et des placements à court terme) devant être maintenu; on se reportera à cet égard à la rubrique 8.3 du présent rapport de gestion.
- Report à 2013 du remboursement d'un prêt à court terme de 82 M\$ (75 M\$ US) conclu en 2008 et qui venait initialement à échéance en 2009.
- Protocole d'entente avec GE Capital Aviation Services (le « protocole GECAS ») portant sur la cession-bail de trois appareils 777 de Boeing. Les opérations de cession-bail étaient quasi-achevées au début de novembre 2009 et ont procuré un produit net initial de 95 M\$ (déduction faite des dépôts), un produit net additionnel de 20 M\$ devant être reçu à la conclusion de la partie restante de l'opération, prévue pour la fin du quatrième trimestre de 2009.
- Protocole d'entente entrant en vigueur le 1^{er} août 2009, lequel modifie les conditions du CAC de Jazz et prévoit une réduction des tarifs payés en vertu du contrat.

Deuxième trimestre de 2009

- Contrat de prêt garanti avec Aéroplan pour un produit net de 79 M\$. Comme cela a été dit plus haut, ce contrat a été remboursé en juillet 2009 dans le cadre de la conclusion de la facilité de crédit.
- Rendement net de 72 M\$ sur des dépôts de garantie pour dérivés liés au carburant, atténué par le règlement de 17 M\$ de contrats de dérivés liés au carburant en faveur de contreparties.

Premier trimestre de 2009

- Ententes de financement garanti par des pièces et des réacteurs de rechange et un appareil 777 de Boeing pour un produit total de 267 M\$, déduction faite de frais de 5 M\$. Le financement des réacteurs de rechange a été en partie remboursé en juillet 2009, comme il est mentionné ci-dessus.
- Cession-bail d'un 777 de Boeing pour un produit total de 172 M\$ avec le remboursement exigé d'une dette liée à l'appareil de 128 M\$, compte tenu de frais de remboursement anticipé de 14 M\$.
- Entente de financement de stocks en vertu de laquelle Air Canada a acquis certains stocks de pièces de rechange qu'elle prévoyait utiliser au cours des 12 mois subséquents, en échange de lettres de change échéant en février 2010. Suite à cette opération initiale, Air Canada a réglé ou retenu comme garanties certaines de ces lettres de change, de sorte que le paiement final prévu pour 2010 est de 18 M\$ (17 M\$ US) au 31 octobre 2009.
- Remboursement d'un financement avant livraison de 83 M\$ sur le 777 de Boeing pris en livraison au premier trimestre de 2009.
- Rendement net de 147 M\$, des dépôts de garantie pour dérivés liés au carburant, plus qu'annulé par le règlement de 217 M\$ de contrats de dérivés liés au carburant en faveur de contreparties.

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

Pour une analyse des risques d'illiquidité d'Air Canada, on se reportera à la rubrique 9.3 du rapport de gestion de 2008 d'Air Canada daté du 13 février 2009 ainsi qu'à la rubrique 8.3 du présent rapport de gestion.

5. Résultats d'exploitation – Comparaison des troisièmes trimestres de 2009 et de 2008

Le tableau et l'analyse ci-après comparent les résultats d'Air Canada pour les troisièmes trimestres de 2009 et de 2008.

(en millions de dollars canadiens, sauf les montants par action)	Troisièmes trimestres		Variation	
	2009	2008	\$	%
Produits d'exploitation				
Passages	2 400 \$	2 766 \$	(366) \$	(13)
Fret	92	139	(47)	(34)
Autres	178	170	8	5
	2 670	3 075	(405)	(13)
Charges d'exploitation				
Carburant avions	682	1 064	(382)	(36)
Salaires et charges sociales	437	472	(35)	(7)
Redevances aéroportuaires et de navigation	272	275	(3)	(1)
CAC de Jazz	246	243	3	1
Amortissement	171	176	(5)	(3)
Maintenance avions	183	127	56	44
Restauration et fournitures connexes	82	86	(4)	(5)
Communications et technologies de l'information	70	69	1	1
Locations avions	81	67	14	21
Commissions	51	54	(3)	(6)
Autres	327	330	(3)	(1)
	2 602	2 963	(361)	(12)
Bénéfice d'exploitation	68	112	(44)	
Produits (charges) hors exploitation				
Intérêts créditeurs	2	13	(11)	
Intérêts débiteurs	(87)	(72)	(15)	
Intérêts capitalisés	1	6	(5)	
Gain sur actifs	1	-	1	
Gain (perte) sur instruments financiers comptabilisés à la juste valeur	4	(93)	97	
Autres	(4)	(1)	(3)	
	(83)	(147)	64	
Perte avant les éléments suivants	(15)	(35)	20	
Participation sans contrôle	(3)	(2)	(1)	
Écart de change	295	(87)	382	
Charge d'impôts	-	(8)	8	
Bénéfice (perte) de la période	277 \$	(132) \$	409 \$	
BAIIALA¹⁾	320 \$	355 \$	(35) \$	
Résultat de base par action	2,77	(1,32)	4,09	
Résultat dilué par action	2,44 \$	(1,32) \$	3,76 \$	

1) Voir la rubrique 17, Mesures financières hors PCGR, ci-après pour un rapprochement du BAIIALA au résultat d'exploitation.

Baisse de 13,2 % des produits passages réseau par rapport au troisième trimestre de 2008

Comparativement au troisième trimestre de 2008, les produits passages ont diminué de 366 M\$ (-13,2 %) pour se fixer à 2 400 M\$ au troisième trimestre de 2009, par suite de la réduction des rendements unitaires et, dans une moindre mesure, du trafic passagers. Au troisième trimestre de 2009, les produits passages de la cabine à haut rapport se sont repliés de 77 M\$ par rapport au troisième trimestre de 2008 et ont représenté plus de 21 % de la baisse totale des produits passages réseau. Le recul des produits tirés de la cabine de haut rapport est venu essentiellement d'une diminution de 19,7 % du rendement unitaire, vu que le trafic en cabine de haut rapport s'est accru de 5,2 % en glissement annuel.

Au troisième trimestre de 2009, Air Canada a réduit sa capacité globale de 3,3 % par rapport au troisième trimestre de 2008. Sur les lignes nord-américaines et internationales, la capacité a été rabattue de 3,7 % et 2,9 %, respectivement, par rapport au trimestre correspondant de 2008. Parmi les facteurs à avoir contribué à la variation des produits passages réseau du troisième trimestre par rapport à un an plus tôt, figurent les suivants :

- Une baisse de 2,1 % du trafic réseau en regard d'une réduction de 3,3 % de la capacité du réseau, donnant lieu à une amélioration de 1,0 point du coefficient d'occupation par rapport au troisième trimestre de 2008. La réduction de 3,3 % de la capacité réseau (exprimée en sièges-milles offerts ou « SMO ») au troisième trimestre de 2009 par rapport au troisième trimestre de 2008 cadre avec la réduction de capacité de l'ordre de 3,0 % à 4,0 % qu'Air Canada avait projetée dans son communiqué du 7 août 2009.
- Un recul de 11,2 % du rendement unitaire réseau par rapport au troisième trimestre de 2008, par suite du ralentissement économique et des réductions consenties sur les prix en vue de stimuler le trafic, particulièrement en cabine de haut rapport. Par suite du recul de la demande des voyageurs d'affaires à l'égard du service *Affaires*, plusieurs mesures incitatives ont été lancées à l'intention des consommateurs et des entreprises dans une démarche visant à maintenir la part de marché de ce segment haut de gamme et à stimuler la demande à l'égard de nouvelles destinations d'agrément à haut rendement. Le rendement unitaire en cabine économique a fléchi de 10,4 %, tandis qu'en cabine de haut rapport le repli a été de 19,7 % par rapport au troisième trimestre de 2008.
- La dépréciation du dollar canadien au troisième trimestre de 2009 par rapport au troisième trimestre de 2008, qui s'est trouvée à augmenter la valeur en dollars canadiens des ventes effectuées à l'étranger, a eu du bon pour les produits passages, donnant lieu à une hausse de 54 M\$ au troisième trimestre de 2009 par rapport au troisième trimestre de 2008.
- Une diminution de 10,2 % des PPSMO par rapport au troisième trimestre de 2008, attribuable au repli des rendements unitaires.

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

3^e trimestre 2009 par rapport au 3^e trimestre 2008	Produits passages Variation (%)	Capacité (SMO) Variation (%)	Trafic (PMP) Variation (%)	Coefficient d'occupation Variation (pts)	Rendement unitaire Variation (%)	PPSMO Variation (%)
Lignes intérieures	(13,3)	(1,5)	0,7	1,8	(13,6)	(11,7)
Lignes transfrontalières	(13,1)	(8,8)	(8,0)	0,7	(5,4)	(4,6)
Lignes transatlantiques	(6,7)	6,8	5,9	(0,8)	(11,8)	(12,6)
Lignes transpacifiques	(21,9)	(14,8)	(12,6)	2,1	(10,6)	(8,4)
Autres lignes	(20,1)	(7,2)	(7,6)	(0,4)	(13,5)	(13,9)
Réseau	(13,2)	(3,3)	(2,1)	1,0	(11,2)	(10,2)

Baisse de 13,3 % des produits passages intérieurs par rapport au troisième trimestre de 2008

Pour le troisième trimestre de 2009, les produits passages intérieurs de 998 M\$ sont en baisse de 152 M\$ (-13,3 %) sur le troisième trimestre de 2008, en raison d'une baisse de rendement unitaire. Au troisième trimestre de 2009, Air Canada a rabattu de 1,5 % la capacité de ses lignes intérieures par rapport au troisième trimestre de 2008. La capacité a ainsi été réduite sur toutes les lignes, à l'exception des lignes desservant les Maritimes ainsi que celles entre le Centre et l'Ouest du Canada. Parmi les facteurs à avoir contribué à la variation des produits passages intérieurs du troisième trimestre par rapport à un an plus tôt, figurent les suivants :

- Une croissance de 0,7 % du trafic en regard d'une réduction de 1,5 % de la capacité, faisant monter de 1,8 point le coefficient d'occupation. Même si le trafic intérieur en cabine économique n'a pratiquement pas varié par rapport au troisième trimestre de 2008, en cabine de haut rapport, le gain de trafic en glissement annuel s'est révélé appréciable.
- Une baisse de 13,6 % du rendement unitaire par rapport au troisième trimestre de 2008, conséquence de la poursuite du ralentissement économique et des réductions tarifaires visant à stimuler le trafic, particulièrement en cabine de haut rapport. En outre, alors que des suppléments carburant avaient été imposés de mai à septembre 2008, il n'y a eu aucun supplément de la sorte en 2009.
- La dépréciation du dollar canadien au troisième trimestre de 2009 par rapport au troisième trimestre de 2008, qui a eu des retombées positives de 11 M\$ sur les produits libellés en devises au troisième trimestre de 2009.
- Une baisse de 11,7 % des PPSMO par rapport au troisième trimestre de 2008, attribuable au recul du rendement unitaire.

Baisse de 13,1 % des produits passages transfrontaliers par rapport au troisième trimestre de 2008

Les produits passages transfrontaliers avec les États-Unis, de 406 M\$ pour le troisième trimestre de 2009, s'inscrivent en baisse de 61 M\$ (-13,1 %) par rapport au troisième trimestre de 2008, par suite d'un recul à la fois du trafic et du rendement. Au troisième trimestre de 2009, la capacité des lignes transfrontalières a été réduite de 8,8 % par rapport au troisième trimestre de 2008, des coupures ayant été opérées sur toutes les lignes transfrontalières hormis la Floride. Parmi les facteurs à avoir contribué à la variation des produits passages transfrontaliers du troisième trimestre par rapport à un an plus tôt, figurent les suivants :

- Une baisse de 8,0 % du trafic en regard d'une capacité rabattue de 8,8 %, d'où une amélioration de 0,7 point du coefficient d'occupation par rapport au troisième trimestre de 2008.
- Une réduction de capacité des lignes sur Hawaii en glissement annuel, grâce à la réduction des fréquences de vols. En outre, les lignes Toronto-San Diego et Vancouver-Sacramento ont été interrompues au deuxième trimestre de 2009, alors qu'elles avaient été exploitées au troisième trimestre de 2008. Ces baisses de capacité ont été atténuées par un relèvement de la capacité sur la Floride de manière à capitaliser sur la plus grande stabilité de la demande vers cette destination, ainsi que par le lancement de lignes au départ de Calgary vers Portland et San Diego.
- Une baisse de 5,4 % du rendement par rapport au troisième trimestre de 2008, conséquence de la poursuite du ralentissement économique et de l'accentuation des réductions tarifaires visant à stimuler le trafic. Même s'il y a bien eu croissance du rendement sur les court-courriers vers les États-Unis, les destinations soleil américaines ainsi que les long-courriers sur les États-Unis ont poursuivi leur mouvement de baisse de rendement unitaire en glissement annuel.
- La dépréciation du dollar canadien au troisième trimestre de 2009 par rapport au troisième trimestre de 2008, qui a eu des retombées positives de 16 M\$ sur les produits libellés en devises au troisième trimestre de 2009.
- Un recul de 4,6 % des PPSMO par rapport au troisième trimestre de 2008, attribuable à la baisse de rendement unitaire.

Baisse de 6,7 % des produits passages transatlantiques par rapport au troisième trimestre de 2008

En ce qui concerne les lignes transatlantiques, les produits passages de 588 M\$ du troisième trimestre de 2009 se situent en baisse de 43 M\$ (-6,7 %) par rapport au troisième trimestre de 2008, en raison d'un repli des rendements unitaires. Au troisième trimestre de 2009, la capacité des lignes transatlantiques a été accrue de 6,8 % par rapport au troisième trimestre de 2008. Le service sur la France, l'Allemagne, la Suisse et l'Italie a ainsi été accentué, tandis qu'il a été réduit sur le Royaume-Uni et Tel Aviv. Parmi les facteurs à avoir contribué à la variation des produits passages transatlantiques du troisième trimestre par rapport à un an plus tôt, figurent les suivants :

- Une augmentation de 5,9 % du trafic, en regard d'une augmentation de 6,8 % de la capacité, donnant lieu à un recul de 0,8 point du coefficient d'occupation par rapport au troisième trimestre de 2008.
- Une diminution de 11,8 % du rendement unitaire par rapport au troisième trimestre de 2008, conséquence de la poursuite du ralentissement économique et de l'accentuation des réductions tarifaires visant à stimuler le trafic. Même si le rendement unitaire s'est replié tant en cabine économique qu'en cabine de haut rapport, dans ce dernier cas le repli a été encore plus marqué, vu les mesures tarifaires qui ont été prises en vue de proposer des réductions supplémentaires sur le service *Super Affaires* dans une démarche de stimulation de ce segment de haut de gamme.
- La dépréciation du dollar canadien au troisième trimestre de 2009 par rapport au troisième trimestre de 2008 a eu des retombées positives de 6 M\$ sur les produits libellés en devises au troisième trimestre de 2009.
- Un repli de 12,6 % des PPSMO par rapport au troisième trimestre de 2008, attribuable surtout à la baisse de rendement unitaire mais aussi à celle du coefficient d'occupation.

Baisse de 21,9 % des produits passages transpacifiques par rapport au troisième trimestre de 2008

Pour le troisième trimestre de 2009, les produits passages de 256 M\$ pour les lignes transpacifiques sont en baisse de 72 M\$ (-21,9 %) par rapport au troisième trimestre de 2008, par suite d'une baisse de trafic et de rendement. Au troisième trimestre de 2009, la capacité a été réduite de 14,8 % par rapport au troisième trimestre de 2008, des coupures ayant été opérées sur toutes les lignes transpacifiques hormis Hong Kong. Parmi les facteurs à avoir contribué à la variation des produits passages transpacifiques du troisième trimestre par rapport à un an plus tôt, figurent les suivants :

- Une baisse de 12,6 % du trafic en regard d'une réduction de 14,8 % de la capacité, faisant monter de 2,1 points le coefficient d'occupation par rapport au troisième trimestre de 2008. Air Canada a accru son offre de sièges sur Hong Kong en y affectant un plus gros appareil (passage d'un A340 d'Airbus à un 777 de Boeing).
- Une baisse de 10,6 % du rendement unitaire par rapport au troisième trimestre de 2008, laquelle traduit la poursuite du ralentissement économique et l'accentuation des réductions tarifaires dans le but de stimuler le trafic. Même si le rendement unitaire s'est replié tant en cabine économique qu'en cabine de haut rapport, dans ce dernier cas le repli a été encore plus marqué, vu les mesures tarifaires qui ont été prises en vue de proposer des réductions supplémentaires sur le service *Super Affaires* dans une démarche de stimulation de ce segment de haut de gamme. La baisse des suppléments carburant en glissement annuel a aussi nui au rendement des lignes transpacifiques.
- La dépréciation du dollar canadien au troisième trimestre de 2009 par rapport au troisième trimestre de 2008, qui a eu des retombées positives de 17 M\$ sur les produits libellés en devises au troisième trimestre de 2009.
- Un repli de 8,4 % des PPSMO par rapport au troisième trimestre de 2008, attribuable à la baisse de rendement unitaire.

Baisse de 20,1 % des autres produits passages par rapport au troisième trimestre de 2008

Les produits passages tirés des autres lignes (Pacifique-Sud, Antilles, Mexique et Amérique du Sud), de 152 M\$ au troisième trimestre de 2009, ont régressé de 38 M\$ (-20,1 %) par rapport au troisième trimestre de 2008, en raison d'une baisse de rendement unitaire et de trafic. Au troisième trimestre de 2009, la capacité a été rabattue de 7,2 % par rapport au troisième trimestre de 2008. Les coupures ont été opérées sur des lignes sud-américaines et mexicaines, tandis que l'offre de sièges a été accrue sur les autres destinations d'agrément traditionnelles, ainsi que sur le Pacifique-Sud. Parmi les facteurs à avoir contribué à la variation des autres produits passages du troisième trimestre par rapport à un an plus tôt, figurent les suivants :

- Une baisse de 7,6 % du trafic en regard d'une réduction de 7,2 % de la capacité, faisant baisser de 0,4 point le coefficient d'occupation par rapport à la période correspondante de 2008.
- Un repli de 13,5 % du rendement unitaire par rapport au troisième trimestre de 2008, lequel traduit le ralentissement économique et l'accentuation des réductions tarifaires dans le but de stimuler le trafic. Même si le rendement unitaire s'est replié tant en cabine économique qu'en cabine de haut rapport, dans ce dernier cas le repli a été encore plus marqué, vu les mesures tarifaires qui ont été prises en vue de proposer des réductions supplémentaires sur le service *Super Affaires* dans une démarche de stimulation de ce segment de haut de gamme.
- La dépréciation du dollar canadien au troisième trimestre de 2009 par rapport au troisième trimestre de 2008, qui a eu des retombées positives de 4 M\$ sur les produits libellés en devises au troisième trimestre de 2009.
- Une baisse de 13,9 % des PPSMO par rapport au troisième trimestre de 2008, venue principalement d'une baisse de rendement unitaire, mais en outre du recul du coefficient d'occupation.

Baisse de 34 % des produits fret par rapport au troisième trimestre de 2008

Pour le troisième trimestre de 2009, les produits fret sont de 92 M\$, en baisse de 47 M\$ (-34 %) par rapport au troisième trimestre de 2008. Plus de la moitié de cette baisse des produits fret vient de la réduction des suppléments carburant au troisième trimestre de 2009. Y ont aussi contribué la stagnation de la conjoncture, l'intensification de la concurrence tarifaire et la réduction des volumes de marchandises transportés.

Le trafic de fret aérien s'est replié de 6 % au troisième trimestre de 2009 par rapport à un an plus tôt. Il s'agit là d'une baisse moins prononcée que celle du premier semestre de 2009 où la baisse de trafic fret aérien s'était établie en moyenne à 20 % en glissement annuel. À l'échelle du réseau, le rendement fret par tonne-mille payante (« TMP ») a diminué de 30 % par suite surtout de la réduction des suppléments carburant et de l'intensification de la concurrence tarifaire.

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

- Une diminution de 39 % des produits fret intérieurs, en regard d'une baisse de 21 % du trafic, et de 22 % du rendement unitaire par TMP. Cette baisse de trafic est attribuable pour plus des trois quarts à la résiliation du contrat de Postes Canada en septembre 2008. La capacité intérieure a été réduite de 13 % par rapport à 2008.
- Une diminution de 39 % des produits fret transatlantiques, en regard d'une baisse de 7 % du trafic et de 35 % du rendement unitaire par TMP. La capacité transatlantique a été accrue de 9 %.
- Une diminution de 29 % des produits fret transpacifiques, en regard d'une baisse de 2 % du trafic et de 28 % du rendement unitaire par TMP. La capacité transpacifique a été réduite de 13 %.
- La dépréciation du dollar canadien par rapport au troisième trimestre de 2008 a eu des retombées positives de 4 M\$ sur les produits libellés en devises au troisième trimestre de 2009.

Hausse de 5 % des autres produits par rapport au troisième trimestre de 2008

Les autres produits, de 178 M\$ au troisième trimestre de 2009, sont en hausse de 8 M\$ (+5 %) par rapport au troisième trimestre de 2008, par suite surtout d'une augmentation de 12 M\$ des produits tirés de tiers à Vacances Air Canada, alimentée essentiellement par la hausse du trafic passagers.

Baisse de 9,2 % (hausse de 4,5 %, exclusion faite de la charge de carburant) des CESMO par rapport au troisième trimestre de 2008

Les charges d'exploitation s'établissent à 2 602 M\$ au troisième trimestre de 2009, en baisse de 361 M\$ (-12 %) par rapport au troisième trimestre de 2008. Au troisième trimestre de 2009, la dépréciation du dollar canadien par rapport au dollar US au troisième trimestre de 2008 a gonflé les charges d'exploitation de 60 M\$.

Pour le troisième trimestre de 2009, le coût unitaire (à savoir les charges d'exploitation par siège-mille offert ou « CESMO ») s'est replié de 9,2 % par rapport au troisième trimestre de 2008. Exclusion faite de la charge de carburant, les CESMO se sont accrues de 4,5 % en glissement annuel, par suite surtout de la hausse des frais de maintenance comparativement à la période correspondante de 2008. Au troisième trimestre de 2009, les répercussions de la dépréciation du dollar canadien vis-à-vis du dollar US a aussi été un facteur de croissance des CESMO (exclusion faite de la charge de carburant) par rapport à un an plus tôt. La réduction des charges sociales dans la foulée de la révision des hypothèses actuarielles a en partie annulé ces augmentations des CESMO (exclusion faite de la charge de carburant).

L'augmentation de 4,5 % des CESMO (exclusion faite de la charge de carburant) pour le troisième trimestre de 2009 s'est révélée, à terme, inférieure aux projections d'augmentation des CESMO (exclusion faite de la charge de carburant) figurant dans le communiqué d'Air Canada du 7 août 2009, où il avait été prévu qu'elles augmenteraient de l'ordre de 5,5 % à 6,5 % par rapport à la période correspondante de 2008. Cette différence est principalement attribuable au fait que certaines charges constatées au troisième trimestre de 2009 ont été inférieures aux prévisions. Ces charges sont notamment liées à la maintenance avions, à l'achat de capacité à Jazz et aux technologies de l'information.

Le tableau ci-après compare les charges d'exploitation par siège-mille offert par Air Canada pour le troisième trimestre de 2009 à celles de la période correspondante de 2008.

(en cents par siège-mille offert)	Troisièmes trimestres		Variation	
	2009	2008	en cents	%
Salaires	2,23	2,22	0,01	0,5
Charges sociales	0,35	0,48	(0,13)	(27,1)
Coûts de propriété (LAA) ¹⁾	1,48	1,39	0,09	6,5
Redevances aéroportuaires	1,60	1,57	0,03	1,9
CAC de Jazz	1,45	1,39	0,06	4,3
Maintenance avions	1,08	0,72	0,36	50,0
Restauration et fournitures connexes	0,48	0,49	(0,01)	(2,0)
Communications et technologies de l'information	0,41	0,40	0,01	2,5
Commissions	0,30	0,31	(0,01)	(3,2)
Autres	1,95	1,87	0,08	4,3
Charges d'exploitation, exclusion faite de la charge de carburant²⁾	11,33	10,84	0,49	4,5
Carburant avions	4,03	6,08	(2,05)	(33,7)
Total des charges d'exploitation	15,36	16,92	(1,56)	(9,2)

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

2) Voir la rubrique 17, Mesures financières hors PCGR, pour un complément d'information.

Baisse de 36 % de la charge de carburant par rapport au troisième trimestre de 2008

Pour le troisième trimestre de 2009, la charge de carburant s'établit à 682 M\$, en baisse de 382 M\$ (-36 %) par rapport au troisième trimestre de 2008. Parmi les facteurs à avoir contribué à la variation de la charge de carburant du troisième trimestre par rapport à un an plus tôt, figurent :

- La baisse du prix de base du kérosène, responsable d'une diminution de 515 M\$.
- Une diminution des volumes consommés, responsable d'une baisse de 66 M\$.

Ces diminutions ont été en partie annulées par :

- Des pertes de couverture sur le carburant de 94 M\$ au troisième trimestre de 2009, contre des gains de couverture de 64 M\$ au troisième trimestre de 2008, soit une variation défavorable de 158 M\$ par rapport au troisième trimestre de 2008.
- Les répercussions défavorables de la dépréciation du dollar canadien par rapport au dollar américain, qui ont fait augmenter de 41 M\$ la charge de carburant du troisième trimestre de 2009.

Le tableau ci-dessous présente le coût du litre de carburant pour Air Canada, avec ou sans couverture, pour les périodes indiquées :

(en millions de dollars canadiens, sauf indication contraire)	Troisièmes trimestres		Variation	
	2009	2008	\$	%
Charge de carburant selon les PCGR ¹⁾	678 \$	1 059 \$	381 \$	36
Ajouter : Gains (pertes) de couverture sur le carburant incorporés à la charge de carburant	(94)	64	158	247
Ajouter : Montant net des règlements en espèces à l'échéance de dérivés liés au carburant (désignés au titre de la comptabilité de couverture ou de couvertures économiques)	14	(76)	(90)	118
Coût économique du carburant – hors PCGR ²⁾	598 \$	1 047 \$	449 \$	43
Consommation de carburant (en milliers de litres)	998 015	1 048 047	(60 032)	(5,7)
Coût du litre de carburant (en cents) – selon les PCGR	68,6	101,0	(32,4)	(32,1)
Coût du litre de carburant (en cents) – exclusion faite des couvertures sur le carburant	59,1	107,1	(48,0)	(44,8)
Coût économique du litre de carburant (en cents) – hors PCGR	60,5	99,9	(40,0)	(40,0)

1) Ne comprend pas le carburant de transporteurs tiers exerçant leurs activités au titre de contrats d'achat de capacité autres que le CAC de Jazz.

2) Le coût économique du carburant est une mesure hors PCGR utilisée par Air Canada qui ne saurait se comparer à des mesures analogues présentées par d'autres sociétés ouvertes. Air Canada s'en sert pour calculer le coût décaissé pour son carburant. Il comprend le montant net réel des règlements au comptant des contrats de couverture sur le carburant venus à échéance pendant la période, tant pour les couvertures désignées au titre de la comptabilité de couverture que pour les couvertures économiques. Il fait exclusion des gains et pertes comptables hors trésorerie liés à des instruments dérivés liés au carburant.

Salaires et charges sociales de 437 M\$ au troisième trimestre de 2009, en baisse de 35 M\$ (-7 %) par rapport au troisième trimestre de 2008

Les charges salariales s'établissent à 377 M\$ pour le troisième trimestre de 2009, en baisse de 11 M\$ (-3 %) par rapport au troisième trimestre de 2008. Cette baisse des charges salariales vient principalement d'une réduction de l'effectif moyen (exprimé en équivalents temps plein ou « ETP ») de 1 310 ETP (-5,3 %) par rapport à la période correspondante de 2008. Cette réduction a été en partie annulée par une augmentation de 1,3 % du salaire moyen en glissement annuel. En outre, au troisième trimestre de 2008, Air Canada avait repris une charge de rémunération à base d'actions de 8 M\$ inscrite précédemment. Aucune reprise de la sorte n'est survenue au troisième trimestre de 2009.

Les charges sociales s'établissent à 60 M\$ pour le troisième trimestre de 2009, en baisse de 24 M\$ (-29 %) par rapport au troisième trimestre de 2008. Cette baisse s'explique surtout par la réduction des charges de retraite et charges complémentaires de retraite par suite de la révision des hypothèses actuarielles. Les hypothèses actuarielles servant à la comptabilisation de la charge de retraite selon les PCGR diffèrent de celles servant au calcul du déficit de solvabilité. On se reportera à la rubrique 8.7 pour une analyse des obligations de capitalisation des retraites d'Air Canada.

Diminution de 1 % des redevances aéroportuaires et de navigation par rapport au troisième trimestre de 2008

Pour le troisième trimestre de 2009, les redevances aéroportuaires et de navigation de 272 M\$ s'inscrivent en baisse de 3 M\$ (-1 %) par rapport au troisième trimestre de 2008, en regard d'une réduction de 2,9 % des fréquences de vols. Le 1^{er} janvier 2010, l'Autorité aéroportuaire du Grand Toronto (la « GTAA ») abaissera de 10 % ses redevances d'atterrissage et ses redevances aéroportuaires à l'aéroport international Toronto-Pearson. Compte tenu des niveaux d'activité actuels, Air Canada estime que cette révision à la baisse des tarifs lui permettrait d'économiser 30 M\$ par an. Les économies attribuables aux réductions des taux de redevances seront intégrées à son programme de transformation radicale.

Augmentation de 1 % des frais payés au titre du CAC de Jazz par rapport au troisième trimestre de 2008

Les frais payés à Jazz au titre du contrat d'achat de capacité se sont chiffrés à 246 M\$ au troisième trimestre de 2009, contre 243 M\$ au troisième trimestre de 2008, en hausse de 3 M\$ (+1 %). Cette hausse en glissement annuel tient surtout à l'effet défavorable du change sur les charges libellées en dollars US qu'Air Canada rembourse à Jazz au titre du CAC et qui ont représenté 6 M\$ de l'augmentation, ainsi qu'à l'augmentation de 12 M\$ des tarifs prévue au CAC de Jazz, dont 8 M\$ sont attribuables à la hausse des coûts de maintenance du parc vieillissant de Jazz. Ces augmentations ont été en partie annulées par l'effet de la réduction des majorations remboursées par Air Canada dans la foulée de la modification du CAC de Jazz entrée en vigueur le 1^{er} août 2009 et qui a représenté une baisse de 6 M\$, ainsi que par la réduction du nombre de vols, responsable d'une diminution de 9 M\$ par rapport au troisième trimestre de 2008.

Augmentation de 4 % des coûts de propriété par rapport au troisième trimestre de 2008

Les coûts de propriété (à savoir les loyers d'avions et l'amortissement) se montent à 252 M\$ pour le troisième trimestre de 2009, en progression de 9 M\$ (+4 %) par rapport au troisième trimestre de 2008. Parmi les facteurs à avoir contribué à la variation des coûts de propriété du troisième trimestre par rapport à un an plus tôt, figurent :

- L'ajout de trois appareils neufs de type 777 de Boeing au parc en service d'Air Canada, qui a compté pour une hausse de 7 M\$.
- L'effet de la dépréciation du dollar canadien vis-à-vis du dollar US, qui a fait monter de 6 M\$ les loyers d'avions.

Augmentation de 44 % des frais de maintenance avions par rapport au troisième trimestre de 2008

Pour le troisième trimestre de 2009, les frais de maintenance avions se chiffrent à 183 M\$, en hausse de 56 M\$ (+44 %) par rapport au troisième trimestre de 2008. Parmi les facteurs à avoir contribué à la variation des coûts de maintenance du troisième trimestre par rapport à un an plus tôt, figurent :

- Une augmentation nette de 37 M\$ des frais de maintenance des cellules, surtout attribuable aux plus grands volumes et niveaux d'activités de maintenance sur les A319 et A320 d'Airbus et sur les 767-300 de Boeing, en particulier les A319 qui, livrés au milieu des années 1990, doivent passer cette année en révision générale.
- Une augmentation nette de 9 M\$ des frais d'entretien moteurs, en raison surtout du plus grand volume d'activités d'entretien moteur sur la flotte de moyens-porteurs A320 d'Airbus.
- L'incidence de la dépréciation du dollar canadien par rapport au dollar US sur les frais de maintenance (surtout moteurs et composants) libellés en dollars US, qui ont amené une augmentation de 6 M\$ des frais de maintenance avions par rapport au troisième trimestre de 2008.

Diminution de 5 % des frais de restauration et de fournitures connexes par rapport au troisième trimestre de 2008

Pour le troisième trimestre de 2009, la charge au titre de la restauration et des fournitures connexes se chiffre à 82 M\$, ce qui est 4 M\$ de moins (-5 %) qu'au troisième trimestre de 2008, en regard d'une diminution de 2,1 % du trafic passagers et d'une réduction des tarifs en glissement annuel.

Diminution de 6 % des commissions par rapport au troisième trimestre de 2008

Pour le troisième trimestre de 2009, les 51 M\$ versés en commissions sont de 3 M\$ inférieures (-6 %) à celles du troisième trimestre de 2008, en regard d'une diminution de 13 % des produits passages. En juin 2009, Air Canada a introduit une commission de 7 % à l'intention des agences de voyages canadiennes proposant les tarifs *Tango* sur ses vols intra-Canada. Même si cette initiative a fait monter les commissions versées, la direction estime que, dans l'ensemble, les retombées de cette initiative ont été supérieures aux coûts qu'il a fallu y engager pour dégager ce supplément de produits passages.

Baisse de 1 % des autres charges d'exploitation par rapport au troisième trimestre de 2008

Les autres charges d'exploitation se chiffrent à 327 M\$ pour le troisième trimestre de 2009, en baisse de 3 M\$ (-1 %) par rapport au troisième trimestre de 2008. Parmi les facteurs à avoir contribué à la variation des autres charges du troisième trimestre par rapport à un an plus tôt, figurent :

- La réduction de 8 M\$ des frais de carte de crédit par rapport à la période correspondante de 2008, principalement attribuable à la baisse des ventes de passages.
- Une augmentation de 6 M\$ des frais liés à la portion terrestre des forfaits de Vacances Air Canada, qui vient surtout d'une hausse du trafic passagers par rapport à la période comparable de 2008.

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

(en millions de dollars canadiens)	Troisièmes trimestres		Variation	
	2009	2008	\$	%
Cartes de crédit	42 \$	50 \$	(8) \$	(16)
Location et entretien d'immeubles	33	34	(1)	(2)
Portion terrestre des forfaits de Vacances Air Canada	31	25	6	24
Services d'escale	50	46	4	8
Frais d'équipages (restauration, transport et hébergement)	31	29	2	7
Frais et services divers	30	28	2	9
Autres charges	110	118	(8)	(7)
	327 \$	330 \$	(3) \$	(1)

Charges hors exploitation de 83 M\$ au troisième trimestre de 2009

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

- Le gain lié aux ajustements de juste valeur des instruments dérivés, de 4 M\$ pour le troisième trimestre de 2009, contre une perte de 93 M\$ au trimestre correspondant de 2008. Le gain évalué à la valeur de marché sur les instruments financiers constaté au troisième trimestre de 2009 est principalement lié à la variation de la juste valeur des dérivés relatifs au carburant. On se reportera à la rubrique 12 du rapport de gestion de 2008 d'Air Canada daté du 13 février 2009 et à la rubrique 10 du présent rapport de gestion pour un complément d'information sur les instruments dérivés d'Air Canada.
- La hausse de 31 M\$ des intérêts débiteurs nets par rapport au troisième trimestre de 2008, attribuable à :
 - Une diminution de 11 M\$ des intérêts créditeurs, attribuable à la baisse des soldes de trésorerie et des taux d'intérêt.
 - Une augmentation de 15 M\$ des intérêts débiteurs par suite surtout des opérations de financement réalisées depuis le troisième trimestre de 2008 et des répercussions défavorables du change sur les intérêts débiteurs. Ces augmentations ont été en partie annulées par une baisse des taux d'intérêt moyens en glissement annuel.
 - Une baisse de 5 M\$ des intérêts capitalisés par rapport au troisième trimestre de 2008.

Gain de change de 295 M\$ au troisième trimestre de 2009

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

Aucune charge d'impôts au troisième trimestre de 2009

Pour le troisième trimestre de 2009, Air Canada a inscrit une charge fiscale de néant sur son bénéfice avant impôts de 277 M\$. La charge fiscale du troisième trimestre de 2009 a été contrebalancée par une reprise de provision pour moins-value. Une charge fiscale de 8 M\$ avait été inscrite au troisième trimestre de 2008.

6. Résultats d'exploitation – Comparaison des neuf premiers mois de 2009 et de 2008

Le tableau et l'analyse ci-après comparent les résultats d'Air Canada pour les neuf premiers mois de 2009 et de 2008.

(en millions de dollars canadiens, sauf les montants par action)	Neuf premiers mois		Variation	
	2009	2008	\$	%
Produits d'exploitation				
Passages	6 469 \$	7 531 \$	(1 062) \$	(14)
Fret	248	402	(154)	(38)
Autres	674	651	23	4
	7 391	8 584	(1 193)	(14)
Charges d'exploitation				
Carburant avions	1 847	2 627	(780)	(30)
Salaires et charges sociales	1 333	1 433	(100)	(7)
Redevances aéroportuaires et de navigation	743	771	(28)	(4)
CAC de Jazz	746	711	35	5
Amortissement	495	520	(25)	(5)
Maintenance avions	557	502	55	11
Restauration et fournitures connexes	222	244	(22)	(9)
Communications et technologies de l'information	229	214	15	7
Locations avions	250	199	51	26
Commissions	140	154	(14)	(9)
Autres	1 062	1 102	(40)	(4)
	7 624	8 477	(853)	(10)
Résultat d'exploitation avant l'élément ci-dessous	(233)	107	(340)	
Provision pour les enquêtes sur le fret		(125)	125	
Perte d'exploitation	(233)	(18)	(215)	
Produits (charges) hors exploitation				
Intérêts créditeurs	12	46	(34)	
Intérêts débiteurs	(286)	(231)	(55)	
Intérêts capitalisés	4	31	(27)	
Perte sur actifs	(70)	(29)	(41)	
Gain sur instruments financiers comptabilisés à la juste valeur	73	60	13	
Autres	(5)	(3)	(2)	
	(272)	(126)	(146)	
Perte avant les éléments suivants	(505)	(144)	(361)	
Participation sans contrôle	(11)	(8)	(3)	
Écart de change	549	(128)	677	
Charge d'impôts	(1)	(18)	17	
Bénéfice (perte) de la période	32 \$	(298) \$	330 \$	
BAIILA avant provision pour les enquêtes et procédures relatives au fret ¹⁾	512 \$	826 \$	(314) \$	
BAIILA ¹⁾	512 \$	701 \$	(189) \$	
Résultat de base par action	0,32 \$	(2,98) \$	3,30 \$	
Résultat dilué par action	0,30 \$	(2,98) \$	3,28 \$	

1) Voir la rubrique 17, Mesures financières hors PCGR, ci-après pour un rapprochement du BAIILA avant provision pour les enquêtes et procédures relatives au fret au résultat d'exploitation et du BAIILA au résultat d'exploitation.

Baisse de 14,1 % des produits passages réseau par rapport aux neuf premiers mois de 2008

Les produits passages pour le réseau totalisent 6 469 M\$ pour les neuf premiers mois de 2009, en baisse de 1 062 M\$ (-14,1 %) sur les neuf premiers mois de 2008, en raison d'une baisse du rendement unitaire et du trafic. La baisse des produits passages tirés de la cabine de haut rapport a représenté 370 M\$ (presque -35 %) de la diminution totale des produits passages réseau.

Au cours des neuf premiers mois de 2009, Air Canada a réduit sa capacité globale de 6,2 % par rapport aux neuf premiers mois de 2008, à raison de réductions en glissement annuel de 10,3 % au premier trimestre, de 5,4 % au deuxième trimestre et de 3,3 % au troisième trimestre. Parmi les facteurs à avoir contribué à la variation des produits passages réseau des neuf premiers mois par rapport à un an plus tôt, figurent :

- Une baisse de 6,7 % du trafic qui s'est révélée supérieure à la réduction de 6,2 % de la capacité, faisant perdre 0,5 point au coefficient d'occupation par rapport aux neuf premiers mois de 2008, à raison, en glissement annuel, de diminutions de 0,5 point au premier trimestre et de 2,2 points au deuxième trimestre, et d'un gain de 1,0 point au troisième trimestre.
- Une diminution de 7,8 % du rendement unitaire réseau par rapport aux neuf premiers mois de 2008, formée, en glissement annuel, de reculs de 2,3 % au premier trimestre, de 8,9 % au deuxième trimestre et de 11,2 % au troisième trimestre. La baisse de rendement réseau rend compte de la conjoncture défavorable, de la réduction des voyages d'affaires à haut rendement et de la plus grande concurrence qui s'est exercée sur le plan des prix. Pour conserver sa part du trafic dans les cabines à haut rapport et faire naître une demande à l'égard des voyages d'agrément de haut de gamme, Air Canada a pris des mesures en vue de proposer des tarifs encore plus avantageux en services *Affaires* et *Super Affaires*.
- La dépréciation du dollar canadien par rapport aux neuf premiers mois de 2008, qui a eu des retombées positives de 186 M\$ sur les produits libellés en devises au cours des neuf premiers mois de 2009.
- Une diminution de 8,4 % des PPSMO par rapport aux neuf premiers mois de 2008, formée de baisses des PPSMO, en glissement annuel, de 3,0 % au premier trimestre, de 11,3 % au deuxième trimestre et de 10,2 % au troisième trimestre. La baisse des PPSMO pour les neuf premiers mois de 2009 s'explique principalement par le repli du rendement unitaire, vu que le coefficient d'occupation n'a perdu que 0,5 point par rapport aux neuf premiers mois de 2008.

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

Neuf premiers mois de 2009 par rapport aux neuf premiers mois de 2008	Produits passages	Capacité (SMO)	Trafic (PMP)	Coefficient d'occupation	Rendement unitaire	PPSMO
	Variation (%)	Variation (%)	Variation (%)	Variation (pts)	Variation (%)	Variation (%)
Lignes intérieures	(14,0)	(4,6)	(4,9)	(0,3)	(9,4)	(9,7)
Lignes transfrontalières	(15,0)	(9,4)	(10,9)	(1,3)	(4,6)	(6,1)
Lignes transatlantiques	(9,6)	-	(1,4)	(1,2)	(8,4)	(9,6)
Lignes transpacifiques	(18,7)	(17,4)	(15,9)	1,5	(3,4)	(1,6)
Autres lignes	(17,2)	(2,2)	(3,9)	(1,4)	(13,9)	(15,4)
Réseau	(14,1)	(6,2)	(6,7)	(0,5)	(7,8)	(8,4)

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

Diminution de 14,0 % des produits passages intérieurs par rapport aux neuf premiers mois de 2008

Pour les neuf premiers mois de 2009, les produits passages des lignes intérieures se chiffrent à 2 708 M\$, soit 440 M\$ de moins (-14,0 %) que pour les neuf premiers mois de 2008, en raison d'une baisse de 9,4 % du rendement intérieur et de 4,9 % du trafic. Les trois premiers trimestres de 2009 ont souffert d'une réduction du trafic et de la capacité en glissement annuel. Au cours des neuf premiers mois de 2009, la capacité intérieure a été rabattue de 4,6 % par rapport à la période correspondante de 2008. Le repli de 1,0 point du coefficient d'occupation intérieur au premier trimestre de 2009 s'est détérioré en une baisse de 2,1 points au deuxième trimestre de 2009, avant de remonter la pente avec un gain de 1,8 point au troisième trimestre de 2009. De même, le rendement intérieur des lignes intérieures s'est détérioré en glissement annuel, passant d'une baisse de 3,3 % au premier trimestre de 2009 à une baisse de 9,5 % au deuxième trimestre de 2009, puis à une baisse de 13,6 % au troisième trimestre de 2009. Au cours des neuf premiers mois de 2009, les PPSMO ont diminué de 9,7 % par rapport aux

neuf premiers mois de 2008. La baisse de 4,4 % des PPSMO en glissement annuel au premier trimestre de 2009, s'est détériorée en une baisse de 11,9 % au deuxième trimestre de 2009 avant de légèrement remonter à une baisse de 11,7 % au troisième trimestre de 2009.

La dépréciation du dollar canadien au cours des neuf premiers mois de 2009 a eu des retombées positives de 38 M\$ par rapport aux neuf premiers mois de 2008 pour ce qui est des produits libellés en devises au cours des neuf premiers mois de 2009.

Diminution de 15,0 % des produits passages transfrontaliers par rapport aux neuf premiers mois de 2008

Pour les neuf premiers mois de 2009, les produits passages des lignes transfrontalières avec les États-Unis se chiffrent à 1 236 M\$, en baisse de 219 M\$ (-15,0 %) sur les neuf premiers mois de 2008, en raison d'une baisse de 10,9 % du trafic et de 4,6 % du rendement unitaire. Les trois premiers trimestres de 2009 ont tous souffert de réductions de trafic et de capacité par rapport à un an plus tôt. Au cours des neuf premiers mois de 2009, la capacité des lignes sur les États-Unis a été rabattue de 9,4 % par rapport à la période correspondante de 2008. D'une diminution, en glissement annuel, de 0,7 point au premier trimestre de 2009, le coefficient d'occupation des lignes transfrontalières s'est détérioré de 3,9 points au deuxième trimestre de 2009 avant de remonter de 0,7 point au troisième trimestre de 2009. En ce qui concerne le rendement unitaire, en glissement annuel, les lignes transfrontalières ont connu un repli de 3,4 % au premier trimestre de 2009, lequel s'est détérioré en une baisse de 5,4 % au deuxième trimestre de 2009 et à nouveau en une baisse de 5,4 % au troisième trimestre de 2009. Au cours des neuf premiers mois de 2009, les PPSMO ont diminué de 6,1 % par rapport aux neuf premiers mois de 2008. C'est ainsi que, en glissement annuel, une baisse de 4,1 % des PPSMO au premier trimestre de 2009 s'est détériorée en une baisse de 10,2 % au deuxième trimestre de 2009, avant de remonter à une baisse de 4,6 % au troisième trimestre de 2009.

La dépréciation du dollar canadien au cours des neuf premiers mois de 2009 par rapport aux neuf premiers mois de 2008 a eu des retombées positives de 61 M\$ sur les produits libellés en devises au cours des neuf premiers mois de 2009.

Diminution de 9,6 % des produits passages transatlantiques par rapport aux neuf premiers mois de 2008

Pour les neuf premiers mois de 2009, les produits passages tirés des lignes transatlantiques se chiffrent à 1 345 M\$, en baisse de 144 M\$ (-9,6 %) par rapport aux neuf premiers mois de 2008, par suite d'un repli de 8,4 % du rendement unitaire et de 1,4 % du trafic. Au cours des neuf premiers mois de 2009, la capacité des lignes transatlantiques n'a pas changé par rapport à la période correspondante de 2008. Le recul de 2,7 points, en glissement annuel, du coefficient d'occupation au premier trimestre de 2009 a été suivi par des baisses moins marquées de 1,3 point au deuxième trimestre de 2009 et de 0,8 point au troisième trimestre de 2009. Toujours en glissement annuel, la croissance de 0,1 % du rendement unitaire au premier trimestre de 2009 s'est détériorée en une baisse de 9,7 % au deuxième trimestre de 2009, puis en une baisse encore plus grande de 11,8 % au troisième trimestre de 2009. Au cours des neuf premiers mois de 2009, les PPSMO ont diminué de 9,6 % par rapport aux neuf premiers mois de 2008. En glissement annuel, la baisse de 3,4 % des PPSMO au premier trimestre de 2009 s'est détériorée en une baisse de 11,0 % au deuxième trimestre de 2009 et en une baisse encore plus prononcée de 12,6 % au troisième trimestre de 2009.

La dépréciation du dollar canadien au cours des neuf premiers mois de 2009 par rapport aux neuf premiers mois de 2008 a eu des retombées positives de 27 M\$ sur les produits libellés en devises au cours des neuf premiers mois de 2009.

Diminution de 18,7 % des produits passages transpacifiques par rapport aux neuf premiers mois de 2008

Les produits passages tirés des lignes transpacifiques se chiffrent à 630 M\$ pour les neuf premiers mois de 2009, en baisse de 145 M\$ (-18,7 %) par rapport aux neuf premiers mois de 2008, en raison d'une diminution de 15,9 % du trafic et de 3,4 % du rendement unitaire. Au cours des neuf premiers mois de 2009, la capacité des lignes transpacifiques a été réduite de 17,4 % par rapport à la même période de 2008. En glissement annuel, l'amélioration de 6,2 points du coefficient d'occupation au premier trimestre de 2009 s'est détériorée en une baisse de 3,1 points au deuxième trimestre de 2009, avant de regagner 2,1 points au troisième trimestre de 2009. Toujours en glissement annuel, la croissance de 10,2 % du rendement unitaire au premier trimestre de 2009 a débouché sur une détérioration de 4,9 % au deuxième trimestre de 2009 et une baisse encore plus marquée de 10,6 % au troisième trimestre de 2009. Au cours des neuf premiers mois de 2009, les PPSMO ont diminué de 1,6 % par rapport aux neuf premiers mois de 2008. En glissement annuel, l'augmentation de 18,5 % des PPSMO au premier trimestre de 2009 s'est dégradée en une diminution de 8,3 % au deuxième trimestre de 2009 pour se stabiliser à une baisse de 8,4 % au troisième trimestre de 2009.

La dépréciation du dollar canadien au cours des neuf premiers mois de 2009 par rapport aux neuf premiers mois de 2008 a eu des retombées positives de 43 M\$ sur les produits libellés en devises au cours des neuf premiers mois de 2009.

Diminution de 17,2 % des autres produits passages par rapport aux neuf premiers mois de 2008

Les produits passages tirés des autres lignes (Pacifique-Sud, Antilles, Mexique et Amérique du Sud), de 550 M\$ pour les neuf premiers mois de 2009, ont diminué de 114 M\$ (-17,2 %) par rapport aux neuf premiers mois de 2008, par suite surtout d'un repli de 13,9 % du rendement unitaire, mais en outre d'une baisse de 3,9 % du trafic. Au cours des neuf premiers mois de 2009, la capacité des autres lignes a été réduite de 2,2 % par rapport à la période correspondante de 2008. En glissement annuel, le coefficient d'occupation a diminué de 2,2 % au premier trimestre de 2009, pour remonter à une baisse de 1,2 point au deuxième trimestre de 2009 puis encore à une baisse de 0,4 point au troisième trimestre de 2009. Les deuxième et troisième trimestres de 2009 ont connu des réductions de la capacité globale de 6,6 % et de 7,2 %, respectivement, tandis que le premier trimestre de 2009 avait vu sa capacité augmenter de 4,2 %. En glissement annuel, le rendement unitaire s'est détérioré, passant d'une baisse de 12,4 % au premier trimestre de 2009 à une baisse de 16,7 % au deuxième trimestre de 2009, avant de remonter à une baisse de 13,5 % au troisième trimestre de 2009. En glissement annuel, le repli de 14,8 % des PPSMO au premier trimestre de 2009 s'est détérioré en une baisse de 17,9 % au deuxième trimestre de 2009 avant de remonter à une baisse de 13,9 % au troisième trimestre de 2009.

La dépréciation du dollar canadien au cours des neuf premiers mois de 2009 par rapport aux neuf premiers mois de 2008 a eu des retombées positives de 17 M\$ sur les produits libellés en devises au cours des neuf premiers mois de 2009.

Baisse de 38 % des produits fret par rapport aux neuf premiers mois de 2008

Pour les neuf premiers mois de 2009, les produits fret sont de 248 M\$ et de 154 M\$ inférieurs (-38 %) à ceux des neuf premiers mois de 2008, en regard d'une réduction de 10 % de la capacité d'export de fret. Pour moitié, la baisse des produits des neuf premiers mois de 2009 s'explique par la réduction marquée des suppléments carburant et par l'annulation, courant 2008, des transports tout-cargo. A aussi contribué à la baisse des produits fret la morosité économique, qui a amené une réduction du trafic et une intensification de la concurrence sur le plan des prix.

Les produits de transports tout-cargo ont régressé de 29 M\$ vu qu'aucun avion-cargo MD-11 n'était en service en 2009, contre un avion-cargo en service en Europe au premier semestre de 2008. Le service tout-cargo a été abandonné en juin 2008.

Les produits tirés du transport de fret aérien classique ont diminué de 125 M\$ (-34 %), conséquence d'une réduction de 15 % du trafic à l'échelle du réseau. Le rendement unitaire s'est replié de 22 % à l'échelle du réseau par rapport aux neuf premiers mois de 2008, par suite d'une réduction des suppléments carburant et de la concurrence qui s'est exercée sur les prix.

Parmi les facteurs à avoir contribué à la variation des produits fret des neuf premiers mois par rapport à un an plus tôt, figurent les suivants :

- Une diminution de 41 % des produits fret intérieurs, en regard d'une baisse de 37 % du trafic, et de 5 % du rendement unitaire par TMP. Cette baisse de trafic est attribuable pour plus de la moitié à la résiliation du contrat de Postes Canada en septembre 2008. La capacité intérieure a été réduite de 15 % par rapport à 2008.
- Une diminution de 36 % des produits fret transatlantiques, en regard d'une baisse de 13 % du trafic et de 26 % du rendement unitaire par TMP.
- Une diminution de 33 % des produits fret transpacifiques, en regard d'une baisse de 12 % du trafic et de 24 % du rendement unitaire par TMP. La capacité transpacifique a été réduite de 14 %.
- Une baisse de 22 % du trafic à l'échelle du réseau (compte tenu des répercussions de l'abandon du service tout-cargo en juin 2008) au cours des neuf premiers mois de 2009 par rapport à la période correspondante de 2008 et un repli du rendement de 22 % du rendement unitaire par TMP.
- La dépréciation du dollar canadien par rapport à la période correspondante de 2008 a eu des retombées positives de 15 M\$ sur les produits libellés en devises au cours des neuf premiers mois de 2009.

Augmentation de 4 % des autres produits par rapport aux neuf premiers mois de 2008

Pour les neuf premiers mois de 2009, les autres produits se chiffrent à 674 M\$, en hausse de 23 M\$ (+4 %) sur les neuf premiers mois de 2008, par suite principalement d'une augmentation de 28 M\$ des produits de tiers à Vacances Air Canada surtout attribuable à la hausse du trafic passagers, et de la hausse de 20 M\$ des produits tirés de la sous-location d'appareils. Ces augmentations ont été en partie annulées par une diminution nette de 25 M\$ attribuable à divers facteurs.

Baisse de 4,1 % (hausse de 5,3 %, exclusion faite de la charge de carburant) des CESMO par rapport aux neuf premiers mois de 2008

Les charges d'exploitation se chiffrent à 7 624 M\$ pour les neuf premiers mois de 2009, en baisse de 853 M\$ (-10 %) sur les neuf premiers mois de 2008. La dépréciation du dollar canadien par rapport au dollar US au cours des neuf premiers mois de 2008 a gonflé de 335 M\$ les charges d'exploitation des neuf premiers mois de 2009.

Les CESMO des neuf premiers mois de 2009 ont diminué de 4,1 % par rapport aux neuf premiers mois de 2008. Exclusion faite de la charge de carburant, les CESMO ont augmenté de 5,3 % en glissement annuel.

Les répercussions défavorables de la dépréciation du dollar canadien par rapport au dollar US comptent pour plus de la moitié de la croissance des CESMO (exclusion faite de la charge de carburant) au cours des neuf premiers mois de 2009. Outre les effets du change, ont aussi joué dans la croissance des CESMO les majorations tarifaires au titre du CAC de Jazz, la hausse des frais de maintenance avions, la hausse des coûts de propriété unitaires et les réductions de capacité. Les réductions de capacité se sont répercutées sur les CESMO (exclusion faite de la charge de carburant) de manière disproportionnée, étant donné que la structure de coûts d'Air Canada est telle que les coûts fixes ne varient pas suivant la capacité à court terme. Ces augmentations des CESMO (exclusion faite de la charge de carburant) ont été en partie atténuées par une réduction des charges sociales, par suite de la révision des hypothèses actuarielles.

Le tableau ci-après compare les charges d'exploitation par siège-mille offert par Air Canada pour les neuf premiers mois de 2009 à celles de la période correspondante de 2008.

(en cents par siège-mille offert)	Neuf premiers mois		Variation	
	2009	2008	en cents	%
Salaires	2,48	2,39	0,09	3,8
Charges sociales	0,45	0,56	(0,11)	(19,6)
Coûts de propriété (LAA) ¹⁾	1,64	1,48	0,16	10,8
Redevances aéroportuaires	1,63	1,59	0,04	2,5
CAC de Jazz	1,64	1,47	0,17	11,6
Maintenance avions	1,22	1,03	0,19	18,4
Restauration et fournitures connexes	0,49	0,50	(0,01)	(2,0)
Communications et technologies de l'information	0,50	0,44	0,06	13,6
Commissions	0,31	0,32	(0,01)	(3,1)
Autres	2,34	2,28	0,06	2,6
Charges d'exploitation, exclusion faite de la charge de carburant²⁾	12,70	12,06	0,64	5,3
Carburant avions	4,06	5,42	(1,36)	(25,1)
Total des charges d'exploitation	16,76	17,48	(0,72)	(4,1)

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

2) Voir la rubrique 17, Mesures financières hors PCGR, pour un complément d'information.

Suit un résumé des principaux facteurs à avoir influé sur les charges d'exploitation des neuf premiers mois par rapport à un an plus tôt :

Baisse de 30 % de la charge de carburant par rapport aux neuf premiers mois de 2008

La charge de carburant se chiffre à 1 847 M\$ pour les neuf premiers mois de 2009, en baisse de 780 M\$ (-30 %) sur les neuf premiers mois de 2008. Parmi les facteurs à avoir contribué à la variation de la charge de carburant des neuf premiers mois par rapport à un an plus tôt, figurent :

- La baisse du prix de base du kérosène, responsable d'une diminution de 1 250 M\$.
- Une diminution des volumes consommés, attribuable notamment à l'abandon du service tout-cargo en juin 2008, responsable d'une baisse de 237 M\$.

Ces diminutions ont été en partie annulées par :

- Des pertes de couverture sur le carburant de 334 M\$ pour les neuf premiers mois de 2009, comparativement à des gains de couverture de 190 M\$ pour les neuf premiers mois de 2008, soit une variation défavorable de 524 M\$ par rapport aux neuf premiers mois de 2008.
- Les répercussions défavorables de la dépréciation du dollar canadien par rapport au dollar américain, qui ont fait augmenter de 183 M\$ la charge de carburant des neuf premiers mois de 2009.

Le tableau ci-dessous présente le coût du litre de carburant pour Air Canada, avec ou sans couverture, pour les périodes indiquées :

(en millions de dollars canadiens, sauf indication contraire)	Neuf premiers mois		Variation	
	2009	2008	\$	%
Charge de carburant selon les PCGR ¹⁾	1 838 \$	2 613 \$	(775) \$	(30)
Ajouter : Gains (pertes) de couverture sur le carburant incorporés à la charge de carburant	(334)	190	(524)	(276)
Ajouter : Montant net des règlements en espèces à l'échéance de dérivés liés au carburant (désignés au titre de la comptabilité de couverture ou de couvertures économiques) ²⁾	76	(220)	296	(135)
Coût économique du carburant – hors PCGR ³⁾	1 580 \$	2 583 \$	(1 003) \$	(39)
Consommation de carburant (en milliers de litres)	2 685 032	2 940 688	(255 656)	(8,7)
Coût du litre de carburant (en cents) – selon les PCGR	68,4	88,9	(20,5)	(23,1)
Coût du litre de carburant (en cents) – exclusion faite des couvertures sur le carburant	56,0	95,3	(39,3)	(41,2)
Coût économique du litre de carburant (en cents) – hors PCGR	58,8	87,8	(29,0)	(33,0)

- 1) Ne comprend pas le carburant de transporteurs tiers exerçant leurs activités au titre de contrats d'achat de capacité autres que le CAC de Jazz.
- 2) Ne comprend pas les contrats de couverture de 172 M\$ résiliés par anticipation au premier trimestre de 2009 et couvrant la consommation de carburant de 2009 et 2010.
- 3) Le coût économique du carburant est la meilleure estimation qu'Air Canada peut faire du coût décaissé pour son carburant. Comme il s'agit d'une mesure hors PCGR dont se sert la Société, elle ne saurait se comparer à des mesures analogues présentées par d'autres sociétés ouvertes.

Salaires et charges sociales de 1 333 M\$, en baisse de 100 M\$ (-7 %) par rapport aux neuf premiers mois de 2008

Pour les neuf premiers mois de 2009, les charges salariales totalisent 1 130 M\$, en baisse de 29 M\$ (-3 %) sur les neuf premiers mois de 2008. Une diminution de 1 339 ETP de l'effectif moyen (-5,5 %), essentiellement attribuable à la déduction de 6,2 % de la capacité en SMO, a été en partie annulée par une augmentation de 2,2 % du salaire moyen par rapport aux neuf premiers mois de 2008.

Les charges sociales totalisent 203 M\$ pour les neuf premiers mois de 2009, en baisse de 71 M\$ (-26 %) sur les neuf premiers mois de 2008, du fait de la réduction des charges de retraite et charges complémentaires de retraite dans la foulée de la révision des hypothèses actuarielles.

Augmentation de 5 % des frais payés au titre du CAC de Jazz par rapport aux neuf premiers mois de 2008

Les frais payés à Jazz au titre du contrat d'achat de capacité se sont chiffrés à 746 M\$ pour les neuf premiers mois de 2009, contre 711 M\$ pour la période correspondante de 2008, en hausse de 35 M\$ (+5 %). Cette hausse en glissement annuel tient surtout à l'effet défavorable du change sur les charges libellées en dollars US qu'Air Canada rembourse à Jazz au titre du CAC et qui ont représenté 36 M\$ de l'augmentation, ainsi qu'à l'augmentation de 26 M\$ des tarifs prévue au CAC de Jazz par rapport à la même période de 2008, dont des économies de 6 M\$ attribuables à la réduction des majorations en date du 1^{er} août 2009. Ces augmentations ont été en partie annulées par la réduction du nombre de vols, responsable d'une diminution de 27 M\$ par rapport aux neuf premiers mois de 2008.

Augmentation de 4 % des coûts de propriété par rapport aux neuf premiers mois de 2008

Les coûts de propriété (à savoir l'amortissement et les loyers d'avions) se montent à 745 M\$ pour les neuf premiers mois de 2009, en progression de 26 M\$ (+4 %) sur les neuf premiers mois de 2008. Parmi les facteurs à avoir contribué à la variation des coûts de propriété des neuf premiers mois par rapport à un an plus tôt, figurent :

- L'ajout de nouveaux appareils de type 777 de Boeing au parc en service d'Air Canada, qui a compté pour une hausse de 35 M\$.
- L'effet de la dépréciation du dollar canadien vis-à-vis du dollar US, qui a fait monter de 32 M\$ les loyers d'avions.

Ces augmentations ont été atténuées par :

- La variation de la valeur résiduelle des avions, entraînée par la dépréciation du dollar canadien vis-à-vis du dollar US, qui a fait baisser la charge d'amortissement de 35 M\$.
- Une diminution de 10 M\$ des loyers d'avions, par suite de l'abandon du service tout-cargo, vu qu'aucun avion-cargo MD-11 n'a été exploité au cours des neuf premiers mois de 2009, contre un MD-11 au premier semestre de 2008.

Augmentation de 11 % des frais de maintenance avions par rapport aux neuf premiers mois de 2008

Au cours des neuf premiers mois de 2009, les frais de maintenance avions se chiffrent à 557 M\$, en augmentation de 55 M\$ (+11 %) par rapport aux neuf premiers mois de 2008, dont une tranche de 47 M\$ est attribuable à la dépréciation du dollar canadien vis-à-vis du dollar US appliquée aux charges de maintenance – surtout d'entretien moteurs et composants – libellées en dollars US. L'augmentation du volume d'activités de révision générale, qui portait surtout sur la flotte de moyens-courriers d'Airbus, a été contrebalancée par une diminution des activités d'entretien moteurs et de maintenance de la flotte d'A340 d'Airbus, du fait du retrait de ces appareils du parc en service d'Air Canada.

Baisse de 4 % des autres charges d'exploitation par rapport aux neuf premiers mois de 2008

Les autres charges d'exploitation totalisent 1 062 M\$ pour les neuf premiers mois de 2009, en baisse de 40 M\$ (-4 %) sur les neuf premiers mois de 2008. Parmi les facteurs à avoir contribué à la variation des autres charges des neuf premiers mois par rapport à un an plus tôt, figurent :

- La réduction des frais de carte de crédit par rapport à la période correspondante de 2008, principalement attribuable à la baisse des ventes de passages.
- Une augmentation de 29 M\$ des frais liés à la portion terrestre des forfaits de Vacances Air Canada, venant surtout d'une hausse du trafic passagers par rapport aux neuf premiers mois de 2008.
- La diminution de 52 M\$ des « autres charges » d'exploitation, qui rend compte de plusieurs mesures de compression et, notamment, de l'incidence des réductions de capacité. Elle traduit aussi des ajustements favorables de 21 M\$ liés aux taux réalisés sur les opérations de change libellées en devises.

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

(en millions de dollars canadiens)	Neuf premiers mois		Variation	
	2009	2008	\$	%
Cartes de crédit	130 \$	153 \$	(23) \$	(15)
Location et entretien d'immeubles	96	102	(6)	(6)
Portion terrestre des forfaits de Vacances Air Canada	203	174	29	17
Services d'escale	143	135	8	6
Frais d'équipages (restauration, transport et hébergement)	89	87	2	2
Frais et services divers	84	82	2	3
Autres charges	317	369	(52)	(14)
	1 062 \$	1 102 \$	(40) \$	(4)

Charges hors exploitation de 272 M\$ pour les neuf premiers mois de 2009

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

- Le gain lié aux ajustements de juste valeur des instruments dérivés se chiffre à 73 M\$ pour les neuf premiers mois de 2009, contre un gain de 60 M\$ pour la période correspondante de 2008. Le gain évalué à la valeur de marché sur les instruments financiers constaté au cours des neuf premiers mois de 2009 est principalement lié à la variation de la juste valeur des dérivés liés au carburant.
- Une augmentation de 116 M\$ du montant net des intérêts débiteurs par rapport aux neuf premiers mois de 2008 liée à :
 - Une diminution de 34 M\$ des intérêts créditeurs attribuable à la fois à la baisse des soldes de trésorerie et au recul des taux d'intérêt.
 - Une augmentation de 55 M\$ des intérêts débiteurs largement due aux nouveaux financements réalisés au cours des neuf premiers mois de 2009 et aux répercussions défavorables du change sur les intérêts débiteurs. Ces augmentations ont été en partie annulées par la baisse des taux d'intérêt moyens en glissement annuel. En outre, pour les neuf premiers mois de 2009, Air Canada a inscrit une charge de 17 M\$ liée à la cession-bail d'un appareil 777 de Boeing ainsi qu'une charge de 9 M\$ liée à la résiliation des contrats de location-acquisition de deux A340 d'Airbus et à la vente ultérieure de ces appareils. Ces augmentations ont été atténuées par une réduction des intérêts débiteurs sur les acomptes avant livraison sur des 777 de Boeing par rapport à la période correspondante de 2008.
 - Une baisse de 27 M\$ des intérêts capitalisés, par rapport à la période correspondante de 2008.
- Pour les neuf premiers mois de 2009, Air Canada a inscrit une charge de dépréciation de 67 M\$ liée à des coûts antérieurement capitalisés qui avaient été engagés dans le cadre de l'élaboration d'un nouveau système de réservations appelé Polaris. Air Canada travaille actuellement à la mise en œuvre de certains éléments de la solution, comme les technologies liées au Web et à la tarification, mais a suspendu les activités concernant la mise en œuvre du nouveau système de réservation.
- Pour les neuf premiers mois de 2008, Air Canada a inscrit une charge de dépréciation de 38 M\$ liée au retrait du service de sa flotte de 767-200 de Boeing ainsi qu'un gain de 7 M\$ sur la vente de stocks liés à ces appareils.

Gain de change de 549 M\$ pour les neuf premiers mois de 2009

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

Charge fiscale de 1 M\$ pour les neuf premiers mois de 2009

Pour les neuf premiers mois de 2009, Air Canada a inscrit une charge fiscale de 1 M\$ sur un bénéfice avant impôts de 33 M\$, ce qui rend compte des retombées favorables de la portion capital de certains gains de change qui n'est imposée qu'à 50 % du taux d'imposition. L'avantage constaté en 2009 relativement aux actifs d'impôts futurs a été contrebalancé par une provision pour moins-value. Une charge d'impôts de 18 M\$ avait été inscrite pour les neuf premiers mois de 2008 sur une perte avant impôts de 280 M\$, vu que l'économie au titre des impôts futurs avait été annulée par une provision pour moins-value.

7. Parc aérien

Le tableau ci-après présente les modifications réelles et projetées au parc d'Air Canada (exclusion faite des appareils exploités par Jazz) :

	Réel					Projeté							
	31 décembre 2008	Nouvelles livraisons	Sous-locations à des tiers	Restitutions d'avions loués	Remisages	30 septembre 2009	Nouvelles livraisons	Sous-locations à des tiers	Restitutions d'avions loués	Remisages	31 décembre 2009	Modifications au parc projetées pour 2010	31 décembre 2010
Plan relatif au parc													
777-300 de Boeing	10	2	-	-	-	12	-	-	-	-	12	-	12
777-200 de Boeing	6	-	-	-	-	6	-	-	-	-	6	-	6
767-300 de Boeing	30	-	-	-	-	30	-	-	-	-	30	-	30
A330-300 d'Airbus	8	-	-	-	-	8	-	-	-	-	8	-	8
A321 d'Airbus	10	-	-	-	-	10	-	-	-	-	10	-	10
A320 d'Airbus	41	-	-	-	-	41	-	-	-	-	41	-	41
A319 d'Airbus	35	-	-	-	-	35	-	-	-	-	35	-	35
E190 d'EMBRAER	45	-	-	-	-	45	-	-	-	-	45	-	45
E175 d'EMBRAER	15	-	-	-	-	15	-	-	-	-	15	-	15
Total	200	2	-	-	-	202	-	-	-	-	202	-	202
Âge moyen (en années)	8,8					9,5					9,7		10,7

En juillet 2009, Air Canada a pris livraison de son dernier 777-300ER de Boeing prévu au titre d'un contrat de location-exploitation de dix ans.

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 qualité supérieure. Air Canada a depuis terminé le réaménagement des cabines de la totalité de ses appareils en service, hormis trois 767-300ER de Boeing. La Société entend rénover légèrement les cabines de ces trois Boeing restants d'ici la fin de 2009. Les nouveaux appareils d'EMBRAER et 777 de Boeing ont été livrés déjà équipés des nouveaux sièges et systèmes de divertissement de bord. Les dépenses en immobilisations associées à ce programme sont amorties sur cinq ans.

8. Gestion financière et gestion du capital
8.1 Situation financière

Le tableau ci-après présente le bilan condensé d'Air Canada au 30 septembre 2009 et au 31 décembre 2008.

(en millions de dollars canadiens)	30 septembre 2009	31 décembre 2008
Actif		
Trésorerie, équivalents de trésorerie et placements à court terme	1 209 \$	1 005 \$
Autres actifs à court terme	1 246	1 398
Actif à court terme	2 455	2 403
Immobilisations corporelles	6 899	7 469
Actifs incorporels	920	997
Dépôts et autres actifs	500	495
	10 774 \$	11 364 \$
Passif		
Passif à court terme	3 098 \$	3 678 \$
Dette à long terme et obligations locatives	4 496	4 691
Passif au titre des prestations de retraite et d'avantages complémentaires	1 262	1 585
Autres passifs à long terme	552	458
	9 408	10 412
Participation sans contrôle	197	190
Capitaux propres	1 169	762
	10 774 \$	11 364 \$

Les mouvements des actifs et passifs à court terme sont décrits plus loin sous *Fonds de roulement*.

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

La dette à long terme et les obligations locatives, y compris la partie échéant à moins d'un an, s'établissent à 4 996 M\$ au 30 septembre 2009, soit 358 M\$ de moins qu'au 31 décembre 2008. Cette baisse s'explique principalement par l'appréciation du dollar canadien et les retombées positives de 602 M\$ qu'elle a eues sur la dette et les obligations locatives d'Air Canada libellées en dollars US. L'incidence des emprunts supplémentaires de 930 M\$, dont ceux prévus au titre de la facilité de crédit décrite plus haut à la rubrique 4, a été pour l'essentiel annulée par les remboursements de 856 M\$ sur la dette à long terme et les obligations locatives. En outre, la cession-bail d'un 777 de Boeing a été comptabilisée comme un contrat de location-acquisition, faisant monter de 158 M\$ la dette à long terme.

La baisse de 323 M\$ du passif au titre des prestations de retraite et d'avantages complémentaires par rapport au 31 décembre 2008 est surtout attribuable à une capitalisation de 315 M\$ supérieure à la charge de retraite des neuf premiers mois de 2009. On se reportera à la rubrique 9.6 du rapport de gestion de 2008 d'Air Canada daté du 13 février 2009 ainsi qu'à la rubrique 8.7 du présent rapport de gestion pour une analyse des obligations de capitalisation des régimes de retraite d'Air Canada.

8.2 Dette nette ajustée

Le tableau ci-après présente les soldes de dette nette ainsi que le ratio de la dette nette à la dette nette majorée des capitaux propres d'Air Canada au 30 septembre 2009 et au 31 décembre 2008.

(en millions de dollars canadiens)	30 septembre 2009	31 décembre 2008	Variation (\$)
Total de la dette à long terme et des obligations locatives	4 496 \$	4 691 \$	(195) \$
Partie échéant à moins d'un an de la dette à long terme et des obligations locatives	500	663	(163)
Total de la dette à long terme et des obligations locatives, y compris la partie échéant à moins d'un an	4 996	5 354	(358)
Participation sans contrôle	197	190	7
Moins trésorerie, équivalents de trésorerie et placements à court terme	(1 209)	(1 005)	(204)
Dette nette et participation sans contrôle	3 984	4 539	(555)
Contrats de location-exploitation immobilisés ¹⁾	2 475	2 093	382
Dette nette et participation sans contrôle, montant ajusté	6 459	6 632	(173)
Moins le financement d'acomptes avant livraison compris dans la dette à long terme	-	(81)	81
Dette nette et participation sans contrôle, montant ajusté, exclusion faite du financement d'acomptes avant livraison	6 459 \$	6 551 \$	(92) \$
Capitaux propres	1 169 \$	762 \$	407 \$
Ratio ajusté de la dette nette à la dette nette majorée des capitaux propres, exclusion faite du financement d'acomptes avant livraison	84,7 %	89,6 %	-4,9 pts

1) La dette nette ajustée est une mesure hors PCGR utilisée par la Société qui ne saurait se comparer 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. La pratique courante dans le secteur consiste à multiplier par 7,5 les frais annualisés de location avions. Cette définition du capital propre à la Société et pourrait ne pas se comparer à des mesures analogues présentées par d'autres sociétés ouvertes. Les loyers d'avions se sont élevés à 330 M\$ pour la période de 12 mois terminée le 30 septembre 2009 et à 279 M\$ pour l'exercice terminé le 31 décembre 2008. 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 30 septembre 2009, 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 diminué de 92 M\$ par rapport au 31 décembre 2008. La valeur des contrats de location-exploitation immobilisés s'est accrue principalement du fait de l'augmentation des frais de location d'avions principalement par suite de la dépréciation du dollar canadien au cours de la période de 12 mois terminée le 30 septembre 2009 par rapport à la période de 12 mois terminée le 31 décembre 2008, ainsi qu'en raison des opérations de cession-bail d'appareils 777 de Boeing réalisées en 2008 et au premier trimestre de 2009. Cela a été plus que contrebalancé par une baisse du montant net de la dette, qui a profité de l'appréciation du dollar canadien au 30 septembre 2009 comparativement au taux de change en vigueur le 31 décembre 2008.

Le ratio ajusté de la dette nette à la dette nette majorée des capitaux propres d'Air Canada a diminué, passant de 89,6 % au 31 décembre 2008 à 84,7 % au 30 septembre 2009.

La variation des capitaux propres s'explique surtout par le gain de change de 549 M\$ enregistré pour les neuf premiers mois de 2009.

8.3 Situation de trésorerie

Au 31 octobre 2009, la trésorerie, les équivalents de trésorerie et les placements à court terme totalisaient 1 460 M\$, soit 15 % des produits d'exploitation des quatre trimestres précédents, ce qui comprend le produit net du placement dont il est question plus haut à la rubrique 4. On se reportera plus loin à la rubrique 10 pour une analyse du risque d'illiquidité d'Air Canada.

Fonds de roulement

Le tableau ci-après fournit un complément d'information sur les soldes de fonds de roulement d'Air Canada au 30 septembre 2009 par rapport au 31 décembre 2008.

(en millions de dollars canadiens)	30 septembre 2009	31 décembre 2008	Variation (\$)
Trésorerie et placements à court terme	1 209 \$	1 005 \$	204 \$
Débiteurs	736	702	34
Dépôts de garantie pour dérivés liés au carburant	105	328	(223)
Autres actifs à court terme	405	368	37
Créditeurs et charges à payer	(1 240)	(1 262)	22
Dérivés liés au carburant figurant dans le passif à court terme	(94)	(420)	326
Produits passages perçus d'avance	(1 264)	(1 333)	69
Partie échéant à moins d'un an de la dette à long terme et des obligations locatives	(500)	(663)	163
	(643) \$	(1 275) \$	632 \$

Le fonds de roulement négatif de 643 M\$ s'est amélioré de 632 M\$ par rapport au 31 décembre 2008 par suite surtout des activités de financement entreprises par Air Canada et qui sont plus amplement décrites à la rubrique 4. Cette amélioration a été en partie annulée par des cotisations de 330 M\$ au titre de la capitalisation des régimes de retraites ainsi que par des dépenses en immobilisations de 190 M\$ pour les neuf premiers mois de 2009.

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 intégrées à des tunnels, l'exposent parfois à fournir des dépôts de garantie. Dès lors que la juste valeur en faveur d'une contrepartie à l'égard de certains dérivés liés au carburant dépasse le seuil de crédit convenu, la Société est tenue de déposer une garantie auprès de cette contrepartie en vue de couvrir le risque auquel celle-ci est exposée.

Au 31 octobre 2009, la Société avait déposé au total 83 M\$ en garanties auprès de ses contreparties (105 M\$ au 30 septembre 2009 et 328 M\$ au 31 décembre 2008). Si les cours du pétrole restent à leurs niveaux actuels pour le reste de 2009 et pour 2010, les garanties fournies devraient couvrir les pertes attendues au titre des contrats de couverture du carburant en place échéant en 2009 et 2010, et la Société n'aurait aucune sortie de fonds supplémentaires à faire. On se reportera à la rubrique 12 du rapport de gestion de 2008 d'Air Canada daté du 13 février 2009 et à la rubrique 10 ci-après pour une analyse du risque lié au prix du carburant.

8.4 Flux de trésorerie consolidés

Le tableau ci-après renseigne sur les flux de trésorerie d'Air Canada pour les périodes indiquées :

(en millions de dollars canadiens)	Troisièmes trimestres			Neuf premiers mois		
	2009	2008	Variation (\$)	2009	2008	Variation (\$)
Rentrées (sorties) de fonds nettes liées aux activités d'exploitation	124 \$	122 \$	2 \$	(184) \$	194 \$	(378) \$
Dépôts de garantie sur dérivés liés au carburant, montant net	(3)	-	(3)	206	-	206
Variation du fonds de roulement hors trésorerie	(355)	(390)	35	(179)	(18)	(161)
Flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation	(234)	(268)	34	(157)	176	(333)
Nouvelles immobilisations corporelles	(34)	(105)	71	(190)	(733)	543
Flux de trésorerie disponibles¹⁾	(268)	(373)	105	(347)	(557)	210
Produit d'opérations de cession-bail	-	-	-	172	708	(536)
Produit d'engagements contractuels	230	-	230	230	-	230
Placements à court terme	252	161	91	339	95	244
Autres	9	49	(40)	75	111	(36)
Flux de trésorerie liés aux activités d'investissement (exclusion faite des nouvelles immobilisations corporelles)	491	210	281	816	914	(98)
Emprunts	587	-	587	930	313	617
Réduction de la dette à long terme et des obligations locatives	(256)	(67)	(189)	(856)	(708)	(148)
Autres	-	8	(8)	-	8	(8)
Flux de trésorerie liés aux activités de financement	331	(59)	390	74	(387)	461
Augmentation (diminution) nette de la trésorerie et des équivalents de trésorerie	554	(222)	776	543	(30)	573
Augmentation (diminution) nette des placements à court terme	(252)	(161)	(91)	(339)	(95)	(244)
Augmentation (diminution) nette de la trésorerie, des équivalents de trésorerie et des placements à court terme	302 \$	(383) \$	685 \$	204 \$	(125) \$	329 \$

1) Les flux de trésorerie disponibles sont une mesure hors PCGR utilisée par la Société qui ne saurait se comparer 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.

Les flux de trésorerie disponibles d'Air Canada pour le troisième trimestre de 2009 se sont améliorés de 105 M\$ par rapport au troisième trimestre de 2008. Cette amélioration s'explique surtout par la réduction des dépenses en immobilisations, par des variations favorables de soldes de fonds de roulement hors trésorerie ainsi que par la diminution des cotisations de retraite au titre des services passés par suite de l'adoption de nouvelles règles de capitalisation des régimes de retraite en juillet 2009. On se reportera plus loin à la rubrique 8.7 pour un complément d'information sur les obligations d'Air Canada en matière de capitalisation des régimes de retraite.

8.5 Dépenses en immobilisations et contrats de financement connexes

Au troisième trimestre de 2009, Air Canada et The Boeing Company (« Boeing ») ont convenu de modifier la convention d'achat portant sur des appareils de type 787 en vue de ramener de 23 à 13 le nombre d'options sur des 787 de Boeing, et de fournir en revanche des droits d'achat sur dix appareils 787. Le nombre de commandes fermes d'appareils de type 787 reste à 37. Air Canada et Boeing ont aussi convenu de réviser certaines conditions commerciales, dont des dates de livraison. Air Canada doit ainsi prendre livraison de son premier exemplaire de 787 au deuxième semestre de 2013. Air Canada continue de détenir des droits d'achat relativement à 18 appareils Boeing de type 777.

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

(en millions de dollars canadiens)	Reste de 2009	2010	2011	2012	2013	Par la suite
Dépenses projetées et faisant l'objet d'un engagement	11 \$	60 \$	53 \$	137 \$	753 \$	3 912 \$
Dépenses projetées, planifiées mais ne faisant pas l'objet d'un engagement	31	75	76	94	108	
Total des dépenses projetées ^{1) 2)}	42	135	129	231	861	
Financement projeté à l'égard des dépenses faisant l'objet d'un engagement	-	-	-	-	(580)	
Total des dépenses projetées, déduction faite du financement	42 \$	135 \$	129 \$	231 \$	281 \$	

- 1) Les montants en dollars US ont été convertis au cours du change en vigueur le 30 septembre 2009 à midi, soit 1 \$ US pour 1,0722 \$ CA. Les prix définitifs de livraison des appareils comprennent les augmentations estimatives ainsi que les intérêts pour report de livraison.
- 2) Les valeurs en dollars ci-dessus ne tiennent pas compte des obligations liées à l'exercice des activités au quotidien.

8.6 Obligations contractuelles

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

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

- 1) Les obligations de paiement d'intérêts concernent la dette à long terme, la dette consolidée selon la NOC-15 et les obligations locatives.
- 2) Les obligations découlant des contrats de location-exploitation concernent principalement des contrats de location-exploitation d'avions libellés en dollars US.
- 3) Les dépenses en immobilisations faisant l'objet d'engagements ci-dessus concernent principalement des dépenses liées à du matériel volant libellées en dollars US. Ces dépenses comprennent également des achats liés aux coûts d'élaboration de systèmes, aux installations et aux améliorations locatives.
- 4) Le total des obligations contractuelles ne comprend pas les engagements à l'égard des biens et services dont la Société a besoin dans le cours normal de ses activités. Il ne comprend pas non plus les autres passifs à long terme en raison surtout de l'incertitude entourant le calendrier des flux de trésorerie et les éléments hors trésorerie.

8.7 Obligations de capitalisation des régimes de retraite

La Société propose à ses employés plusieurs régimes de retraite à prestations déterminées, comme l'indiquent les rubriques 9.6 et 15 du rapport de gestion de 2008 d'Air Canada daté du 13 février 2009. Au 31 décembre 2008, la Société a indiqué que le déficit de solvabilité des régimes de retraite agréés au 1^{er} janvier 2009, qui sert à déterminer les besoins en capitalisation, s'élevait à environ 3 200 M\$. En raison de nouvelles informations, dont le taux de rente appliqué à l'actualisation des obligations de retraite, cette estimation a été ramenée à environ 2 835 M\$ au 1^{er} janvier 2009.

En juillet 2009, le gouvernement fédéral a adopté le *Règlement sur la capitalisation des régimes de pension d'Air Canada (2009)* (le « règlement de 2009 »). Le règlement de 2009 dispense la Société de verser quelque cotisation spéciale que ce soit (notamment au titre des services passés) pour la période allant du 1^{er} avril 2009 au 31 décembre 2010. Par la suite, en ce qui a trait à la période du 1^{er} janvier 2011 au 31 décembre 2013, le total des cotisations annuelles au titre des services passés sera soit de 150 M\$ pour 2011, 175 M\$ pour 2012 et 225 M\$ pour 2013, sur une base capitalisée, soit le maximum autorisé par la *Loi de l'impôt sur le revenu* pour ces années au titre des services rendus, s'il est inférieur à ces sommes.

Le règlement de 2009 a été adopté dans la foulée des protocoles sur les retraites décrits plus haut à la rubrique 4. Conformément à ces accords, le 26 octobre 2009, Air Canada a émis en faveur d'une fiducie 17 647 059 actions à droit de vote de catégorie B. Ce nombre d'actions représente 15 % des actions émises et en circulation d'Air Canada à la date des protocoles sur les retraites et à la date d'émission (après prise en compte de l'émission). Le produit net de la vente de ces actions par la fiducie ira aux régimes de retraite. Tant que la fiducie détiendra au moins 2 % des actions émises et en circulation d'Air Canada, le fiduciaire aura le droit de désigner un candidat au conseil d'administration d'Air Canada (qui ne sera pas membre ou dirigeant d'un syndicat canadien d'Air Canada), sous réserve du respect des pratiques de gouvernance concernant la sélection et la confirmation des candidats aux postes d'administrateurs d'Air Canada. Le versement des cotisations au titre des services rendus au cours de l'exercice se poursuivra de la manière habituelle tant que le règlement de 2009 demeurera en vigueur.

En application du règlement de 2009, les cotisations au titre de la capitalisation des régimes de retraite pour 2009 devraient se situer aux environs de 407 M\$ en 2009, soit 49 M\$ de moins qu'en 2008.

Le tableau ci-dessous présente, au 30 septembre 2009, les obligations de capitalisation des régimes de retraite d'Air Canada telles qu'elles ont été estimées, au comptant, en application du règlement de 2009, pour le reste de 2009, pour l'exercice 2009 au complet ainsi que pour les quatre exercices subséquents. Ces obligations reposent sur plusieurs facteurs, dont le règlement de 2009 décrit plus haut en ce qui concerne les services passés, les hypothèses utilisées dans les derniers rapports d'évaluation actuarielle déposés en date concernant le coût des services rendus au cours de l'exercice écoulé, dont un taux d'actualisation de 6,25 %, les statistiques démographiques de chaque régime à la date d'évaluation, les dispositions courantes des régimes ainsi que les lois en vigueur en matière de retraites. Le montant réel des cotisations sera déterminé à partir des rapports d'évaluation qui seront déposés chaque année. Outre les variations des statistiques d'ordre démographique ou liées aux sinistres, les hypothèses actuarielles peuvent être révisées d'une évaluation à l'autre à la lumière des variations notées sur le plan des résultats techniques, des marchés financiers, des attentes vis-à-vis de l'avenir et de l'évolution de la législation, entre autres facteurs. À compter de 2014, le règlement de 2009 cessera de s'appliquer, et les obligations d'Air Canada en matière de capitalisation de ses régimes de retraite pourraient varier considérablement sous l'effet de plusieurs facteurs, dont l'évolution de la réglementation, la révision des hypothèses ou le changement de méthodes utilisées, ou encore l'évolution des conditions économiques et, notamment, le rendement de l'actif des fonds et les variations de taux d'intérêt.

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

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

En mai 2009, Air Canada, Aéroplan et la section locale 2002 des Travailleurs canadiens de l'automobile (« TCA ») sont parvenues à une entente visant la transition d'environ 750 employés d'Air Canada travaillant dans les centres de contacts d'Aéroplan qui pouvaient choisir de se joindre à Aéroplan le 1^{er} juin 2009 ou de demeurer employés d'Air Canada. Le processus de transition est à présent achevé. En ce qui concerne les employés qui se sont joints à Aéroplan, les états de service, à partir desquels sont déterminés notamment les niveaux des prestations de retraite et autres d'Air Canada, ont cessé de s'accumuler en date de leur entrée en fonctions à Aéroplan.

8.8 Capital social

Au total, 278 147 059 actions à droit de vote variable de catégorie A et 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 octobre 2009	31 décembre 2008
Actions émises et en circulation		
Actions à droit de vote variable de catégorie A	47 487 397	15 475 659
Actions à droit de vote de catégorie B	230 659 662	84 524 341
Total des actions émises et en circulation	278 147 059	100 000 000
Actions à droit de vote variable de catégorie A et actions à droit de vote de catégorie B pouvant être émises		
Bons de souscription	90 250 000	-
Options sur actions	3 967 962	1 701 447
Unités d'actions liées au rendement	535 673	559 885
Total des actions pouvant être émises	94 753 635	2 261 332
Total des actions en circulation et pouvant être émises	372 900 694	102 261 332

Dans le cadre de la facilité de crédit décrite plus haut à la rubrique 4, Air Canada a émis aux prêteurs, à la faveur du premier prélèvement, des bons de souscription pour l'achat d'actions à droit de vote variable de catégorie A ou d'actions à droit de vote de catégorie B d'Air Canada représentant 5 % (soit 5 millions d'actions) du total des actions émises et en circulation à la date de clôture de la facilité de crédit. Ces actions ont été réparties entre les prêteurs au prorata de leurs engagements de prêt aux termes de la facilité de crédit. Ces bons de souscription initiaux ont un prix d'exercice moyen de 1,51 \$ l'action, ils peuvent être exercés en tout temps et ils expirent quatre ans après la date de leur émission. Dans le cas où Air Canada ne fournirait pas d'autre garantie aux prêteurs sur certains actifs dans les 90 jours suivant la date de clôture du financement, elle serait tenue d'émettre aux prêteurs des bons de souscription supplémentaires représentant jusqu'à 5 % (soit 5 millions d'actions) du total des actions émises et en circulation (établi au moment de l'émission de ces bons de souscription supplémentaires) à un prix d'exercice moyen fixé à partir du cours moyen pondéré en fonction du volume existant dans les cinq jours précédant l'émission, ces bons de souscription pouvant être exercés en tout temps et expirant quatre ans après la date de leur émission. Ces bons de souscription supplémentaires ont été émis le 19 octobre 2009 et ont un prix d'exercice de 1,44 \$ l'action.

Conformément aux protocoles sur les retraites, le 26 octobre 2009, Air Canada a émis en faveur d'une fiducie 17 647 059 actions à droit de vote de catégorie B. Ce nombre d'actions représente 15 % des actions émises et en circulation d'Air Canada à la date des protocoles sur les retraites et à la date d'émission (après prise en compte de l'émission). Le produit net de la vente de ces actions par la fiducie ira aux régimes de retraite. Tant que la fiducie détiendra au moins 2 % des actions émises et en circulation d'Air Canada, le fiduciaire aura le droit de désigner un candidat au conseil d'administration d'Air Canada (qui ne sera pas membre ou dirigeant d'un syndicat canadien d'Air Canada), sous réserve du respect des pratiques de gouvernance concernant la sélection et la confirmation des candidats aux postes d'administrateurs d'Air Canada.

Le 27 octobre 2009, Air Canada a réalisé la clôture d'un appel public à l'épargne déjà annoncé dans le cadre duquel elle a vendu à un syndicat de preneurs fermes 160 500 000 unités d'Air Canada au prix de 1,62 \$ l'unité pour un produit brut global de 260 M\$ (produit net de 248 M\$ après les frais et la rémunération des preneurs fermes). Chaque unité est composée d'une action à droit de vote variable de catégorie A (les « actions à droit de vote variable ») ou d'une action à droit de vote de catégorie B (les « actions à droit de vote », désignées, collectivement, avec les actions à droit de vote variable, les « actions ») d'Air Canada et d'un demi-bon de souscription d'action. Chaque bon de souscription d'action entier est un « bon de souscription ». Chaque bon de souscription confère à son porteur le droit d'acquérir une action à droit de vote variable ou une action à droit de vote (une « action liée à un bon de souscription ») au prix d'exercice de 2,20 \$ l'action liée à un bon de souscription en tout temps jusqu'à la date qui tombe 36 mois après le 27 octobre 2009. Si, avant l'expiration des bons de souscription, le cours moyen pondéré en fonction du volume sur 20 jours des actions à droit de vote variable à la Bourse de Toronto (la « TSX ») est d'au moins 4,00 \$, ou celui des actions à droit de vote est d'au moins 4,00 \$ (dans chaque cas, un « cas d'avancement de l'échéance »), Air Canada aura le droit, dans les 10 jours ouvrables suivant le cas d'avancement de l'échéance, d'avancer l'échéance des bons de souscription. Outre les montants ci-dessus, une option de surallocation a été accordée aux preneurs fermes, qui vise l'achat d'un maximum de 24 075 000 actions et/ou 12 037 500 bons de souscription supplémentaires au prix de 1,50 \$ l'action et de 0,12 \$ le demi-bon de souscription, par ailleurs aux mêmes conditions que celles prévues par le placement, qui peut être exercée en totalité ou en partie jusqu'au 27 novembre 2009.

9. Résultats financiers trimestriels

Le tableau ci-après résume les résultats financiers trimestriels et les principales statistiques d'exploitation d'Air Canada pour les huit derniers trimestres.

(en millions de dollars, sauf les montants par action)	T4 2007	T1 2008	T2 2008	T3 2008	T4 2008	T1 2009	T2 2009	T3 2009
Produits d'exploitation	2 513 \$	2 727 \$	2 782 \$	3 075 \$	2 498 \$	2 391 \$	2 330 \$	2 670 \$
Carburéacteur	615	715	848	1 064	792	593	572	682
Coûts de propriété (LAA) ¹⁾	202	234	242	243	254	245	248	252
Autres charges d'exploitation	1 624	1 790	1 685	1 656	1 598	1 741	1 623	1 668
Charges d'exploitation	2 441	2 739	2 775	2 963	2 644	2 579	2 443	2 602
Résultat d'exploitation avant l'élément suivant	72	(12)	7	112	(146)	(188)	(113)	68
Provision pour les enquêtes sur le fret ²⁾	-	(125)	-	-	-	-	-	-
Résultat d'exploitation	72	(137)	7	112	(146)	(188)	(113)	68
Total des produits (charges) hors exploitation, participation sans contrôle, écart de change et impôts	(37)	(151)	115	(244)	(581)	(212)	268	209
Bénéfice net (perte)	35 \$	(288) \$	122 \$	(132) \$	(727) \$	(400) \$	155 \$	277 \$
Passagers-milles payants (en millions)	11 446	12 331	12 884	14 458	10 845	10 984	11 862	14 153
Sièges-milles offerts (en millions)	14 715	15 407	15 581	17 515	13 571	13 821	14 735	16 946
Coefficient d'occupation (%)	77,8	80,0	82,7	82,5	79,9	79,5	80,5	83,5
PPSMO (en cents)	14,7	15,0	15,7	15,7	16,0	14,5	13,9	14,1
CESMO (en cents)	16,6	17,8	17,8	16,9	19,5	18,7	16,6	15,4
CESMO, exclusion faite de la charge de carburant (en cents)	12,4	13,1	12,4	10,8	13,6	14,4	12,7	11,3
Prix du litre de carburant (en cents) ³⁾	67,5	75,2	89,2	101,0	95,8	71,4	65,4	68,6
BAILALA avant provision pour les enquêtes et procédures relatives au fret⁴⁾	274 \$	222 \$	249 \$	355 \$	108 \$	57 \$	135 \$	320 \$
BAILALA⁴⁾	274 \$	97 \$	249 \$	355 \$	108 \$	57 \$	135 \$	320 \$
- Résultat de base par action	0,35 \$	(2,88) \$	1,22 \$	(1,32) \$	(7,27) \$	(4,00) \$	1,55	2,77
- Résultat dilué par action	0,35 \$	(2,88) \$	1,22 \$	(1,32) \$	(7,27) \$	(4,00) \$	1,55 \$	2,44 \$

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

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

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

4) Voir la rubrique 17, Mesures financières hors PCGR, plus loin pour un complément d'information.

10. Instruments financiers et gestion du risque

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

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

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

Gestion du risque

Risque d'illiquidité

Le risque d'illiquidité correspond au risque que la Société éprouve des difficultés à honorer les engagements liés à ses passifs financiers et autres obligations contractuelles. La Société contrôle et gère le risque d'illiquidité en préparant des prévisions de trésorerie à cycle continu, en surveillant l'état et la valeur des actifs disponibles pour garantir les arrangements de financement, en préservant sa marge de manœuvre relativement à ces arrangements et en établissant des programmes pour surveiller et observer les conditions des ententes de financement. À cet égard, la Société a pour objectif principal de maintenir un solde minimum de trésorerie non affectée supérieur à un niveau de liquidité cible de 15 % des produits d'exploitation annuels. Au 30 septembre 2009, le solde de la trésorerie, des équivalents de trésorerie et des placements à court terme s'établissait à 12 % des produits d'exploitation des quatre trimestres précédents et à 15 % au 31 octobre 2009, montant qui comprend le produit net du placement conclu le 27 octobre 2009.

La direction croit que les faits marquants décrits à la rubrique 4 du présent rapport de gestion amélioreront la situation de trésorerie de la Société. Cette dernière demeure toutefois exposée à certains risques liés à la conjoncture actuelle, notamment des risques liés à la volatilité du prix du carburant sur le marché, des taux de change et taux d'intérêt et aux pressions accrues de la concurrence, ainsi qu'aux risques liés aux clauses restrictives des montages financiers, des ententes sur le traitement des cartes de crédit et autres contrats auxquels la Société est partie ainsi qu'à tous les autres risques présentés à la rubrique 9.3 du rapport de gestion de 2008 d'Air Canada daté du 13 février 2009. Le virus H1N1 pourrait aussi continuer d'influer sur la demande de voyages par avion. La Société continue de surveiller le risque lié au virus H1N1. Elle s'est dotée de plans d'urgence relativement au risque posé par le virus H1N1, mais elle n'est pas en mesure de prévoir dans quelle mesure il pourrait se concrétiser ni les conséquences qu'un tel événement pourrait avoir sur ses activités. La présente rubrique actualise les informations fournies pour la fin de l'exercice 2008 et doit être lue en parallèle avec la rubrique 9.3 du rapport de gestion de 2008 d'Air Canada daté du 13 février 2009. On se reportera à la rubrique 8.6 pour un complément d'information sur les obligations contractuelles d'Air Canada.

Obligations de capitalisation des régimes de retraite

On se reportera à la rubrique 9.6 du rapport de gestion de 2008 d'Air Canada daté du 13 février 2009 ainsi qu'à la rubrique 8.7 du présent rapport de gestion pour une analyse des obligations de capitalisation des régimes de retraite d'Air Canada.

Modification des ententes concernant les cartes de crédit

La Société a conclu diverses ententes visant le traitement des opérations par carte de crédit de ses clients, comme il est plus amplement décrit à la rubrique 9.3 du rapport de gestion de 2008 d'Air Canada daté du 13 février 2009. Au troisième trimestre de 2009, Air Canada s'est entendue avec l'un de ses principaux fournisseurs pour modifier certaines ententes concernant le traitement des cartes de crédit. En vertu de ces modifications, le niveau de trésorerie non affectée qu'Air Canada doit maintenir (selon la définition donnée par l'entente et fondé en général sur les soldes des postes Trésorerie et équivalents de trésorerie et Placements à court terme) a été ramené à 800 M\$ (contre 1 300 M\$ avant les modifications). La Société doit donner à son fournisseur des dépôts, qui s'accumulent avec le temps, et des garanties. L'événement déclencheur (qui pourrait obliger à la fourniture d'un dépôt au comptant) découlant du ratio de couverture de la dette ne s'applique plus aux termes des ententes modifiées. Les ententes prévoient que, si Air Canada maintient un niveau de trésorerie non affectée de plus de 1 200 M\$ pendant deux mois consécutifs, le niveau de trésorerie non affectée requis passera à 1 100 M\$, et le fournisseur remettra à Air Canada les dépôts et les garanties que la Société a fournis. C'est ce qui s'est produit en juillet et en août 2009, sur quoi tous les dépôts ont été restitués à Air Canada. Tant que le solde de trésorerie non affecté demeure égal ou supérieur à 1 100 M\$ à la fin de chaque mois, Air Canada n'aura aucune obligation de fournir des dépôts ou des garanties au fournisseur. Aux termes des modifications convenues, si le solde de trésorerie non affectée de la Société est inférieur à 1 100 M\$ à la fin d'un mois quelconque, l'obligation de verser des dépôts au fournisseur sera plafonnée à un montant d'au plus 75 M\$, dans la mesure où le solde de trésorerie non affectée est d'au moins 800 M\$. Ces ententes modifiées sur le traitement des cartes de crédit expirent en mai 2010.

Enquêtes et procédures relatives au fret

Des poursuites pourraient être intentées à l'encontre de la Société relativement aux enquêtes et procédures engagées dans le cadre des allégations de pratiques tarifaires anticoncurrentielles pour le fret portées contre elle, comme l'explique la rubrique 15 du présent rapport de gestion. La provision préliminaire constituée par la Société en 2008 à cet égard se fonde sur l'état des enquêtes et des procédures d'alors ainsi que sur l'évaluation, par la Société, de l'issue possible de certaines d'entre elles. Cette provision ne concerne pas les procédures intentées devant toutes les autorités, mais seulement celles pour lesquelles la Société dispose de suffisamment d'information. La direction estime 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 éventuellement très différents de l'estimation préliminaire de la direction pourraient devenir exigibles au cours de l'exercice.

Risque lié au prix du carburant

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

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

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

Le tableau ci-dessous présente les volumes notionnels par baril au 30 septembre 2009 ainsi que les moyennes pondérées des prix plancher et plafond pour chaque exercice actuellement couvert, par type d'instruments dérivés. Ces prix contractuels moyens correspondent au prix équivalent du brut WTI, étant donné les cours à terme du brut WTI, du mazout et du kérosène au 30 septembre 2009.

En cours au 30 septembre 2009				
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	750 000	s.o.	121
	2010	400 000	s.o.	134
Swaps ¹⁾	2009	285 000	99	99
	2010	1 070 000	99	99
Tunnels ¹⁾	2009	620 000	79	90
	2010	1 560 000	102	112

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

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

Au premier trimestre de 2009, en vue de se protéger davantage contre la dégringolade des cours du pétrole, la Société avait résilié des contrats de dérivés sur le carburant pour une juste valeur marchande de 172 M\$, avec une position favorable aux contreparties. La garantie détenue par les contreparties ayant couvert la majorité du montant du règlement, ces opérations ont donné lieu à des sorties de fonds supplémentaires négligeables. Les montants inscrits au cumul des autres éléments du résultat étendu pour les dérivés qui étaient auparavant désignés selon la comptabilité de couverture seront imputés à la charge de carburant de la période au cours de laquelle le dérivé aurait initialement dû parvenir à échéance.

Au troisième trimestre de 2009, 94 M\$ de pertes existantes au titre du cumul des autres éléments du résultat étendu, représentant les pertes latentes sur des contrats de dérivés sur le carburant désignés pour la comptabilité de couverture, ont été reclassés dans la charge de carburant (perte de 334 M\$ pour les neuf premiers mois de 2009, gain de 64 M\$ au troisième trimestre de 2008 et gain de 190 M\$ pour les neuf premiers mois de 2008).

Au 30 septembre 2009, le montant net des pertes existantes inscrites au cumul des autres éléments du résultat étendu qui devraient être reclassées dans la charge de retraite au cours des 12 prochains mois était estimé à 236 M\$ (avant impôts). Du fait de l'abandon de la comptabilité de couverture, le solde du cumul des autres éléments du résultat étendu ayant trait aux contrats de couverture liés au carburant sera ramené à zéro au 31 décembre 2010.

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

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

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

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

Pour un complément d'information sur le risque lié au prix du carburant, on se reportera à la rubrique 12 du rapport de gestion de 2008 d'Air Canada daté du 13 février 2009.

11. Méthodes comptables

11.1 Changements de méthodes comptables

Régimes de rémunération à base d'actions

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

Ce changement de convention comptable concernant les options sur actions à acquisition graduelle attribuées aux salariés de la Société a eu une incidence négligeable sur la période considérée et n'a donc donné lieu à aucun ajustement.

Écart d'acquisition et actifs incorporels

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

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

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

11.2 Changements liés aux futures normes comptables

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

En janvier 2009, l'ICCA a publié trois nouvelles normes comptables dans son *Manuel* : le chapitre 1582, *Regroupements d'entreprises*, le chapitre 1601, *États financiers consolidés*, et le chapitre 1602, *Participations sans contrôle*. Ces nouvelles normes s'appliqueront aux états financiers des exercices ouverts à compter du 1^{er} janvier 2011. La Société évalue actuellement les exigences des nouvelles normes.

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

Pris collectivement, les chapitres 1601 et 1602 remplacent l'ancien chapitre 1600, *États financiers consolidés*. Le chapitre 1601 fixe la norme 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 fixe la norme pour la comptabilisation de la participation sans contrôle dans une filiale, dans les états financiers consolidés établis postérieurement à un regroupement d'entreprises. 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.

11.3 État de la conversion aux Normes internationales d'information financière

Le Conseil des normes comptables du Canada a confirmé que, le 1^{er} janvier 2011, les entreprises canadiennes ayant une obligation publique de rendre des comptes devront commencer à appliquer les Normes internationales d'information financière (les « IFRS ») publiées par l'International Accounting Standards Board. Les IFRS reposent sur un cadre conceptuel analogue à celui sur lequel sont fondés les PCGR du Canada, mais elles présentent des différences importantes en ce qui a trait à la comptabilisation, 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 IFRS où sont représentés des cadres des secteurs de la comptabilité, de la fiscalité, de l'informatique et des technologies 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, des finances et du risque de la Société est informé tous les trimestres de l'état d'avancement du plan de conversion.

Le plan vise à déterminer l'incidence que les IFRS auront sur les méthodes comptables et décisions de mise en œuvre, sur l'infrastructure, sur les activités commerciales et sur les activités de contrôle. Un sommaire des principaux éléments du plan de transition figure à la rubrique 16, *Changements de méthodes comptables*, du rapport de gestion de 2008 d'Air Canada daté du 13 février 2009. Le plan de conversion aux IFRS se déroule comme prévu et aucun changement notable n'y a été depuis apporté.

12. Arrangements hors bilan

L'information sur les arrangements hors bilan de la Société figure à la rubrique 13 du rapport de gestion de 2008 d'Air Canada daté du 13 février 2009. Aucun changement notable n'y a été depuis apporté.

13. Opérations entre apparentés

Au 30 septembre 2009, Gestion ACE Aviation Inc. (« ACE ») détenait une participation de 75 % dans Air Canada. Air Canada est appelée à conclure diverses opérations avec Aveos Performance aéronautique inc. (« Aveos ») et ACE à titre d'apparentés. ACE est partie prêteuse au titre de la facilité de crédit décrite plus haut à la rubrique 4. La participation d'ACE dans cette facilité de crédit représente 150 M\$ de l'encours de 600 M\$ au 30 septembre 2009. Les prêteurs participent au prorata aux bons de souscription et à tout paiement de capital et d'intérêts. La quote-part d'ACE des intérêts débiteurs déclarés pour cette période est de 3 M\$.

Les ententes entre Air Canada et Aveos et entre Air Canada et ACE sont résumées à la rubrique 14 du rapport de gestion de 2008 d'Air Canada daté du 13 février 2009. Si ce n'est ce qui est décrit ci-après, aucun changement notable n'a été apporté depuis aux opérations entre apparentés de la Société.

En ce qui concerne le placement décrit plus haut à la rubrique 4, ACE a convenu de reporter dans le temps l'exercice de ses droits au titre d'un contrat de droits d'inscription qui lui permettrait de forcer Air Canada à déposer un prospectus et à fournir une assistance pour le placement des actions détenues par ACE dans certaines circonstances. Ce droit ne pourra pas être exercé pendant les 90 jours suivant le début dudit placement, période au cours de laquelle ACE conservera ses actions d'Air Canada.

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

Dans le cadre des révisions apportées à cette entente au cours de l'exercice, les modalités de paiement ont été reconduites. Les modalités de paiement reconduites seront resserrées à compter de novembre 2009 et elles expireront dans les six mois subséquents. D'ici à avril 2010, une fois qu'auront expiré les modalités de paiement reconduites, les lettres de crédit seront alors rétablies aux niveaux prescrits au titre de l'*Entente sur les régimes de retraite et avantages complémentaires* conclue par les deux parties.

14. Estimations comptables critiques

L'information sur les estimations comptables critiques d'Air Canada figure à la rubrique 15 du rapport de gestion de 2008 d'Air Canada daté du 13 février 2009. Aucun changement notable n'y a été depuis apporté.

15. Facteurs de risque

Le texte ci-après ne recense pas tous les risques auxquels Air Canada fait face. D'autres risques, dont Air Canada n'a pas conscience ou qu'elle juge minimales pour le moment, pourraient se manifester ultérieurement et nuire considérablement à ses activités, à ses résultats d'exploitation et à sa situation financière.

Risques liés à Air Canada

Résultats d'exploitation

Avant d'entreprendre sa restructuration en vertu de la *Loi sur les arrangements avec les créanciers des compagnies*, dans sa version modifiée (la « LACC »), le 30 septembre 2004, Air Canada a subi d'importantes pertes, et il est possible qu'elle en subisse d'autres dans l'avenir. En 2008, Air Canada a enregistré une perte d'exploitation avant provision pour les enquêtes et procédures relatives au fret de 39 M\$. Pour la période du 1^{er} janvier au 30 septembre 2009, Air Canada a enregistré une perte d'exploitation de 233 M\$. La conjoncture actuelle pourrait amener Air Canada à subir des pertes importantes. En dépit de ses projets et efforts visant à réduire ses coûts, à augmenter son chiffre d'affaires et à trouver de nouvelles sources de financement, Air Canada pourrait ne pas arriver à dégager une véritable rentabilité ni atteindre les objectifs qu'elle s'est fixés, notamment ceux d'améliorer son rendement et d'atténuer les risques auxquels elle doit faire face sur le plan de la conjoncture économique, de la trésorerie, de la capitalisation des régimes de retraite, de la volatilité imprévisible des coûts du carburant et de ses autres frais.

Endettement

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

Dans l'avenir, la capacité d'Air Canada de s'acquitter de ses obligations de paiement sur sa dette dépendra, entre autres, du rendement de son exploitation et de sa capacité de refinancer sa dette au besoin. De plus, comme Air Canada est appelée à souscrire des emprunts portant intérêt à des taux variables, toute hausse des taux d'intérêt se répercutera du même ordre sur ses intérêts débiteurs. Rien ne garantit qu'Air Canada serait à même de tirer de son exploitation suffisamment de liquidités pour assurer le service de sa dette et de ses obligations au titre des contrats de location-acquisition. Chacun de ces facteurs est, dans une large mesure, lui-même dépendant de facteurs d'ordres économique, financier, concurrentiel, réglementaire, opérationnel et autres qui, pour une bonne part, échappent à la volonté d'Air Canada.

Besoin de capitaux et de liquidités supplémentaires

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

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

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

Conjoncture et contexte géopolitique

Les résultats d'exploitation d'une compagnie aérienne comme Air Canada sont très sensibles à la conjoncture et au contexte géopolitique, qui influent sur la demande de transport aérien sur toutes les destinations en général ou sur certaines en particulier, et sur les coûts d'exploitation d'Air Canada, sur ses cotisations et charges de retraite, et sur la disponibilité des capitaux et fournitures dont elle a besoin. Comme, à plus forte raison, les coûts fixes d'Air Canada sont substantiels, un repli économique prolongé ou marqué au Canada, aux États-Unis ou ailleurs dans le monde serait susceptible de nuire gravement à Air Canada ainsi qu'à ses activités, résultats d'exploitation et situation financière.

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

Régimes de retraite

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

Les évaluations de la solvabilité des régimes de retraite sont particulièrement sensibles aux taux d'intérêt à long terme et au rendement de l'actif des régimes, lesquels sont tributaires de divers facteurs, dont la conjoncture économique. Le taux d'intérêt servant au calcul de l'obligation au titre des prestations est un taux prescrit dérivé des taux d'intérêt des obligations à long terme du gouvernement du Canada. La détérioration des conditions économiques pourrait faire augmenter considérablement les obligations d'Air Canada au titre de la capitalisation de ses régimes de retraite, ce qui porterait un grand préjudice à ses activités, à ses résultats d'exploitation et à sa situation financière.

On se reportera à la rubrique 9.6 du rapport de gestion de 2008 et à la rubrique 8.7 du présent rapport de gestion pour un complément d'information sur les obligations de capitalisation des régimes de retraite d'Air Canada. Plus

particulièrement, à compter de 2014, le règlement de 2009 cessera d'être en vigueur et les obligations d'Air Canada en matière de capitalisation des régimes de retraite pourraient varier considérablement en fonction de plusieurs facteurs, dont la nouvelle réglementation, les hypothèses et les méthodes utilisées et l'évolution de la conjoncture (principalement en ce qui concerne le rendement de l'actif des régimes et les variations des taux d'intérêt). Un déficit de capitalisation des régimes de retraite ou l'omission ou l'incapacité d'Air Canada de verser les cotisations en espèces prévues à ses régimes de retraite agréés pourraient porter un grave préjudice à ses activités, à ses résultats d'exploitation et à sa situation financière.

Coûts du carburant

Le carburant a représenté la première charge en importance pour Air Canada en 2008, en pourcentage des charges d'exploitation. Le prix du carburant subit de grandes fluctuations sous l'influence des marchés internationaux, des événements géopolitiques et du taux de change entre les dollars américain et canadien. Air Canada ne peut prédire avec précision l'évolution des cours du carburant. En 2006, comme en 2007 et en 2008, les prix du carburant ont augmenté et atteint ou presque des sommets historiques. Une importante fluctuation des prix, voire le large dépassement des niveaux actuels, pourrait nuire gravement à Air Canada, à ses activités, à ses résultats d'exploitation et à sa situation financière. Vu la grande concurrence à laquelle elle doit faire face au sein du secteur du transport aérien, Air Canada pourrait ne pas être en mesure de répercuter sur ses clients les hausses des prix du carburant par voie de majorations tarifaires. Compte tenu des volumes pour la période de douze mois terminée le 30 septembre 2009, la direction estime qu'une variation de 1 \$ US du prix moyen du baril de brut WTI aurait provoqué une variation d'environ 26 M\$ de la charge de carburant pour Air Canada au cours de cette période (avant prise en compte des suppléments carburant, des taux de change et des opérations de couverture du carburant), dans l'hypothèse où la capacité des vols serait demeurée inchangée, où les marges de raffinage entre le brut WTI et le kérosène seraient demeurées constantes et où les taux de change seraient demeurés stables.

Écart de change

Les résultats financiers d'Air Canada sont particulièrement sensibles aux fluctuations du dollar canadien. Plus précisément, Air Canada doit effectuer chaque année d'importantes sorties de fonds nettes en dollars américains, ce qui l'expose aux fluctuations des cours du change entre le dollar canadien et le dollar américain. La direction estime que, d'octobre 2008 à septembre 2009, une augmentation de 0,01 \$ du taux de change entre le dollar canadien et le dollar américain (par exemple, de 1,08 \$ à 1,09 \$ par dollar US) aurait pu avoir des répercussions défavorables de l'ordre de 27 M\$ sur le résultat d'exploitation. À l'inverse, une baisse du taux de change aurait produit sur le résultat d'exploitation l'effet contraire. Air Canada engage des dépenses considérables en dollars américains au titre du carburant, des locations avions, des intérêts débiteurs, du service de la dette et des systèmes informatisés de réservations, alors qu'elle perçoit une part substantielle de son chiffre d'affaires en dollars canadiens. Une dépréciation sensible du dollar canadien par rapport au dollar américain ferait augmenter les coûts d'Air Canada par rapport à ceux de ses rivaux américains et porterait un grand préjudice à ses activités, à ses résultats d'exploitation et à sa situation financière. De plus, Air Canada pourrait ne pas être en mesure de couvrir adéquatement les risques associés à la fluctuation des taux de change.

Coûts de main-d'œuvre et relations du travail

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

La majorité des employés d'Air Canada sont syndiqués. Les conventions collectives avec la Fraternité internationale des Teamsters (représentant certains employés d'aéroports et de centres d'appels aux États-Unis) et les plus récentes conventions collectives avec les syndicats représentant les salariés d'Air Canada basés au Canada ont été renouvelées ou prolongées et expireront maintenant en 2011. Les grèves et lock-outs sont légalement interdits pendant la durée de ces conventions ou pendant les négociations devant mener à leur renouvellement tant que certaines conditions préalables prescrites par le *Code canadien du travail* et s'appliquant aux syndicats représentant des salariés basés au Canada n'ont pas été satisfaites. Rien ne garantit que ces conventions pourront être de nouveau renouvelées sans conflit de travail ou action syndicale, ni qu'il n'y aura pas de conflit de travail occasionnant un différend ou une interruption ou perturbation du service d'Air Canada ou qui

serait susceptible de nuire à la capacité de cette dernière d'exercer ses activités, ce qui, dans un cas comme dans l'autre, pourrait porter un grand préjudice à ses activités, à ses résultats d'exploitation et à sa situation financière.

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

L'aviation commerciale se caractérise par de faibles marges brutes et des coûts fixes élevés

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

Concurrence

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

Des transporteurs à bas prix canadiens et d'autres compagnies ont ainsi percé sur plusieurs marchés clés d'Air Canada au pays, y ont étendu leur présence ou ont annoncé leur intention de le faire. À l'instar de certains transporteurs américains, ils ont aussi percé sur les marchés transfrontaliers et des voyages d'agrément, ou y ont étendu leur présence. Certains transporteurs rivaux d'Air Canada, dont des compagnies américaines, pourraient remanier en profondeur leur organisation (notamment par voie de fusion ou d'acquisition, ce que certains ont déjà fait) de manière à réduire leur endettement et à abaisser leurs coûts d'exploitation, ce qui les avantagerait par rapport à Air Canada. Air Canada fait aussi face à une concurrence accrue sur les marchés internationaux à mesure que des transporteurs y augmentent leur capacité, soit en prenant de l'expansion, soit en réorientant leur capacité intérieure vers les marchés internationaux pour se soustraire à la concurrence des transporteurs à bas prix au pays.

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

Air Canada doit par ailleurs affronter une vive rivalité tarifaire. L'expansion des transporteurs à bas prix des dernières années, conjuguée à l'avènement de sites de voyages en ligne et d'autres filières de distribution de produits du voyage, a donné lieu à une augmentation substantielle des tarifs réduits et promotionnels proposés par des concurrents. La décision d'Air Canada d'égaliser ces prix réduits pour maintenir son trafic passagers ferait baisser les rendements, ce qui serait susceptible à son tour de nuire gravement à ses activités, à ses résultats d'exploitation et à sa situation financière. Qui plus est, la capacité d'Air Canada de réduire ses prix pour soutenir la concurrence d'autres transporteurs dépend de sa capacité de dégager des marges d'exploitation acceptables et pourrait se trouver entravée par des politiques d'intérêt public visant à encourager la concurrence. De même, les concurrents d'Air Canada continuent de mettre en œuvre des mesures incitatives et promotionnelles et, dans de nombreux cas, ils augmentent leurs dépenses à ce titre. La décision de modifier les programmes actuels d'Air Canada pour lui permettre de maintenir sa compétitivité et son trafic passagers pourrait faire monter ses coûts.

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

Contraintes imposées par des clauses restrictives

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

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

On se reportera à la rubrique 8.3 pour un complément d'information sur les clauses restrictives applicables à l'une des ententes d'Air Canada concernant le traitement des opérations par carte de crédit.

Redevances aéroportuaires et redevances de navigation

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

Mesures stratégiques, commerciales, technologiques et autres

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

Par exemple, l'un des piliers du plan d'affaires d'Air Canada est la restructuration de son parc grâce à l'introduction d'appareils 787 de Boeing neufs et plus efficaces. Un retard ou manquement dans l'exécution du plan de restructuration du parc d'Air Canada, notamment un retard supplémentaire dans la livraison des gros-porteurs par les avionneurs ou l'incapacité de retirer du service comme prévu certains appareils à la faveur de la mise en service d'appareils neufs, serait susceptible de nuire à la bonne exécution du plan d'affaires d'Air Canada et, à terme, de porter préjudice à ses activités, à ses résultats et à sa situation financière.

Dépendance à l'égard des technologies

Air Canada dépend largement de systèmes techniques, notamment des logiciels et matériels informatiques et de télécommunications et des systèmes et technologies tournant sur Internet, pour exercer ses activités, accroître son chiffre d'affaires et réduire ses coûts. Ces moyens technologiques comprennent entre autres les systèmes de télécommunications d'Air Canada, ses sites Web, ses systèmes informatisés de réservations et de service à la clientèle dans les aéroports et les systèmes d'opérations aériennes.

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

Approvisionnement et fournisseurs essentiels

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

Aéropplan

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

Jazz

Aux termes du CAC, Jazz transporte les clients d'Air Canada sur les marchés à faible trafic et les marchés à fort trafic en période creuse partout au Canada et sur certaines destinations aux États-Unis. Elle procure également un précieux trafic d'apport au réseau principal d'Air Canada. Aux termes du CAC de Jazz, Air Canada rémunère Jazz d'après certains des frais qu'elle engage. Air Canada rembourse également à Jazz, au prix coûtant, certains coûts refacturés pris en charge directement, comme les coûts de carburant, les redevances de navigation, les droits d'atterrissage et les redevances aéroportuaires. L'augmentation importante de ces coûts refacturés, l'inexécution des obligations contractuelles de Jazz envers Air Canada, l'interruption imprévue des services de Jazz ou la cessation des services de Jazz, tous des facteurs indépendants de la volonté d'Air Canada, pourraient porter un grave préjudice aux activités, aux résultats d'exploitation et à la situation financière d'Air Canada. En outre, le CAC de Jazz prévoit la taille minimale du parc aérien de Jazz et une garantie d'utilisation quotidienne minimale qui oblige Air Canada à verser certains paiements minimaux à Jazz, peu importe les heures de vols que cette dernière effectue pour le compte d'Air Canada.

Star Alliance®

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

Interruptions ou perturbations de service

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

Litiges en cours

La Commission européenne, le département de la Justice des États-Unis et le Bureau de la concurrence du Canada, entre autres autorités en matière de concurrence, enquêtent actuellement sur des pratiques de tarification des transports de fret qui seraient éventuellement anticoncurrentielles, notamment l'imposition de suppléments carburant par plusieurs compagnies aériennes et autres exploitants de service de fret, dont Air Canada. Les autorités en matière de concurrence ont demandé des renseignements à Air Canada dans le cadre de leur enquête. Air Canada collabore entièrement à ces enquêtes, qui ont entraîné (ou vont entraîner) des actions en justice contre Air Canada et un certain nombre de compagnies aériennes et de transporteurs de fret devant certaines autorités, notamment l'Union européenne, où toutes les étapes de la procédure menant à une décision ont été franchies. Air Canada est également défenderesse à un certain nombre de recours collectifs intentés aux États-Unis et au Canada en raison de ces mêmes allégations.

En 2008, Air Canada a inscrit une provision d'un montant estimatif provisoire de 125 M\$. Cette estimation se fonde uniquement sur l'état d'avancement des enquêtes et des procédures ainsi que sur l'évaluation, par Air Canada, de l'issue possible de certaines d'entre elles. La provision ne couvre pas les actions intentées devant toutes les autorités, mais seulement celles au sujet desquelles l'information est suffisante. La direction 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 et celles-ci pourraient nuire gravement à la situation financière d'Air Canada.

En février 2006, Jazz a intenté une action devant la Cour supérieure de justice de l'Ontario contre Porter Airlines Inc. (« Porter ») et d'autres parties défenderesses (collectivement les « défenderesses Porter ») après avoir appris que Jazz se verrait interdire l'accès à l'aéroport du centre-ville de Toronto (le Toronto City Centre Airport ou « TCCA »). Le 26 octobre 2007, les défenderesses Porter ont déposé une demande reconventionnelle contre Jazz et Air Canada invoquant diverses violations de la loi sur la concurrence, à savoir notamment que la relation commerciale entre Jazz et Air Canada contrevenait à la législation canadienne en matière de concurrence, et réclamant 850 M\$ en dommages-intérêts. Parallèlement à l'action engagée devant la Cour supérieure de justice de l'Ontario, Jazz a engagé devant la Cour fédérale du Canada une procédure d'examen judiciaire à l'encontre de la Toronto Port Authority (« TPA »), portant sur l'accès de Jazz au TCCA. Les défenderesses Porter ont obtenu le statut d'intervenant et de partie à cette procédure. En janvier 2008, Porter a déposé une défense et une demande reconventionnelle à l'encontre de Jazz et d'Air Canada, alléguant des torts et recherchant des conclusions du même ordre que ceux de la demande reconventionnelle déposée devant la Cour supérieure de justice de l'Ontario. Le 16 octobre 2009, Jazz a interrompu son action contre Porter devant la Cour supérieure de justice de l'Ontario. Toutefois, Jazz a poursuivi son action contre la TPA devant la Cour fédérale du Canada, à laquelle Porter est intervenue. La demande reconventionnelle déposée par Porter devant la Cour supérieure de justice de l'Ontario contre Jazz et Air Canada est suspendue en attendant l'issue de la demande reconventionnelle déposée parallèlement devant la Cour fédérale. La direction considère les demandes reconventionnelles de Porter devant ces deux tribunaux comme étant sans fondement.

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

Litiges éventuels

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

Personnel essentiel

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

Risques liés au secteur de l'aviation commerciale

Attentats terroristes et mesures de sûreté

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

Épidémies (SRAS, grippe H1N1 et autres)

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, au Canada, avertissement qui a été levé le 30 avril suivant. L'avertissement de sept jours émis aux voyageurs par l'OMS et portant sur Toronto, le fait que cette ville soit la principale plaque tournante d'Air Canada et l'écllosion de plusieurs foyers de SRAS dans le monde ont durement touché la demande passagers sur les destinations d'Air Canada et grandement nuï au trafic sur l'ensemble du réseau. L'OMS est d'avis qu'il existe un risque important d'une pandémie de grippe. Air Canada continue de surveiller le risque lié à la grippe H1N1. Bien qu'Air Canada ait mis en place des plans d'intervention à l'égard du risque lié à la grippe H1N1, elle n'est pas en mesure de prévoir si ce risque se concrétisera ni les incidences qu'il pourra avoir sur ses activités. La résurgence du SRAS ou l'écllosion de la grippe H1N1 ou de quelque autre forme d'épidémie (au pays comme à l'étranger) ou encore la publication d'un nouvel avertissement aux voyageurs de la part de l'OMS (visant des villes ou régions du Canada ou d'autres pays) pourrait considérablement nuire à la demande passagers. La réduction du trafic qui en résulterait dans les marchés desservis par Air Canada serait susceptible de porter un grand préjudice aux activités, aux résultats d'exploitation et à la situation financière d'Air Canada.

Sinistres et accidents

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

Caractère saisonnier des activités, autres facteurs et résultats précédents

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

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

Réglementation

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

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

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

Augmentation des frais d'assurance

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

Assurance responsabilité civile contre le risque de guerre

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

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

Risques liés à la relation d'Air Canada avec ACE**Contrôle d'Air Canada et liens de dépendance**

Au 30 septembre 2009, ACE est propriétaire d'actions à droit de vote de catégorie B représentant 75 % des actions émises et en circulation. Ce contrôle des voix permet actuellement à ACE de trancher à peu près toutes les questions nécessitant l'approbation des porteurs de titres. En conséquence, ACE peut décider du sort des opérations devant être approuvées par les porteurs de titres d'Air Canada et dispose d'assez de voix pour faire réaliser ou empêcher un changement de contrôle d'Air Canada. Une fois conclus le placement décrit plus haut à la rubrique 4 et l'émission d'actions prévue par les protocoles sur les retraites, la participation déclarée d'ACE correspond à 27 % des actions émises et en circulation. Cependant, ACE reste le plus gros actionnaire d'Air Canada. La taille de la participation d'ACE dans Air Canada pourrait décourager les opérations faisant intervenir des actions d'Air Canada, y compris, par ricochet, les opérations à l'égard desquelles les actionnaires publics d'Air Canada pourraient toucher pour leurs actions une prime en sus du cours alors en vigueur. Les intérêts d'ACE pourraient aussi entrer en conflit avec ceux d'autres actionnaires. L'éventuel exercice, par des prêteurs autres qu'ACE, des droits liés aux bons de souscription initiaux et aux bons de souscription supplémentaires prévus au titre de la convention de crédit pourrait diluer encore davantage la participation que détient ACE dans Air Canada.

Ventes futures d'actions par ACE ou pour son compte

En règle générale, ACE a le droit en tout temps de revendre 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, sous réserve du respect des lois sur les valeurs mobilières applicables. 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 nuire au cours des actions et, du coup, à la capacité d'Air Canada de réunir des capitaux par voie de placement de titres de participation.

Sauf pour ce qui est énoncé à la rubrique 13 du présent rapport de gestion, ACE n'est aucunement tenue par contrat de conserver ses actions d'Air Canada. Le contrat de droits d'inscription qu'Air Canada a conclu avec ACE à l'occasion de son premier appel public à l'épargne 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. Ce droit ne pourra pas être exercé pendant les 90 jours suivant le début de la distribution des titres visés par le placement, période au cours de laquelle ACE conservera ses actions d'Air Canada. La vente par ACE 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.

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

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

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

Dans les documents déposés par la Société pour l'exercice 2008, le chef de la direction et le chef des Affaires financières de la Société ont attesté, en application du *Règlement 52-109*, de l'adéquation de l'information financière communiquée, de la conception et de l'efficacité des contrôles et procédures de communication de l'information financière de la Société, et de la conception et de l'efficacité des contrôles internes à l'égard de l'information financière.

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

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

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

La direction, de concert avec le chef de la direction et le chef des Affaires financières de la Société, a conclu, au 30 septembre 2009, que les procédures et contrôles de communication de la Société permettaient effectivement de fournir une assurance raisonnable que :

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

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

La direction, avec le concours du chef de la direction et du chef des Affaires financières de la Société, a conclu, au 30 septembre 2009, que les contrôles internes à l'égard de l'information financière avaient été conçus de manière à fournir une assurance raisonnable quant à la fiabilité de l'information financière et à la préparation des états financiers de la Société à des fins de publication conformément aux PCGR.

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

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

Il n'y a eu aucun changement de contrôles internes à l'égard de l'information financière de la Société au cours du troisième trimestre de 2009 qui aurait eu une incidence importante ou dont on aurait pu raisonnablement croire qu'il aurait eu une incidence importante sur les contrôles internes à l'égard de l'information financière.

17. Mesures financières hors PCGR

BIIIALA

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

Le BIIIALA avant provision pour les enquêtes et procédures relatives au fret et le BIIIALA d'Air Canada sont rapprochés du résultat d'exploitation comme suit :

(en millions de dollars canadiens)	Troisièmes trimestres			Neuf premiers mois		
	2009	2008	Variation (\$)	2009	2008	Variation (\$)
Résultat d'exploitation selon les PCGR avant provision pour enquêtes sur le fret	68 \$	112 \$	(44) \$	(233) \$	107 \$	(340) \$
Rajouter :						
Locations avions	81	67	14	250	199	51
Amortissement	171	176	(5)	495	520	(25)
BIIIALA avant provision pour enquêtes sur le fret	320 \$	355 \$	(35) \$	512 \$	826 \$	(314) \$
Rajouter :						
Provision pour enquêtes sur le fret	-	-	-	-	(125)	125
BIIIALA	320 \$	355 \$	(35) \$	512 \$	701 \$	(189) \$

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 courant de son exploitation sans égard aux effets de la facture de carburant et ne pas risquer ainsi 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 de l'analyse 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 se rapprochent des charges d'exploitation de la façon suivante :

(en millions de dollars canadiens)	Troisièmes trimestres			Neuf premiers mois		
	2009	2008	Variation (\$)	2009	2008	Variation (\$)
Charges d'exploitation selon les PCGR	2 602 \$	2 963 \$	(361) \$	7 624 \$	8 477 \$	(853) \$
Retrancher :						
Carburéacteur	(682)	(1 064)	382	(1 847)	(2 627)	780
Charges d'exploitation, exclusion faite de la charge de carburant	1 920 \$	1 899 \$	21 \$	5 777 \$	5 850 \$	(73) \$

18. 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 son matériel volant et ses autres actifs. Voir la rubrique 17 du présent rapport de gestion pour un complément d'information.

CESMO – Charges d'exploitation par siège-mille offert.

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

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

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

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

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