

**AIR CANADA** 

**2009**  
Rapport de gestion



**Le 10 février 2010**

## TABLE DES MATIÈRES

<b>1. Points saillants</b> .....	<b>1</b>
<b>2. Introduction</b> .....	<b>2</b>
<b>3. À propos d’Air Canada</b> .....	<b>4</b>
<b>4. Stratégie</b> .....	<b>5</b>
<b>5. Aperçu général</b> .....	<b>9</b>
<b>6. Faits marquants en 2009</b> .....	<b>10</b>
<b>7. Résultats d’exploitation – Comparaison des quatrièmes trimestres de 2009 et de 2008</b> .....	<b>12</b>
<b>8. Résultats d’exploitation – Comparaison des exercices 2009 et 2008</b> .....	<b>22</b>
<b>9. Parc aérien</b> .....	<b>34</b>
<b>10. Gestion financière et gestion du capital</b> .....	<b>36</b>
10.1 Situation financière .....	36
10.2 Dette nette ajustée .....	37
10.3 Situation de trésorerie .....	38
10.4 Dépenses en immobilisations et contrats de financement connexes .....	40
10.5 Obligations contractuelles .....	40
10.6 Obligations de capitalisation des régimes de retraite .....	41
10.7 Capital social .....	43
<b>11. Résultats financiers trimestriels</b> .....	<b>45</b>
<b>12. Principales informations annuelles</b> .....	<b>46</b>
<b>13. Instruments financiers et gestion du risque</b> .....	<b>47</b>
<b>14. Arrangements hors bilan</b> .....	<b>54</b>
<b>15. Opérations entre apparentés</b> .....	<b>56</b>
<b>16. Estimations comptables critiques</b> .....	<b>61</b>
<b>17. Méthodes comptables</b> .....	<b>66</b>
17.1 Changements de méthodes comptables .....	66
17.2 Changements liés aux futures normes comptables.....	66
<b>18. Sensibilité des résultats</b> .....	<b>74</b>
<b>19. Facteurs de risque</b> .....	<b>75</b>
<b>20. Contrôles et procédures</b> .....	<b>85</b>
<b>21. Mesures financières hors PCGR</b> .....	<b>87</b>
<b>22. Glossaire</b> .....	<b>88</b>

**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)	Quatrièmes trimestres			Exercices		
	2009	2008	Variation (\$)	2009	2008 <sup>1)</sup>	Variation (\$)
<b>Données financières</b>						
Produits d'exploitation	2 348	2 498	(150)	9 739	11 082	(1 343)
Perte d'exploitation avant provision spéciale <sup>1)</sup>	(83)	(146)	63	(316)	(39)	(277)
Perte d'exploitation	(83)	(146)	63	(316)	(164)	(152)
Charges hors exploitation	(83)	(44)	(39)	(355)	(170)	(185)
Perte avant participation sans contrôle, écart de change et impôts	(166)	(190)	24	(671)	(334)	(337)
Perte de la période	(56)	(727)	671	(24)	(1 025)	1 001
Marge d'exploitation avant provision spéciale (%) <sup>1)</sup>	-3,5 %	-5,8 %	2,3 pts	-3,2 %	-0,4 %	(2,8) pts
Marge d'exploitation (%)	-3,5 %	-5,8 %	2,3 pts	-3,2 %	-1,5 %	(1,7) pts
BAIIALA avant provision spéciale <sup>1)2)</sup>	167	108	59	679	934	(255)
BAIIALA <sup>2)</sup>	167	108	59	679	809	(130)
Marge BAIIALA avant provision spéciale (%) <sup>1)2)</sup>	7,1 %	4,3 %	2,8 pts	7,0 %	8,4 %	(1,4) pts
Marge BAIIALA (%) <sup>2)</sup>	7,1 %	4,3 %	2,8 pts	7,0 %	7,3 %	(0,3) pts
Trésorerie, équivalents de trésorerie et placements à court terme	1 407	1 005	402	1 407	1 005	402
Flux de trésorerie disponibles	(52)	(428)	376	(399)	(985)	586
Ratio emprunts/capitaux propres ajusté (%)	80,1 %	89,6 %	(9,5) pts	80,1 %	89,6 %	(9,5) pts
Perte par action - de base et diluée	(0,25) \$	(7,27) \$	7,02 \$	(0,18) \$	(10,25) \$	10,07 \$
<b>Statistiques d'exploitation</b>			<b>Variation %</b>			<b>Variation %</b>
Passagers-milles payants (en millions) (PMP)	10 885	10 845	0,4	47 884	50 519	(5,2)
Sièges-milles offerts (en millions) (SMO)	13 841	13 571	2,0	59 343	62 074	(4,4)
Coefficient d'occupation (%)	78,6 %	79,9 %	(1,3) pts	80,7 %	81,4 %	(0,7) pts
Produits passages par PMP (en cents)	18,6	20,1	(7,3)	17,7	19,2	(7,6)
Produits passages par SMO (en cents)	14,6	16,0	(8,8)	14,3	15,6	(8,4)
Produits d'exploitation par SMO (en cents)	17,0	18,4	(7,8)	16,4	17,9	(8,1)
Charges d'exploitation par SMO (« CESMO ») (en cents)	17,6	19,5	(9,8)	16,9	17,9	(5,4)
CESMO, exclusion faite de la charge de carburant (en cents)	13,2	13,6	(3,2)	12,8	12,4	3,3
Effectif moyen (en milliers d'ETP) <sup>3)</sup>	22,5	23,6	(4,8)	22,9	24,2	(5,3)
Avions en service à la clôture de la période <sup>4)</sup>	332	333	(0,3)	332	333	(0,3)
Utilisation moyenne du parc aérien (en heures par jour) <sup>5)</sup>	8,6	8,8	(2,3)	9,2	9,6	(4,2)
Longueur moyenne des étapes (en milles) <sup>5)</sup>	823	827	(0,5)	847	863	(1,9)
Prix du litre de carburant (en cents) <sup>6)</sup>	72,6	95,8	(24,2)	69,4	90,4	(23,2)
Consommation de carburant (en millions de litres)	825	822	0,4	3 510	3 763	(6,7)

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 21, Mesures financières hors PCGR, ci-après pour un rapprochement du BAIIALA avant provision pour les enquêtes et procédures relatives au fret et du BAIIALA 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 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 le quatrième trimestre de 2009 et l'exercice 2009. Ce rapport doit être lu en parallèle avec les états financiers consolidés vérifiés de l'exercice 2009 et les notes complémentaires. Sauf indication contraire, l'information financière ici présentée est conforme aux principes comptables généralement reconnus (« PCGR ») du Canada.

Sauf indication du contexte, tous les montants sont exprimés en dollars canadiens. La rubrique 22, *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 9 février 2010.

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 19, *Facteurs de risque*.

Le 10 février 2010, la Société a publié dans un communiqué ses résultats du quatrième trimestre de 2009 et de l'exercice 2009. Ce communiqué peut être consulté sur [sedar.com](http://sedar.com) ainsi qu'au [aircanada.com](http://aircanada.com).

Pour un complément d'information sur les documents publics d'Air Canada, dont sa notice annuelle, il y a lieu de consulter le site de SEDAR au [sedar.com](http://sedar.com) ou le site d'Air Canada au [aircanada.com](http://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 19, *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 amorcerait une reprise graduelle en 2010. Air Canada a également présumé que le dollar canadien se négocierait en moyenne à 1,06 \$ CA pour 1,00 \$ US au premier trimestre de 2010 et à 1,04 \$ CA pour 1,00 \$ US pour l'ensemble de 2010, et que le cours du carburant s'établirait en moyenne à 0,69 \$ le litre pour le premier trimestre de 2010 et pour l'ensemble de 2010 (dans les deux cas, compte non tenu des positions de couverture en place).

### 3. À propos d'Air Canada

Air Canada est le plus important transporteur aérien du Canada sur les réseaux intérieur et international ainsi que le plus grand fournisseur de services passagers réguliers du Canada sur les marchés intérieur (Canada), transfrontalier (Canada-États-Unis) et international à destination et au départ du Canada.

En 2009, conjointement avec Jazz Air SEC (« Jazz »), Air Canada a assuré en moyenne 1 331 vols réguliers par jour, transporté au total près de 31 millions de passagers et fourni des services passagers directs sur 156 destinations et, par la voie d'ententes commerciales avec d'autres transporteurs régionaux non affiliés, sur 11 autres destinations, portant à 167 le nombre de points directement desservis sur les cinq continents.

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

Air Canada est membre fondateur du réseau Star Alliance<sup>MD</sup>. Le réseau Star Alliance<sup>MD</sup> compte actuellement parmi ses membres 26 compagnies aériennes nationales. L'affiliation à ce réseau permet à Air Canada de proposer à sa clientèle environ 1 077 destinations dans 175 pays, ainsi que la réciprocité de leurs programmes de fidélisation et l'accès à leurs salons dans les aéroports.

Air Canada parachève à l'heure actuelle un partenariat transatlantique avec Continental Airlines, Lufthansa et United Airlines, qui, dès la conclusion des diverses ententes connexes, prendra effet en date du 1<sup>er</sup> janvier 2010. Air Canada sera ainsi en mesure d'offrir à ses clients planifiant un voyage transatlantique davantage de valeur, de choix et de transparence.

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

La Société tire aussi une part de son chiffre d'affaires de ses services de fret aérien (« Air Canada Cargo ») et des services de voyageur fournis par sa filiale en propriété exclusive Touram SEC (« Vacances Air Canada »).

Air Canada Cargo assure des services de transport de fret directs vers plus de 150 destinations au Canada et à l'étranger et dispose de représentants commerciaux dans plus de 50 pays. Air Canada Cargo est le plus important fournisseur de services de fret aérien du Canada en fonction de la capacité d'emport de fret. Les services de transport de fret aérien sont assurés sur les lignes intérieures et transfrontalières et entre le Canada et les principaux marchés d'Europe, d'Asie, d'Amérique du Sud et d'Australie.

Vacances Air Canada est l'un des principaux voyagistes au Canada. Avec des bureaux à Montréal et à Toronto, Vacances Air Canada exerce ses activités dans le secteur des voyages d'agrément à l'étranger (Antilles, Mexique, États-Unis, Europe, Amérique du Sud et Asie) en élaborant, en commercialisant et en distribuant des forfaits vacances. Vacances Air Canada offre également des forfaits croisières dans les Antilles, en Amérique du Nord et en Europe. Vacances Air Canada commercialise ses produits par le truchement de son site Web ([www.vacancesaircanada.com](http://www.vacancesaircanada.com)) et d'un réseau d'agences de voyage indépendantes au Canada.

## 4. Stratégie

Pour Air Canada et toutes les autres compagnies aériennes, 2009 a été synonyme d'énormes défis. Vers la fin de 2008, Air Canada a entrepris d'ajuster ses activités en réduisant sa capacité et sa structure de coûts en vue de traverser sans encombre une conjoncture que d'aucuns considèrent comme la plus épineuse depuis des décennies. Dès la mi-2009, Air Canada avait en grande partie atteint son objectif immédiat, soit la stabilisation des finances et l'atténuation du risque lié à l'expiration des conventions collectives en 2009 ainsi que du risque lié au déficit de solvabilité des régimes de retraite dont il est question à la rubrique 10.6 du présent rapport de gestion. En outre, des stratégies étaient en place afin de réduire au minimum les conséquences de la morosité de la conjoncture.

En 2010, pour améliorer sa capacité de dégager un bénéfice et accroître ses activités de manière rentable, Air Canada a établi certaines priorités, qui font l'objet de l'analyse ci-après, notamment les suivantes :

- Expansion à l'international;
- Accroissement du chiffre d'affaires et réduction notable des coûts au moyen d'un programme de transformation des coûts à la grandeur de la Société;
- Revalorisation du service à la clientèle et exploitation et promotion accrues du voyage en cabine de haut rapport; et
- Évolution de la culture de la Société.

### Expansion à l'international

Air Canada entend exploiter les possibilités d'expansion à l'international en 2010 en tirant parti de ses droits de route à grande échelle, de son parc aérien récemment réaménagé – l'un des plus jeunes en Amérique du Nord, ainsi que de sa plaque tournante de renommée mondiale à Toronto et de ses dynamiques points d'accès internationaux à Montréal et à Vancouver. Air Canada estime qu'elle est bien positionnée pour accroître sa part du trafic reliant le Canada à l'Europe et à l'Asie.

Air Canada a récemment ajouté sept villes américaines aux destinations qu'elle dessert, ce qui lui permet de développer sa plaque tournante de Toronto et de renforcer sa position en tant que transporteur transfrontalier offrant plus de vols quotidiens entre le Canada et les États-Unis que toute autre compagnie aérienne. La stratégie d'Air Canada consiste à exploiter sa plaque tournante de Toronto en vue d'en faire un point de correspondance universel pour les vols intérieurs, transfrontaliers et internationaux. En outre, le partenariat avec des transporteurs mondiaux de premier plan bonifie l'apport de la coentreprise transatlantique d'Air Canada à la stratégie de croissance internationale de la Société.

En 2009, Air Canada offrait des lignes régulières directes vers 54 destinations en Europe, au Moyen-Orient, en Asie, en Australie, dans les Antilles, en Amérique centrale et en Amérique du Sud. Air Canada prévoit agrandir son réseau international en 2010, expansion qui sera alimentée par l'ajout de routes vers l'Europe et l'Asie, notamment Toronto-Montréal-Bruxelles, Toronto-Barcelone, Montréal-Barcelone, Toronto-Copenhague, Toronto-Athènes, Montréal-Athènes, Calgary-Tokyo et St. John's-Londres. Air Canada prévoit également accroître sa capacité vers la Chine en augmentant la fréquence des vols et en recourant à de gros-porteurs de plus grande taille.

Air Canada estime que son investissement dans de nouveaux appareils 777 de Boeing et les produits en vol à la fine pointe du secteur intégrés à l'ensemble de son parc aérien, notamment des systèmes de divertissement individuel et une prise électrique à portée de main incorporés à pratiquement tous les sièges, montrent bien les avantages qu'elle offre aux passagers. De surcroît, Air Canada est l'une des marques les plus respectées au pays et elle prévoit tirer profit de cette force afin de stimuler le chiffre d'affaires tiré du trafic en cabine à haut rapport tout en focalisant sur les lignes internationales. La diversité des appareils composant son parc aérien, tant du point de vue du type que de la taille, vise à procurer à Air Canada la souplesse accrue pour réagir plus rapidement et efficacement à l'évolution des besoins du marché. Pour un complément d'information sur le parc aérien prévu d'Air Canada en 2010 et par la suite, on se reportera à la rubrique 9 du présent rapport de gestion.

La valeur du réseau d'Air Canada se trouve rehaussée par son affiliation au réseau Star Alliance ainsi que par la formation récente de la coentreprise transatlantique (avec partage des revenus) qui est en voie d'unir Air Canada, Lufthansa, Continental et United Airlines. La participation d'Air Canada à cette coentreprise devrait

lui permettre d'offrir à ses clients un plus grand choix de vols du Canada vers l'Europe, l'Afrique, le Moyen-Orient, l'Inde et la Communauté des États indépendants (CEI), notamment la Russie occidentale.

En outre, le nouvel accord sur le transport aérien intervenu entre le Canada et l'Union européenne avec prise d'effet en décembre 2009 procurera à Air Canada d'autres possibilités en matière de droits de trafic au cours des prochaines années.

#### Accroissement du chiffre d'affaires et réduction notable des coûts

L'un des objectifs clés de la stratégie commerciale d'Air Canada est l'amélioration constante des produits unitaires et de la productivité.

Au début de 2009, épaulée par un cabinet de consultants en aviation de premier plan, Air Canada a implanté un programme de transformation des coûts à l'échelle de la Société, lequel vise un montant annualisé de 500 M\$ au titre des gains et des économies. Après les analyses et évaluations comparatives exhaustives menées par la direction, plus de 125 initiatives ont été déterminées à ce jour. Si la majorité des initiatives ont trait aux compressions de coûts comme la renégociation de contrats, les améliorations des procédés opérationnels et les gains de productivité, plusieurs d'entre elles visent l'optimisation du chiffre d'affaires. En 2009, Air Canada a dépassé la cible de son programme de transformation des coûts de 20 M\$.

Étant donné que le carburant représente sa principale charge d'exploitation, Air Canada assure une gestion très serrée de sa consommation de carburant. Depuis l'implantation de son programme d'efficacité énergétique vers le milieu de 2006, Air Canada a réalisé des économies de près de 80 M\$. En 2009, le programme a rapporté des économies de l'ordre de 12 M\$ et réduit la consommation de carburant d'Air Canada de 18 millions de litres et ses émissions de CO<sub>2</sub>, de 45 000 tonnes. Les initiatives du programme d'efficacité énergétique vont de simples mesures d'allègement et d'optimisation des profils de vol, qui ne nuisent pas à la ponctualité des vols ou aux passagers qui prennent des vols de correspondance, à d'autres mesures d'allègement novatrices. Par exemple, un programme de gestion de l'eau potable aide à réduire le chargement et le poids de quantités d'eau inutiles, tandis qu'un programme d'établissement précis de la masse sans carburant permet le calcul exact du plan de vol. En 2010, les mesures d'économie de carburant d'Air Canada cibleront plusieurs programmes tels que l'optimisation de l'ensemble des lignes d'Air Canada afin d'établir le plan de vol le plus efficace. En outre, Air Canada travaille de concert avec les fournisseurs de services du contrôle de la circulation aérienne pour optimiser la gestion de l'espace aérien et tirer parti de nouvelles technologies de navigation afin de réduire le temps et la consommation de carburant nécessaires pour approcher des aéroports. Par ailleurs, Air Canada évalue actuellement plusieurs nouvelles technologies aérodynamiques pour accroître encore davantage l'efficacité énergétique des appareils.

#### Revalorisation du service à la clientèle et exploitation et promotion accrues du voyage en cabine de haut rapport

La réussite d'Air Canada est tributaire de plusieurs facteurs : satisfaire, voire dépasser, les attentes de la clientèle, attirer de nouveaux clients et offrir le service que chaque passager mérite lorsqu'il embarque à bord d'un appareil d'Air Canada.

La quasi-totalité des avions exploités par Air Canada disposent de nouveaux sièges assortis d'un système de divertissement individuel ainsi que d'une prise électrique à portée de main, que ce soit en classe économique, Affaires ou Super Affaires. En ce qui concerne les destinations internationales (à l'exception des destinations aux États-Unis et dans les Antilles), tous les sièges de la classe Super Affaires sont des fauteuils-lits entièrement inclinables. Air Canada offre également à ses clients un vaste réseau qu'enrichit le dynamisme des partenaires Star Alliance et que viendra accroître d'autant plus la prise d'effet de la coentreprise transatlantique mentionnée plus haut. De par sa relation avec Aéroplan, l'un des principaux programmes de fidélisation du monde, Air Canada offre à ses clients la possibilité d'amasser et d'échanger des milles à l'échelle mondiale.

En 2009, Air Canada s'est vue récompensée comme suit pour l'excellent travail qu'accomplit sans relâche son personnel ainsi que l'engagement de celui-ci à offrir à la clientèle un produit de première qualité :

- Elle a reçu les plus hautes distinctions dans le cadre du programme de reconnaissance « Best in Business Travel » de Business Traveler, ce qui fait d'elle la seule compagnie aérienne du monde à remporter autant de premiers prix à l'occasion du sondage annuel que mène cette influente revue auprès de ses lecteurs;



- Les lecteurs de la revue Business Traveler ont classé Air Canada au premier rang dans les catégories suivantes : meilleur transporteur aérien en Amérique du Nord pour le service en classe Affaires et meilleur transporteur aérien en Amérique du Nord pour les vols internationaux, ainsi que meilleurs agents de bord en Amérique du Nord et meilleurs services en vol en Amérique du Nord;
- Air Canada a aussi été reconnue par un autre influent magazine de voyages d'affaires, le Global Traveler, qui l'a élue meilleur transporteur aérien en Amérique du Nord et meilleur transporteur aérien au Canada.

Air Canada demeure à l'affût de moyens d'améliorer la qualité du service auprès des clients de classe Affaires, car cette clientèle joue un rôle important dans son objectif stratégique d'atteindre une rentabilité durable. En 2010, Air Canada s'efforcera de cerner encore mieux les améliorations auxquelles les clients de classe Affaires attachent le plus d'importance, leurs préférences de voyage ainsi que les secteurs où d'autres progrès sont possibles.

Bien que l'un de ses objectifs soit d'exploiter et de promouvoir encore davantage le voyage en cabine à haut rapport, Air Canada estime capital d'offrir à chaque client une expérience de voyage de première qualité. Voilà pourquoi son but est d'offrir constamment à tous ses clients un service chaleureux et professionnel, le meilleur qui soit, notamment aux clients qui voyagent moins souvent sur ses vols. Pour ce faire, Air Canada a recentré ses initiatives afin de s'assurer qu'elle offre les produits et services qui conviennent.

Si les niveaux de satisfaction de la clientèle affichent une progression stable en raison de l'investissement d'Air Canada dans son parc aérien et ses produits en cabine, de ses salons Feuilles d'érable primés, du service Concierge et de son programme de fidélisation, Air Canada n'en travaille pas moins sans relâche à améliorer les rapports avec la clientèle en modifiant ses politiques et procédures afin de les rendre plus simples, plus efficaces et plus conviviales.

Air Canada a modifié sa politique d'enregistrement des bagages le 19 janvier 2010. Aux termes de cette politique, les voyageurs ont le droit d'apporter un bagage sans frais pour les vols à destination des États-Unis et de l'Europe, et ils doivent verser des frais pour le deuxième bagage, de 30 \$ pour les vols au départ ou à destination des États-Unis et de 50 \$ pour les vols au départ ou à destination de l'Europe. Les changements apportés à la politique d'enregistrement des bagages permettent de mieux harmoniser la politique d'Air Canada avec celle des transporteurs internationaux exploitant des liaisons transatlantiques et d'établir une franchise plus généreuse que celle des transporteurs américains assurant des services transfrontaliers, qui exigent des frais pour tous les bagages enregistrés.

Selon Air Canada, l'élimination des frais de centre d'appels, les modifications apportées à la politique concernant les animaux domestiques en cabine, la disponibilité d'un plus grand nombre de places dans le cadre du programme d'échange Aéroplan et l'offre de forfaits hôtel et restaurant plus généreux aux clients durant les perturbations de service sont des mesures qui améliorent le service à la clientèle et stimulent la fidélisation. De plus, le recours à des nouvelles technologies, comme l'application iPhone d'Air Canada qui a reçu le prix de la meilleure application mobile au Canadian New Media Awards de 2009, l'application de Blackberry, sans omettre l'outil de changement de réservation libre-service, permet à Air Canada de communiquer plus efficacement avec les clients lors des perturbations de service et de leur présenter davantage d'options pour planifier leurs voyages.

De plus, en fonction des nombreux commentaires reçus de la part de clients depuis les douze derniers mois, Air Canada a récemment amélioré son programme pour grands voyageurs afin de s'assurer de demeurer concurrentielle en regard des produits qu'offrent d'autres transporteurs aériens et d'inciter les clients à voyager avec elle.

### Évolution de la culture de la Société

La promotion d'une culture fondée davantage sur l'esprit d'entreprise est l'un des objectifs clés de la stratégie commerciale d'Air Canada. Le contexte économique difficile a mis en exergue la nécessité de changements de culture fondamentaux pour permettre à la Société de se positionner plus avantageusement afin d'atteindre la rentabilité à long terme. Cette culture d'entreprise est axée sur le leadership, la responsabilisation, l'esprit d'entreprise et une flexibilité permettant de saisir les occasions et de réagir plus vivement aux défis qui se posent. Bien que l'atteinte de cet objectif puisse exiger un certain temps, Air Canada a entrepris le processus en expliquant à ses employés le type de culture qu'elle envisage afin d'assurer sa prospérité. À cet égard, elle a déjà pris des mesures pour simplifier les processus et habiliter les employés. Elle s'efforce en outre de trouver continuellement d'autres moyens de favoriser cette évolution de sa culture d'entreprise. Les prestigieuses distinctions récemment décernées par les revues Global Traveler et Business Traveler montrent bien que le personnel participe à la transformation de la Société, par le truchement notamment de la priorité accrue au service à la clientèle.

## 5. Aperçu général

Les résultats d'exploitation d'Air Canada pour le quatrième trimestre de 2009 et l'exercice 2009 sont présentés aux rubriques 7 et 8, respectivement, du présent rapport de gestion.

Suit le résumé des résultats d'exploitation d'Air Canada pour 2009 par rapport à 2008.

Air Canada a déclaré une perte nette de 24 M\$, ou 0,18 \$ par action après dilution en 2009, contre une perte nette de 1 025 M\$, ou 10,25 \$ par action après dilution en 2008. La perte nette de 2009 comprend un gain de change de 657 M\$ principalement attribuable à l'appréciation du dollar canadien entre le 31 décembre 2008 et le 31 décembre 2009. Pour 1 \$ US, le taux de change à midi, le 31 décembre 2009, était de 1,0466 \$ CA, tandis qu'il était de 1,2246 \$ CA le 31 décembre 2008, à midi.

En 2009, Air Canada a inscrit une perte d'exploitation de 316 M\$, en repli de 277 M\$ par rapport à la perte d'exploitation (avant provision pour les enquêtes et procédures relatives au fret) de 39 M\$ inscrite en 2008. Le BAIIALA se chiffre à 679 M\$ en 2009, contre un BAIIALA (avant provision pour les enquêtes et procédures relatives au fret) de 934 M\$ en 2008, en baisse de 255 M\$.

En 2009, Air Canada a inscrit des produits d'exploitation de 9 739 M\$, en baisse de 1 343 M\$ (-12 %) par rapport aux produits d'exploitation de 11 082 M\$ constatés en 2008. Ce recul est surtout attribuable à une baisse de 1 214 M\$ (-12 %) des produits passages comparativement à 2008, elle-même attribuable à la baisse du rendement unitaire du réseau et du trafic. Le rendement unitaire a diminué de 7,6 % par rapport à 2008. Le trafic a régressé de 5,2 % en regard d'une capacité qui a été rabattue de 4,4 %, faisant du coup glisser de 0,7 point le coefficient d'occupation. Les produits passages par siège-mille offert (« PPSMO ») ont diminué de 8,4 % par rapport à 2008 par suite du repli du rendement unitaire et, dans une moindre mesure, du coefficient d'occupation du réseau.

En 2009, Air Canada a inscrit des charges d'exploitation de 10 055 M\$, en baisse de 1 066 M\$ (-10 %) par rapport aux charges d'exploitation de 11 121 M\$ comptabilisées en 2008. Cette réduction des charges d'exploitation a pu être accomplie en dépit de charges supplémentaires de 230 M\$ liées à la dépréciation du dollar canadien par rapport au dollar américain. La diminution de 971 M\$ (-28 %) de la charge de carburant par rapport à 2008 a été le principal facteur à jouer dans la baisse des charges d'exploitation en glissement annuel. Des réductions des charges d'exploitation ont été enregistrées dans la plupart des catégories de postes hormis les charges et frais qui suivent : maintenance avions, location avions, frais d'achat de capacité payés à Jazz et communications et technologies de l'information.

En 2009, les CESMO ont diminué de 5,4 % par rapport à 2008. Exclusion faite de la charge de carburant, les CESMO ont progressé de 3,3 % par rapport à 2008. Par rapport au dollar américain, le dollar canadien s'est contracté au cours des trois premiers trimestres de 2009 avant de remonter au quatrième trimestre, comparativement aux périodes correspondantes de 2008. Pour l'exercice 2009, l'incidence globale de la dépréciation du dollar canadien par rapport au dollar américain à l'égard des charges d'exploitation libellées en dollars américains a représenté environ 40 % de la croissance des CESMO (exclusion faite de la charge de carburant) en glissement annuel. Les autres facteurs qui ont contribué à l'accroissement des CESMO (exclusion faite de la charge de carburant) ont notamment été la croissance de la charge de maintenance avions, l'augmentation des frais au titre du CAC de Jazz, la hausse des coûts de propriété unitaires et l'incidence de la réduction de capacité. La hausse de 3,3 % des CESMO (exclusion faite de la charge de carburant) en 2009 concorde avec la hausse de 3,0 % à 3,5 % des CESMO (exclusion faite de la charge de carburant) qu'Air Canada avait projetée dans son communiqué du 6 novembre 2009.

## 6. Faits marquants en 2009

Afin de conforter sa situation pour traverser sans encombre le repli économique et atténuer les risques de liquidité, Air Canada a réalisé en 2009 les opérations importantes qui suivent :

- 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 net de 249 M\$.
- Une facilité de crédit à terme garantie (la « facilité de crédit ») fournissant un produit de financement de 600 M\$, moins des frais de 20 M\$. Les dispositions de la facilité de crédit permettent, au plus tard au premier anniversaire de la facilité et sous certaines conditions, à Air Canada de demander une augmentation de la limite de la facilité d'au plus 100 M\$ en obtenant de nouveaux engagements auprès des prêteurs existants ou de nouveaux prêteurs. La 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 prévoyait 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. 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 de l'entente de financement des moteurs 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 72 M\$ au 31 décembre 2009.
  - Le prêt garanti de 79 M\$ d'Aéroplan Canada Inc. (« Aéroplan ») a été remboursé au complet. Aéroplan est partie prêteuse à la facilité de crédit.
- La prolongation ou le renouvellement, conclus au plus tard en juillet 2009, de conventions collectives pour une durée de 21 mois avec tous les employés syndiqués au Canada. Selon ces conventions, aucun changement au barème salarial, aux régimes d'assurance et d'avantages collectifs ainsi qu'au niveau des prestations de retraite ne sera apporté pendant les périodes de prolongation ou de renouvellement.
- La Société a conclu des accords au sujet de la capitalisation des régimes de retraite avec ses employés syndiqués au Canada (les « protocoles sur les retraites ») et elle a obtenu du gouvernement fédéral l'adoption du *Règlement de 2009 sur la capitalisation des régimes de retraite d'Air Canada* (le « règlement de 2009 sur les régimes de retraite d'Air Canada »). Le règlement de 2009 sur les régimes de retraite d'Air Canada dispense Air Canada de verser des cotisations spéciales au titre du coût des services passés pour la période allant du 1<sup>er</sup> avril 2009 au 31 décembre 2010. Par la suite, en ce qui a trait à la période allant du 1<sup>er</sup> janvier 2011 au 31 décembre 2013, le total des cotisations annuelles au titre des services passés doit correspondre au moins élevé entre i) 150 M\$ pour 2011, 175 M\$ pour 2012 et 225 M\$ pour 2013 et ii) les cotisations maximales au titre des services passés autorisées par la *Loi de l'impôt sur le revenu*. Aux termes des protocoles sur les retraites, le 26 octobre 2009, la Société a émis en faveur d'une fiducie 17 647 059 actions à droit de vote de catégorie B. Ce nombre d'actions correspondait à 15 % des actions d'Air Canada émises et en circulation à la date des protocoles sur les retraites et à la date de l'émission (après prise en compte de l'émission des actions dans les deux cas). Le produit net de la vente des actions par la fiducie sera versé en totalité dans les caisses des régimes de retraite.
- La conclusion avec un fournisseur d'une entente qui procurera à la Société un montant non remboursable de 230 M\$ en contrepartie de différents engagements contractuels. La constatation de ce montant a été reportée aux fins comptables, et celui-ci sera porté en réduction du coût des engagements contractuels en question.

- Air Canada a apporté des modifications aux ententes de traitement de cartes de crédit avec l'un de ses principaux fournisseurs de traitement de cartes de crédit. Ces modifications prévoient la révision du niveau de trésorerie non affectée (selon la définition donnée par l'entente et fondée généralement sur le total de la trésorerie et de ses équivalents et des placements à court terme) que doit maintenir la Société.
- Air Canada a obtenu le report du remboursement d'un prêt à court terme de 78 M\$ (75 M\$ US) obtenu en 2008. Celui-ci est dorénavant dû en 2013 plutôt qu'en 2009.
- La cession-bail de trois 777 de Boeing. Les opérations de cession-bail étaient quasi-achevées en novembre 2009 et ont procuré un produit initial de 95 M\$ (déduction faite des dépôts). Le produit net additionnel de 20 M\$ a été reçu en janvier 2010.
- La 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\$.
- Air Canada a conclu une entente modifiant les conditions du CAC de Jazz. Ces modifications sont entrées en vigueur le 1<sup>er</sup> août 2009 et prévoient une réduction des tarifs payés en vertu du contrat.
- Air Canada a conclu des 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 commissions de 8 M\$. Comme il est mentionné ci-dessus, un montant de 38 M\$ a été remboursé au titre du financement des moteurs de rechange à la clôture de la facilité de crédit.
- En 2009, Air Canada a conclu diverses ententes de financement des stocks en vertu desquelles elle a acquis des stocks de pièces de rechange totalisant 117 M\$ en échange de l'émission de lettres de change. Après la conclusion des ententes, Air Canada a effectué différentes opérations liées à certaines lettres de change qui ont entraîné la comptabilisation de gains de 4 M\$ dans les produits (charges) hors exploitation en 2009. Au 31 décembre 2009, les stocks résiduels sont évalués à 43 M\$, montant qui correspond à leur valeur de réalisation nette estimative. Le paiement final prévu en 2010 aux termes des ententes de financement s'élève à 11 M\$ (11 M\$ US).
- Le remboursement d'un financement avant livraison de 83 M\$ sur le 777 de Boeing pris en livraison au premier trimestre de 2009.
- Air Canada a en outre enregistré un rendement net sur des dépôts de garantie pour dérivés liés au carburant de 285 M\$, tandis que le règlement de contrats dérivés liés au carburant avec position favorable aux contreparties a été de 280 M\$.

**7. Résultats d'exploitation – Comparaison des quatrièmes trimestres de 2009 et de 2008**

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

(en millions de dollars canadiens, sauf les montants par action)	Quatrièmes trimestres		Variation	
	2009	2008	\$	%
<b>Produits d'exploitation</b>				
Passages	2 030 \$	2 182 \$	(152) \$	(7)
Fret	110	113	(3)	(3)
Autres	208	203	5	2
	<b>2 348</b>	<b>2 498</b>	<b>(150)</b>	<b>(6)</b>
<b>Charges d'exploitation</b>				
Carburant avions	601	792	(191)	(24)
Salaires et charges sociales	418	444	(26)	(6)
Redevances aéroportuaires et de navigation	228	230	(2)	(1)
CAC de Jazz	227	237	(10)	(4)
Amortissement	165	174	(9)	(5)
Maintenance avions	202	157	45	29
Restauration et fournitures connexes	69	70	(1)	(1)
Communications et technologies de l'information	64	72	(8)	(11)
Locations avions	85	80	5	6
Commissions	46	40	6	15
Autres	326	348	(22)	(6)
	<b>2 431</b>	<b>2 644</b>	<b>(213)</b>	<b>(8)</b>
<b>Perte d'exploitation</b>	<b>(83)</b>	<b>(146)</b>	<b>63</b>	
<b>Produits (charges) hors exploitation</b>				
Intérêts créditeurs	2	11	(9)	
Intérêts débiteurs	(87)	(88)	1	
Intérêts capitalisés	-	6	(6)	
Perte sur actifs	(25)	(5)	(20)	
Gain sur instruments financiers comptabilisés à la juste valeur	22	32	(10)	
Autres	5	-	5	
	<b>(83)</b>	<b>(44)</b>	<b>(39)</b>	
<b>Perte avant les éléments suivants</b>	<b>(166)</b>	<b>(190)</b>	<b>24</b>	
Participation sans contrôle	(4)	(4)	-	
Écart de change	108	(527)	635	
Économie (charge) d'impôts	6	(6)	12	
<b>Perte du trimestre</b>	<b>(56) \$</b>	<b>(727) \$</b>	<b>671 \$</b>	
<b>BAIIALA<sup>1)</sup></b>	<b>167 \$</b>	<b>108 \$</b>	<b>59 \$</b>	
<b>Perte par action – de base et diluée</b>	<b>(0,25) \$</b>	<b>(7,27) \$</b>	<b>7,02 \$</b>	

1) Voir la rubrique 21, Mesures financières hors PCGR, ci-après pour un rapprochement du BAIIALA au résultat d'exploitation.

**Baisse de 7,0 % des produits passages réseau par rapport au quatrième trimestre de 2008**

Comparativement au quatrième trimestre de 2008, les produits passages ont diminué de 152 M\$ (-7,0 %) pour se fixer à 2 030 M\$ au quatrième trimestre de 2009, par suite de la réduction du rendement unitaire du réseau. Au quatrième trimestre de 2009, les produits passages de la cabine à haut rapport ont représenté 22 % 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 7,2 % du rendement unitaire, vu que le trafic en cabine de haut rapport est demeuré essentiellement stable par rapport au trimestre correspondant de 2008.

Au quatrième trimestre de 2009, Air Canada a accru sa capacité globale de 2,0 % par rapport au quatrième trimestre de 2008. Sur les lignes nord-américaines, la capacité a été rabattue de 1,0 % alors que, sur les lignes internationales, elle augmenté de 5,0 %, par rapport au trimestre correspondant de 2008. Parmi les facteurs à avoir contribué à la variation des produits passages réseau du quatrième trimestre par rapport à un an plus tôt, figurent les suivants :

- Une hausse de 0,4 % du trafic réseau en regard d'une croissance de 2,0 % de la capacité, donnant lieu à un glissement de 1,3 point du coefficient d'occupation par rapport au quatrième trimestre de 2008. L'augmentation de 2,0 % de la capacité réseau au quatrième trimestre de 2009 par rapport au quatrième trimestre de 2008 cadre avec le relèvement de capacité (exprimée en sièges-milles offerts ou « SMO ») de l'ordre de 1,0 % à 2,0 % qu'Air Canada avait projetée dans son communiqué du 6 novembre 2009.
- Un recul de 7,3 % du rendement unitaire réseau par rapport au quatrième trimestre de 2008, par suite du ralentissement économique, de l'accentuation des réductions consenties sur les prix en vue de stimuler le trafic et des diminutions des suppléments carburant en glissement annuel. Il s'agit d'une progression par rapport au fléchissement du rendement unitaire de 8,9 % et 11,2 % au deuxième et au troisième trimestres de 2009, respectivement, par rapport aux périodes correspondantes de 2008. Au quatrième trimestre de 2009, le rendement unitaire en cabine économique a fléchi de 7,6 %, tandis qu'en cabine de haut rapport le repli a été de 7,2 % comparativement au trimestre correspondant de 2008. Tous les segments ont affiché un recul du rendement unitaire hormis le marché transfrontalier.
- Une diminution de 8,8 % des PPSMO par rapport au quatrième trimestre de 2008, attribuable à la fois au repli des rendements unitaires et au fléchissement du coefficient d'occupation. Il s'agit d'une progression par rapport au fléchissement des PPSMO de 11,3 % et 10,2 % au deuxième et au troisième trimestres de 2009, respectivement, par rapport aux périodes correspondantes de 2008.

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

<b>4<sup>e</sup> trimestre 2009 par rapport au 4<sup>e</sup> trimestre 2008</b>	<b>Produits passages Variation (%)</b>	<b>Capacité (SMO) Variation (%)</b>	<b>Trafic (PMP) Variation (%)</b>	<b>Coefficient d'occupation Variation (pts)</b>	<b>Rendement unitaire Variation (%)</b>	<b>PPSMO Variation (%)</b>
Lignes intérieures	(7,9)	(0,6)	(1,3)	(0,5)	(6,7)	(7,3)
Lignes transfrontalières	(3,7)	(1,8)	(5,0)	(2,5)	1,4	(1,9)
Lignes transatlantiques	(4,8)	6,7	2,4	(3,3)	(7,0)	(10,8)
Lignes transpacifiques	(9,7)	6,5	4,2	(1,8)	(13,4)	(15,2)
Autres lignes	(10,8)	(0,1)	3,3	2,6	(13,7)	(10,7)
<b>Réseau</b>	<b>(7,0)</b>	<b>2,0</b>	<b>0,4</b>	<b>(1,3)</b>	<b>(7,3)</b>	<b>(8,8)</b>

**Baisse de 7,9 % des produits passages intérieurs par rapport au quatrième trimestre de 2008**

Pour le quatrième trimestre de 2009, les produits passages intérieurs de 883 M\$ sont en baisse de 77 M\$ (-7,9 %) sur le quatrième trimestre de 2008, en raison d'une baisse de rendement unitaire et d'une diminution du trafic. Au quatrième trimestre de 2009, Air Canada a rabattu de 0,6 % la capacité de ses lignes intérieures par rapport au quatrième trimestre de 2008. Les réductions de capacité sur les lignes transcontinentales ont été largement compensées par les hausses de capacité sur les lignes desservant les Maritimes ainsi que celles dans le centre et l'ouest du Canada. Parmi les facteurs à avoir contribué à la variation des produits passages intérieurs du quatrième trimestre par rapport à un an plus tôt, figurent les suivants :

- Un déclin de 1,3 % du trafic en regard d'une réduction de 0,6 % de la capacité, faisant glisser de 0,5 point le coefficient d'occupation. Toutes les grandes lignes intérieures ont affiché un repli du coefficient d'occupation à l'exception des lignes transcontinentales reliant Toronto, Montréal et Ottawa aux principales villes de l'Ouest canadien, dont Winnipeg, Calgary, Edmonton et Vancouver.
- Une baisse de 6,7 % du rendement unitaire par rapport au quatrième trimestre de 2008, conséquence de la poursuite du ralentissement économique et de l'accentuation des réductions tarifaires visant à stimuler le trafic. Toutes les grandes lignes intérieures ont affiché un recul du rendement unitaire, sauf les lignes de Rapidair reliant Toronto et Montréal/Ottawa.
- Une baisse de 7,3 % des PPSMO par rapport au quatrième trimestre de 2008, principalement attribuable au recul du rendement unitaire mais aussi à celui du coefficient d'occupation.

**Baisse de 3,7 % des produits passages transfrontaliers par rapport au quatrième trimestre de 2008**

Les produits passages transfrontaliers avec les États-Unis, de 405 M\$ pour le quatrième trimestre de 2009, s'inscrivent en baisse de 16 M\$ (-3,7 %) par rapport au quatrième trimestre de 2008, par suite d'un recul du trafic alors que le rendement unitaire a crû de 1,4 % en glissement annuel. Au quatrième trimestre de 2009, la capacité des lignes transfrontalières a été réduite de 1,8 % par rapport au quatrième trimestre de 2008. Parmi les facteurs à avoir contribué à la variation des produits passages transfrontaliers du quatrième trimestre par rapport à un an plus tôt, figurent les suivants :

- Une baisse de 5,0 % du trafic en regard d'une capacité rabattue de 1,8 %, d'où un glissement de 2,5 points du coefficient d'occupation par rapport au quatrième trimestre de 2008.
- Les lignes Toronto-Austin et Vancouver-Sacramento d'Air Canada ont été suspendues au second semestre de 2009, alors qu'elles avaient été exploitées au quatrième 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 demande de voyages d'agrément plus stable, ainsi que par le lancement de lignes au départ de Calgary vers Portland, Honolulu, Maui et vers San Diego.
- Une hausse du rendement unitaire de 1,4 % par rapport au quatrième trimestre de 2008, en raison des améliorations à ce chapitre de toutes les grandes lignes transfrontalières, à l'exception des destinations soleil américaines et des lignes reliant l'Ouest canadien à l'ouest des États-Unis, la capacité supplémentaire et la vive concurrence sur le plan des prix ayant eu une incidence défavorable sur les rendements unitaires. Le rendement unitaire en cabine économique est demeuré stable par rapport au quatrième trimestre de 2008 alors qu'en cabine de haut rapport il a augmenté de 2,7 % en glissement annuel.
- La baisse de 1,9 % des PPSMO par rapport au quatrième trimestre de 2008 était attribuable au recul du coefficient d'occupation.



**Baisse de 4,8 % des produits passages transatlantiques par rapport au quatrième trimestre de 2008**

En ce qui concerne les lignes transatlantiques, les produits passages de 376 M\$ du quatrième trimestre de 2009 se situent en baisse de 18 M\$ (-4,8 %) par rapport au quatrième trimestre de 2008, en raison d'un repli des rendements unitaires alors que le trafic a augmenté de 2,4 % en glissement annuel. Au quatrième trimestre de 2009, la capacité des lignes transatlantiques a été accrue de 6,7 % par rapport au quatrième trimestre de 2008. La capacité a été majorée sur toutes les grandes lignes transatlantiques, à l'exception de l'Espagne et de Tel Aviv où elle a diminué en glissement annuel. Parmi les facteurs à avoir contribué à la variation des produits passages transatlantiques du quatrième trimestre par rapport à un an plus tôt, figurent les suivants :

- Une augmentation de 2,4 % du trafic, en regard d'une augmentation de 6,7 % de la capacité, donnant lieu à un recul de 3,3 points du coefficient d'occupation par rapport au quatrième trimestre de 2008.
- La croissance de la capacité au quatrième trimestre de 2009 a profité du lancement de nouvelles lignes, notamment Montréal-Genève, et de l'accroissement des fréquences sur la ligne Calgary-Francfort, facteurs contrebalancés en partie par la suspension plus tôt au cours de l'exercice de la ligne Toronto-Madrid pour l'hiver et de la réduction des fréquences vers Tel Aviv.
- Une diminution de 7,0 % du rendement unitaire par rapport au quatrième trimestre de 2008, conséquence de la poursuite du ralentissement économique, de l'accentuation des réductions tarifaires visant à stimuler le trafic et des diminutions des suppléments carburant en glissement annuel. En vue de combler la capacité dont la croissance comprimait les rendements d'autant, la progression du trafic au quatrième trimestre a été acceptée à raison de rendements unitaires inférieurs. Toutes les grandes lignes transatlantiques ont affiché un déclin du rendement unitaire, hormis l'Espagne, qui a progressé en glissement annuel.
- Un repli de 10,8 % des PPSMO par rapport au quatrième trimestre de 2008, attribuable aussi bien à la baisse de rendement unitaire qu'à celle du coefficient d'occupation.

**Baisse de 9,7 % des produits passages transpacifiques par rapport au quatrième trimestre de 2008**

Pour le quatrième trimestre de 2009, les produits passages de 199 M\$ pour les lignes transpacifiques sont en baisse de 21 M\$ (-9,7 %) par rapport au quatrième trimestre de 2008, par suite d'une baisse de rendement unitaire alors que le trafic a progressé de 4,2 % en glissement annuel. Au quatrième trimestre de 2009, la capacité a été majorée de 6,5 % par rapport au quatrième trimestre de 2008, avec des augmentations sur toutes les grandes lignes transpacifiques hormis la Corée, dont la capacité a diminué en glissement annuel. Parmi les facteurs à avoir contribué à la variation des produits passages transpacifiques du quatrième trimestre par rapport à un an plus tôt, figurent les suivants :

- Une hausse de 4,2 % du trafic en regard d'une croissance de 6,5 % de la capacité, comprimant de 1,8 point le coefficient d'occupation par rapport au quatrième trimestre de 2008. Air Canada a accru au quatrième trimestre son offre de sièges dans le service transpacifique en relançant le service sans escale entre Toronto et Narita au moyen d'un 777 de Boeing et en augmentant les fréquences entre Vancouver et la Chine.
- Une baisse de 13,4 % du rendement unitaire par rapport au quatrième trimestre de 2008, laquelle traduit la poursuite du ralentissement économique, le maintien de réductions tarifaires dans le but de stimuler le trafic et les diminutions considérables des suppléments carburant en glissement annuel. En vue de combler la capacité dont la croissance comprimait les rendements d'autant, la progression du trafic au quatrième trimestre a été acceptée à raison de rendements unitaires inférieurs. Toutes les grandes lignes transpacifiques ont affiché un déclin du rendement unitaire.
- Un repli de 15,2 % des PPSMO par rapport au quatrième trimestre de 2008, attribuable surtout à la baisse de rendement unitaire ainsi qu'à celle du coefficient d'occupation.

**Baisse de 10,8 % des autres produits passages par rapport au quatrième trimestre de 2008**

Les produits passages tirés des autres lignes (Pacifique-Sud, Antilles, Mexique et Amérique du Sud), de 167 M\$ au quatrième trimestre de 2009, ont régressé de 20 M\$ (-10,8 %) par rapport au quatrième trimestre de 2008, en raison d'une baisse de rendement unitaire alors que le trafic global a augmenté de 3,3 % en glissement annuel. La croissance de la capacité sur les services Pacifique-Sud et Antilles a été largement atténuée par la réduction de la capacité des lignes vers le Mexique. Parmi les facteurs à avoir contribué à la variation des autres produits passages du quatrième trimestre par rapport à un an plus tôt, figurent les suivants :

- Une hausse de 3,3 % du trafic en regard d'une réduction de 0,1 % de la capacité, faisant progresser de 2,6 points le coefficient d'occupation par rapport au trimestre correspondant de 2008.
- Un repli de 13,7 % du rendement unitaire par rapport au quatrième trimestre de 2008, lequel traduit le ralentissement économique, l'accentuation des réductions tarifaires dans le but de stimuler le trafic, la vive concurrence à l'égard des prix et les diminutions des suppléments carburant en glissement annuel. Le rendement unitaire de toutes les grandes lignes s'est replié.
- Une baisse de 10,7 % des PPSMO par rapport au quatrième trimestre de 2008, venue d'une baisse de rendement unitaire.

**Baisse de 3 % des produits fret par rapport au quatrième trimestre de 2008**

Pour le quatrième trimestre de 2009, les produits fret sont de 110 M\$, en baisse de 3 M\$ (-3 %) par rapport au quatrième trimestre de 2008. Il s'agit d'une nette amélioration par rapport au repli beaucoup plus prononcé des produits en glissement annuel constaté aux trois premiers trimestres de 2009.

Le trafic de fret aérien s'est accru de 25 % au quatrième trimestre de 2009 par rapport à un an plus tôt en raison de la forte croissance des lignes transpacifiques et transatlantiques, puisqu'au cours des neuf premiers mois de 2009, le trafic de fret aérien classique s'est effrité en moyenne de 15 % en glissement annuel. Cependant, au quatrième trimestre de 2008, la morosité économique touchait déjà défavorablement les niveaux de trafic. À l'échelle du réseau, le rendement fret par tonne-mille payante (« TMP ») a diminué de 22 % par rapport à 2008, par suite surtout de la réduction des suppléments carburant, de l'intensification de la concurrence tarifaire sur certains marchés et, dans une moindre mesure, de l'incidence défavorable de l'appréciation du dollar canadien par rapport à d'autres devises.

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

- Une diminution de 13 % des produits fret intérieurs, en regard d'une hausse de 6 % du trafic et d'une baisse de 18 % du rendement unitaire par TMP. La capacité intérieure a été réduite de 5 % par rapport au quatrième trimestre de 2008.
- Une diminution de 13 % des produits fret transatlantiques, en regard d'une hausse de 17 % du trafic et d'une baisse de 25 % du rendement unitaire par TMP. La capacité transatlantique a été accrue de 7 % par rapport au quatrième trimestre de 2008.
- Une croissance de 18 % des produits fret transpacifiques, en regard d'une hausse de 40 % du trafic et d'une baisse de 15 % du rendement unitaire par TMP. La capacité transpacifique a été accrue de 7 % par rapport au quatrième trimestre de 2008.
- Le regain du dollar canadien par rapport au quatrième trimestre de 2008 a eu des retombées négatives de 4 M\$ sur les produits libellés en devises au quatrième trimestre de 2009.

**Hausse de 2 % des autres produits par rapport au quatrième trimestre de 2008**

Les autres produits, de 208 M\$ au quatrième trimestre de 2009, sont en hausse de 5 M\$ (+2 %) par rapport au quatrième trimestre de 2008, par suite surtout d'une augmentation de 18 M\$ des produits tirés de tiers à Vacances Air Canada, alimentée essentiellement par la hausse du trafic passagers. Cette augmentation a été en partie contrebalancée par la réduction des produits tirés de la sous-location d'avions au cours du trimestre, attribuable surtout à l'incidence défavorable de l'appréciation du dollar canadien sur les locations avions libellées en dollars américains et à la vente de deux appareils A340-300 d'Airbus qui étaient sous-loués à un tiers au quatrième trimestre de 2008.

**Baisse de 9,8 % (baisse de 3,2 %, exclusion faite de la charge de carburant) des CESMO par rapport au quatrième trimestre de 2008**

Les charges d'exploitation s'établissent à 2 431 M\$ au quatrième trimestre de 2009, en baisse de 213 M\$ (-8 %) par rapport au quatrième trimestre de 2008. Au quatrième trimestre de 2009, l'appréciation du dollar canadien par rapport au dollar américain au quatrième trimestre de 2008 a comprimé les charges d'exploitation de 105 M\$ en regard du quatrième trimestre de 2008.

Pour le quatrième trimestre de 2009, le coût unitaire (à savoir les charges d'exploitation par siège-mille offert ou « CESMO ») s'est replié de 9,8 % par rapport au quatrième trimestre de 2008. Exclusion faite de la charge de carburant, les CESMO ont fléchi de 3,2 % en glissement annuel, par suite surtout de l'incidence favorable de l'appréciation du dollar canadien vis-à-vis du dollar américain, qui représentait environ 85 % de la baisse des CESMO (exclusion faite de la charge de carburant), ainsi que de la diminution des salaires et des charges sociales. Ces réductions des CESMO (exclusion faite de la charge de carburant) ont été en partie contrebalancées par l'accroissement de 45 M\$ en glissement annuel des frais de maintenance avions au trimestre correspondant de 2008.

La baisse de 3,2 % des CESMO (exclusion faite de la charge de carburant) pour le quatrième trimestre de 2009 cadre avec les projections de recul de 3 % à 4 % des CESMO (exclusion faite de la charge de carburant) figurant dans le communiqué d'Air Canada du 6 novembre 2009.

Le tableau ci-après compare les charges d'exploitation par siège-mille offert par Air Canada pour le quatrième trimestre de 2009 à celles du trimestre correspondant de 2008.

(en cents par siège-mille offert)	Quatrièmes trimestres		Variation	
	2009	2008	en cents	%
Salaires	2,61	2,71	(0,10)	(3,7)
Charges sociales	0,41	0,56	(0,15)	(26,8)
Coûts de propriété (LAA) <sup>1)</sup>	1,81	1,87	(0,06)	(3,2)
Redevances aéroportuaires	1,65	1,70	(0,05)	(2,9)
CAC de Jazz	1,64	1,74	(0,10)	(5,7)
Maintenance avions	1,46	1,16	0,30	25,9
Restauration et fournitures connexes	0,49	0,52	(0,03)	(5,8)
Communications et technologies de l'information	0,46	0,53	(0,07)	(13,2)
Commissions	0,33	0,29	0,04	13,8
Autres	2,35	2,56	(0,21)	(8,2)
<b>Charges d'exploitation, exclusion faite de la charge de carburant<sup>2)</sup></b>	<b>13,21</b>	<b>13,64</b>	<b>(0,43)</b>	<b>(3,2)</b>
Carburant avions	4,36	5,84	(1,48)	(25,3)
<b>Total des charges d'exploitation</b>	<b>17,57</b>	<b>19,48</b>	<b>(1,91)</b>	<b>(9,8)</b>

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

2) Voir la rubrique 21, Mesures financières hors PCGR, pour un complément d'information.

**Baisse de 24 % de la charge de carburant par rapport au quatrième trimestre de 2008**

Pour le quatrième trimestre de 2009, la charge de carburant s'établit à 601 M\$, en baisse de 191 M\$ (-24 %) par rapport au quatrième trimestre de 2008. Parmi les facteurs à avoir contribué à la variation de la charge de carburant du quatrième trimestre par rapport à un an plus tôt, figurent :

- La baisse du prix de base du carburant, responsable d'une diminution de 112 M\$.
- L'incidence favorable de l'appréciation du dollar canadien vis-à-vis du dollar américain, qui a donné lieu à une contraction de 55 M\$ de la charge de carburant au quatrième trimestre de 2009.
- Des pertes de couverture sur le carburant de 85 M\$ au quatrième trimestre de 2009, contre des pertes de couverture de 111 M\$ au quatrième trimestre de 2008, soit une variation favorable de 26 M\$ par rapport au quatrième trimestre de 2008.

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)	Quatrièmes trimestres		Variation	
	2009	2008	\$	%
Charge de carburant selon les PCGR <sup>1)</sup>	599 \$	788 \$	(189) \$	(24)
<i>Ajouter : Gains (pertes) de couverture sur le carburant incorporés à la charge de carburant</i>	(85)	(111)	26	23
<i>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)<sup>2)</sup></i>	12	91	(79)	(87)
<b>Coût économique du carburant – hors PCGR<sup>3)</sup></b>	<b>526 \$</b>	<b>768 \$</b>	<b>(242) \$</b>	<b>(32)</b>
Consommation de carburant (en milliers de litres)	824 911	822 011	2 900	-
Coût du litre de carburant (en cents) – selon les PCGR	72,6	95,8	(23,2)	(24)
Coût du litre de carburant (en cents) – exclusion faite des couvertures sur le carburant	62,3	82,2	(19,9)	(24)
Coût économique du litre de carburant (en cents) – hors PCGR	63,7	93,2	(29,5)	(32)

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

2) Ne comprend pas les contrats de couverture de 20 M\$ résiliés par anticipation au quatrième trimestre de 2009 et couvrant la consommation de carburant de 2010.

3) Le coût économique du carburant est une mesure hors PCGR utilisée par Air Canada qui pourrait ne pas être comparable 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. Il fait exclusion des gains et pertes comptables hors trésorerie liés à des instruments dérivés liés au carburant.

### **Salaires et charges sociales de 418 M\$ au quatrième trimestre de 2009, en baisse de 26 M\$ (-6 %) par rapport au quatrième trimestre de 2008**

Les charges salariales s'établissent au total à 362 M\$ pour le quatrième trimestre de 2009, en baisse de 7 M\$ (-2 %) par rapport au quatrième 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 1 131 ETP (-4,8 %) par rapport au trimestre correspondant de 2008. Cette réduction a été en partie annulée par une augmentation de 0,8 % du salaire moyen par rapport au quatrième trimestre de 2008. En outre, au quatrième trimestre de 2009, Air Canada a inscrit des charges de 5 M\$ relativement au programme de compression des effectifs non syndiqués. Aucune charge de la sorte n'avait été comptabilisée au trimestre correspondant de 2008.

Les charges sociales s'établissent à 56 M\$ pour le quatrième trimestre de 2009, en baisse de 19 M\$ (-29 %) par rapport au quatrième 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 10.6 du présent rapport pour une analyse des obligations de capitalisation des retraites d'Air Canada.

**Diminution de 4 % des frais payés au titre du CAC de Jazz par rapport au quatrième trimestre de 2008**

Les frais payés à Jazz au titre du contrat d'achat de capacité se sont chiffrés à 227 M\$ au quatrième trimestre de 2009, contre 237 M\$ au quatrième trimestre de 2008, en baisse de 10 M\$ (-4 %). Cette baisse en glissement annuel tient surtout à l'effet de la diminution des vols, qui s'est traduite par un repli de 8 M\$, à l'incidence favorable du change sur les charges libellées en dollars américains qu'Air Canada paie au titre du CAC de Jazz et qui a représenté 6 M\$ de la baisse, ainsi qu'à l'incidence de la réduction des majorations tarifaires au titre du CAC de Jazz dans la foulée de la modification du CAC de Jazz entrée en vigueur le 1<sup>er</sup> août 2009 et qui a représenté une baisse de 8 M\$. Ces baisses ont été en partie contrebalancées par l'augmentation de 12 M\$ des tarifs au titre du CAC de Jazz en glissement annuel, dont une tranche de 8 M\$ est attribuable à la hausse des coûts de maintenance du parc vieillissant de Jazz.

**Baisse de 2 % des coûts de propriété par rapport au quatrième trimestre de 2008**

Les coûts de propriété (à savoir les loyers d'avions et l'amortissement) s'élèvent à 250 M\$ pour le quatrième trimestre de 2009, en baisse de 4 M\$ (-2 %) par rapport au quatrième trimestre de 2008. Parmi les facteurs à avoir contribué à la variation des coûts de propriété du quatrième trimestre par rapport à un an plus tôt, figurent :

- Les variations des valeurs résiduelles des avions, qui ont représenté un glissement de 9 M\$ de la charge d'amortissement.
- L'effet de l'appréciation du dollar canadien vis-à-vis du dollar américain, qui a comprimé de 7 M\$ les loyers d'avions.

Ces baisses ont été en partie annulées par :

- L'ajout d'appareils neufs de type 777 de Boeing au parc en exploitation d'Air Canada, qui a compté pour une hausse de 14 M\$.

**Augmentation de 29 % des frais de maintenance avions par rapport au quatrième trimestre de 2008**

Pour le quatrième trimestre de 2009, les frais de maintenance avions se chiffrent à 202 M\$, en hausse de 45 M\$ (+29 %) par rapport au quatrième trimestre de 2008. Parmi les facteurs à avoir contribué à la variation des frais de maintenance avions du quatrième trimestre par rapport à un an plus tôt, figurent :

- Une augmentation nette de 41 M\$ des frais de maintenance des cellules, surtout attribuable au calendrier et à la portée des activités de maintenance sur les parcs d'appareils A319 et A320 d'Airbus et 767-300 de Boeing, en particulier la révision majeure périodique qui s'imposait pour les A319, livrés au milieu des années 1990. Les initiatives de compression de coûts ont rapporté des économies d'environ 9 M\$ au titre des frais de maintenance avions au quatrième trimestre de 2009.
- Une augmentation nette de 19 M\$ des frais d'entretien moteurs, en raison surtout d'une campagne sectorielle visant le retrait des aubes de turbine haute pression du moteur des A320 qui a conduit au retrait des aubes plus rapidement que prévu. L'accroissement du volume des activités d'entretien moteurs sur les appareils 777 de Boeing et E175 d'Embraer a aussi contribué à cette hausse.
- La hausse nette de 9 M\$ des frais d'entretien de composants, principalement reliée aux appareils 777 de Boeing et E175 et E190 d'Embraer qui nécessitaient des travaux d'entretien mais n'étaient plus couverts par la garantie. Dans le but d'atténuer ces frais, Air Canada a récemment conclu des contrats à long terme avec divers fournisseurs aux termes desquels Air Canada a vendu une partie de ses stocks de composants de 777 de Boeing moyennant un produit de 20 M\$ et obtenu des prix plus avantageux.

Ces augmentations ont été en partie annulées par :

- L'incidence de l'appréciation du dollar canadien par rapport au dollar américain sur les frais de maintenance (surtout moteurs et composants) libellés en dollars américains, qui ont amené une diminution de 10 M\$ des frais de maintenance avions par rapport au quatrième trimestre de 2008.

**Diminution de 1 % des frais de restauration et de fournitures connexes par rapport au quatrième trimestre de 2008**

Pour le quatrième trimestre de 2009, les frais de restauration et de fournitures connexes se chiffrent à 69 M\$, soit 1 M\$ de moins (-1 %) qu'au quatrième trimestre de 2008, malgré la croissance de 0,4 % du trafic passagers. L'effet des initiatives de compression des coûts, notamment la réduction des tarifs contractuels, compte parmi les facteurs expliquant cette baisse par rapport au trimestre correspondant de 2008.

**Diminution de 11 % des charges liées aux communications et aux technologies de l'information par rapport au quatrième trimestre de 2008**

Au quatrième trimestre de 2009, la charge liée aux communications et aux technologies de l'information s'établit à 64 M\$, en baisse de 8 M\$ (-11 %) par rapport au quatrième trimestre de 2008 en raison de la réduction des dépenses consacrées aux projets de technologies de l'information et des économies réalisées à la suite de la renégociation du contrat conclu avec un important fournisseur de services de technologies de l'information.

**Hausse de 15 % des commissions par rapport au quatrième trimestre de 2008**

Pour le quatrième trimestre de 2009, les 46 M\$ versés en commissions sont de 6 M\$ supérieures (+15 %) à celles du quatrième trimestre de 2008, en regard d'une diminution de 7 % des produits passages. L'incidence de la hausse des ventes de passages et la modification de la structure des commissions à Vacances Air Canada ont gonflé de 3 M\$ les commissions versées au quatrième trimestre de 2009. L'instauration d'une commission de 7 % à l'intention des agences de voyages canadiennes proposant les tarifs *Tango* sur ses vols intra-Canada a entraîné la hausse des commissions versées. Dans l'ensemble, d'après l'analyse de la direction, les avantages de ces mesures ont surpassé les coûts en permettant à la Société d'accroître les produits passages.

**Baisse de 6 % des autres charges d'exploitation par rapport au quatrième trimestre de 2008**

Les autres charges d'exploitation se chiffrent à 326 M\$ pour le quatrième trimestre de 2009, en baisse de 22 M\$ (-6 %) par rapport au quatrième trimestre de 2008. Le repli des autres charges d'exploitation était principalement attribuable à des rajustements favorables de taux à l'égard d'opérations libellées en devises.

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

(en millions de dollars canadiens)	Quatrièmes trimestres		Variation	
	2009	2008	\$	%
Portion terrestre des forfaits de Vacances Air Canada	47 \$	49 \$	(2) \$	(4)
Cartes de crédit	45	44	1	2
Services d'escale	45	45	-	-
Location et entretien d'immeubles	35	35	-	-
Frais et services divers	33	30	3	10
Frais d'équipages (restauration, transport et hébergement)	29	30	(1)	(3)
Autres charges	92	115	(23)	(20)
	<b>326 \$</b>	<b>348 \$</b>	<b>(22) \$</b>	<b>(6)</b>

**Charges hors exploitation de 83 M\$ au quatrième trimestre de 2009**

Les charges hors exploitation se chiffrent à 83 M\$ pour le quatrième trimestre de 2009, contre des charges hors exploitation de 44 M\$ au quatrième trimestre de 2008. Parmi les facteurs à avoir contribué à la variation des charges hors exploitation du quatrième trimestre par rapport à un an plus tôt, figurent :

- La hausse de 14 M\$ des intérêts débiteurs nets par rapport au quatrième trimestre de 2008, attribuable à :
  - Une diminution de 9 M\$ des intérêts créditeurs, attribuable à la baisse des taux d'intérêt.
  - Une baisse de 1 M\$ des intérêts débiteurs par suite surtout des opérations de financement réalisées en 2009. En outre, au quatrième trimestre de 2009, Air Canada a inscrit une charge de 8 M\$ au titre des intérêts débiteurs relativement à la cession-bail de trois appareils de Boeing. Ces augmentations ont été contrebalancées par la baisse des taux d'intérêt moyens en glissement annuel, les répercussions favorables du change sur les intérêts débiteurs au quatrième trimestre de 2009 et la diminution des intérêts débiteurs sur les acomptes avant livraison sur des 777 de Boeing comparativement au trimestre correspondant de 2008.
  - Une baisse de 6 M\$ des intérêts capitalisés par rapport au quatrième trimestre de 2008.
- Au quatrième trimestre de 2009, Air Canada a inscrit une perte sur actifs de 24 M\$ relativement à la cession-bail de trois appareils 777 de Boeing, comparativement à une perte sur actifs de 5 M\$ inscrite au quatrième trimestre de 2008.
- Le gain de 22 M\$ lié aux ajustements de juste valeur des instruments dérivés pour le quatrième trimestre de 2009, contre un gain de 32 M\$ au trimestre correspondant de 2008. Le gain évalué à la valeur de marché sur les instruments financiers constaté en 2009 est principalement lié à la variation de la juste valeur des dérivés liés au carburant.

**Gain de change de 108 M\$ au quatrième trimestre de 2009**

Pour le quatrième trimestre de 2009, le gain de change, principalement lié à la dette à long terme libellée en dollars américains, s'est établi à 108 M\$, contre une perte de change de 527 M\$ au quatrième trimestre de 2008. Le gain du quatrième trimestre de 2009 est surtout attribuable à l'appréciation du dollar canadien entre le 30 septembre 2009 et le 31 décembre 2009. Pour 1 \$ US, le taux de change à midi, le 31 décembre 2009, était de 1,0466 \$ CA, tandis qu'il était de 1,0722 \$ CA le 30 septembre 2009, à midi.

**Économie d'impôts de 6 M\$ au quatrième trimestre de 2009**

Pour le quatrième trimestre de 2009, Air Canada a inscrit une économie d'impôts de 6 M\$ sur sa perte avant impôts de 62 M\$, principalement attribuable à un rajustement au titre des impôts exigibles de l'exercice.

**8. Résultats d'exploitation – Comparaison des exercices 2009 et 2008**

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

(en millions de dollars canadiens, sauf les montants par action)	Exercices		Variation	
	2009	2008	\$	%
<b>Produits d'exploitation</b>				
Passages	8 499 \$	9 713 \$	(1 214) \$	(12)
Fret	358	515	(157)	(30)
Autres	882	854	28	3
	<b>9 739</b>	<b>11 082</b>	<b>(1 343)</b>	<b>(12)</b>
<b>Charges d'exploitation</b>				
Carburant avions	2 448	3 419	(971)	(28)
Salaires et charges sociales	1 751	1 877	(126)	(7)
Redevances aéroportuaires et de navigation	971	1 001	(30)	(3)
CAC de Jazz	973	948	25	3
Amortissement	660	694	(34)	(5)
Maintenance avions	759	659	100	15
Restauration et fournitures connexes	291	314	(23)	(7)
Communications et technologies de l'information	293	286	7	3
Locations avions	335	279	56	20
Commissions	186	194	(8)	(4)
Autres	1 388	1 450	(62)	(4)
	<b>10 055</b>	<b>11 121</b>	<b>(1 066)</b>	<b>(10)</b>
<b>Perte d'exploitation avant l'élément ci-dessous</b>	<b>(316)</b>	<b>(39)</b>	<b>(277)</b>	
Provision pour les enquêtes sur le fret	-	(125)	125	
<b>Perte d'exploitation</b>	<b>(316)</b>	<b>(164)</b>	<b>(152)</b>	
<b>Produits (charges) hors exploitation</b>				
Intérêts créditeurs	14	57	(43)	
Intérêts débiteurs	(373)	(319)	(54)	
Intérêts capitalisés	4	37	(33)	
Perte sur actifs	(95)	(34)	(61)	
Gain sur instruments financiers comptabilisés à la juste valeur	95	92	3	
Autres	-	(3)	3	
	<b>(355)</b>	<b>(170)</b>	<b>(185)</b>	
<b>Perte avant les éléments suivants</b>	<b>(671)</b>	<b>(334)</b>	<b>(337)</b>	
Participation sans contrôle	(15)	(12)	(3)	
Écart de change	657	(655)	1 312	
Économie (charge) d'impôts	5	(24)	29	
<b>Perte de l'exercice</b>	<b>(24) \$</b>	<b>(1 025) \$</b>	<b>1 001 \$</b>	
<b>BAILALA avant provision pour les enquêtes et procédures relatives au fret<sup>1)</sup></b>	<b>679 \$</b>	<b>934 \$</b>	<b>(255) \$</b>	
<b>BAILALA<sup>1)</sup></b>	<b>679 \$</b>	<b>809 \$</b>	<b>(130) \$</b>	
<b>Perte par action – de base et diluée</b>	<b>(0,18) \$</b>	<b>(10,25) \$</b>	<b>10,07 \$</b>	

1) Voir la rubrique 21, Mesures financières hors PCGR, ci-après pour un rapprochement du BAILALA avant provision pour les enquêtes et procédures relatives au fret au résultat d'exploitation et du BAILALA au résultat d'exploitation.



**Baisse de 12,5 % des produits passages réseau par rapport à 2008**

Les produits passages pour le réseau totalisent 8 499 M\$ en 2009, en baisse de 1 214 M\$ (-12,5 %) sur l'exercice précédent, en raison des reculs du rendement unitaire et du trafic. La baisse des produits passages tirés de la cabine de haut rapport a représenté 405 M\$ (plus de -33 %) de la diminution totale des produits passages réseau. En 2009, Air Canada a réduit sa capacité globale de 4,4 %. La capacité sur le marché nord-américain a été réduite de 5,1 % alors que celle sur le marché international a diminué de 3,7 % par rapport à 2008. Parmi les facteurs à avoir contribué à la variation des produits passages réseau en glissement annuel, figurent :

- Une baisse de 5,2 % du trafic en raison d'une réduction de la capacité de 4,4 % qui a comprimé de 0,7 point le coefficient d'occupation par rapport à 2008. Le fléchissement de 4,4 % de la capacité réseau en 2009 en regard de 2008 cadre avec le repli de capacité en SMO de l'ordre de 4,25 % à 4,75 % qu'Air Canada avait projeté dans son communiqué du 6 novembre 2009.
- Une diminution de 7,6 % du rendement unitaire réseau par rapport à 2008, attribuable à la conjoncture défavorable, au repli des voyages d'affaires à haut rendement et à l'intensification de la concurrence sur le plan des prix. La réduction des suppléments carburant a également été un facteur dans le recul du rendement unitaire en glissement annuel.
- La dépréciation du dollar canadien en 2009 par rapport à 2008, qui a eu des retombées positives de 184 M\$ sur les produits libellés en devises en 2009.
- La diminution de 8,4 % des PPSMO par rapport à 2008 s'explique principalement par le repli du rendement unitaire, mais aussi la baisse du coefficient d'occupation.

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

<b>2009 par rapport à 2008</b>	<b>Produits passages Variation (%)</b>	<b>Capacité (SMO) Variation (%)</b>	<b>Trafic (PMP) Variation (%)</b>	<b>Coefficient d'occupation Variation (pts)</b>	<b>Rendement unitaire Variation (%)</b>	<b>PPSMO Variation (%)</b>
Lignes intérieures	(12,6)	(3,7)	(4,1)	(0,3)	(8,7)	(9,1)
Lignes transfrontalières	(12,5)	(7,7)	(9,6)	(1,6)	(3,2)	(5,1)
Lignes transatlantiques	(8,6)	1,4	(0,6)	(1,7)	(8,0)	(9,9)
Lignes transpacifiques	(16,7)	(12,5)	(11,7)	0,8	(5,7)	(4,8)
Autres lignes	(15,8)	(1,7)	(2,3)	(0,5)	(13,8)	(14,4)
<b>Réseau</b>	<b>(12,5)</b>	<b>(4,4)</b>	<b>(5,2)</b>	<b>(0,7)</b>	<b>(7,6)</b>	<b>(8,4)</b>

À l'égard du réseau, le tableau ci-dessous présente les variations en pourcentage et en glissement annuel des produits passages, de la capacité, du trafic, du coefficient d'occupation, du rendement unitaire et des PPSMO par trimestre et pour l'exercice.

<b>Réseau</b>	<b>2009 par rapport à 2008 (% variation)</b>				
	<b>T1</b>	<b>T2</b>	<b>T3</b>	<b>T4</b>	<b>Exercice</b>
Produits passages	(13,0)	(16,1)	(13,2)	(7,0)	(12,5)
Capacité (SMO)	(10,3)	(5,4)	(3,3)	2,0	(4,4)
Trafic (PMP)	(10,9)	(7,9)	(2,1)	0,4	(5,2)
Coefficient d'occupation (variation en pts)	(0,5)	(2,2)	1,0	(1,3)	(0,7)
Rendement unitaire	(2,3)	(8,9)	(11,2)	(7,3)	(7,6)
PPSMO	(3,0)	(11,3)	(10,2)	(8,8)	(8,4)

**Diminution de 12,6 % des produits passages intérieurs par rapport à 2008**

En 2009, les produits passages des lignes intérieures se chiffrent à 3 591 M\$, soit 517 M\$ de moins (-12,6 %) qu'en 2008, en raison d'une baisse de 8,7 % du rendement unitaire et de 4,1 % du trafic. En 2009, toutes les grandes lignes ont fait l'objet de réductions de capacité à l'exception des lignes desservant les Maritimes ainsi que celles dans le centre et l'ouest du Canada. Parmi les facteurs à avoir contribué à la variation des produits passages intérieurs en glissement annuel, figurent :

- Un déclin de 4,1 % du trafic en regard d'une réduction de 3,7 % de la capacité, faisant glisser de 0,3 point le coefficient d'occupation. Toutes les grandes lignes intérieures ont affiché un repli du coefficient d'occupation à l'exception des lignes transcontinentales.
- Une baisse de 8,7 % du rendement unitaire par rapport à 2008, conséquence de la poursuite du ralentissement économique entraînant le recul des réservations de produits à rendement supérieur et l'accentuation des réductions tarifaires visant à stimuler le trafic. Toutes les grandes lignes intérieures ont affiché un recul du rendement unitaire.
- La dépréciation du dollar canadien en 2009 a eu des retombées positives de 38 M\$ par rapport à 2008 pour ce qui est des produits libellés en devises en 2009.
- Une baisse de 9,1 % des PPSMO par rapport à 2008, principalement attribuable au recul du rendement unitaire.

À l'égard des lignes intérieures, le tableau ci-dessous présente les variations en pourcentage et en glissement annuel des produits passages, de la capacité, du trafic, du coefficient d'occupation, du rendement unitaire et des PPSMO par trimestre et pour l'exercice.

Canada	2009 par rapport à 2008 (% variation)				Exercice
	T1	T2	T3	T4	
Produits passages	(11,4)	(17,0)	(13,3)	(7,9)	(12,6)
Capacité (SMO)	(7,3)	(5,8)	(1,5)	(0,6)	(3,7)
Trafic (PMP)	(8,3)	(8,2)	0,7	(1,3)	(4,1)
Coefficient d'occupation (variation en pts)	(1,0)	(2,1)	1,8	(0,5)	(0,3)
Rendement unitaire	(3,3)	(9,5)	(13,6)	(6,7)	(8,7)
PPSMO	(4,4)	(11,9)	(11,7)	(7,3)	(9,1)

**Diminution de 12,5 % des produits passages transfrontaliers par rapport à 2008**

En 2009, les produits passages des lignes transfrontalières avec les États-Unis se chiffrent à 1 641 M\$, en baisse de 235 M\$ (-12,5 %) sur 2008, en raison d'une baisse du trafic et du rendement unitaire. La capacité de toutes les grandes lignes transfrontalières a été rabattue, hormis les lignes vers la Floride. Parmi les facteurs à avoir contribué à la variation des produits passages transfrontaliers en glissement annuel, figurent :

- Une baisse de 9,6 % du trafic en regard d'une capacité rabattue de 7,7 %, d'où un glissement de 1,6 point du coefficient d'occupation par rapport à 2008.
- Un recul de 3,2 % du rendement unitaire par rapport à 2008, en raison du ralentissement économique qui se poursuit et de l'accentuation des réductions de tarifs afin de stimuler le trafic, outre les pressions encore plus vives sur les prix en raison de l'accroissement de la concurrence dans le segment des voyages d'agrément aux États-Unis. Le recul du rendement unitaire a touché toutes les grandes lignes transfrontalières, à l'exception des lignes court-courriers d'affaires entre l'est du Canada et le nord-est des États-Unis.
- La dépréciation du dollar canadien en 2009 par rapport à 2008 a eu des retombées positives de 60 M\$ sur les produits libellés en devises en 2009.
- La baisse de 5,1 % des PPSMO par rapport à 2008 était attribuable au recul du rendement unitaire et du coefficient d'occupation.

À l'égard des lignes transfrontalières, le tableau ci-dessous présente les variations en pourcentage et en glissement annuel des produits passages, de la capacité, du trafic, du coefficient d'occupation, du rendement unitaire et des PPSMO par trimestre et pour l'exercice.

Lignes transfrontalières	2009 par rapport à 2008 (% variation)				
	T1	T2	T3	T4	Exercice
Produits passages	(17,2)	(14,4)	(13,1)	(3,7)	(12,5)
Capacité (SMO)	(13,7)	(4,7)	(8,8)	(1,8)	(7,7)
Trafic (PMP)	(14,4)	(9,5)	(8,0)	(5,0)	(9,6)
Coefficient d'occupation (variation en pts)	(0,7)	(3,9)	0,7	(2,5)	(1,6)
Rendement unitaire	(3,4)	(5,4)	(5,4)	1,4	(3,2)
PPSMO	(4,1)	(10,2)	(4,6)	(1,9)	(5,1)

### Baisse de 8,6 % des produits passages transatlantiques par rapport à 2008

En ce qui concerne les lignes transatlantiques, les produits passages de 1 721 M\$ en 2009 se situent en baisse de 162 M\$ (-8,6 %) par rapport à 2008, en raison d'un repli du rendement unitaire et, dans une moindre mesure, du trafic. En 2009, la capacité de toutes les grandes lignes transatlantiques a été accrue de 1,4 % par rapport à 2008. La capacité a été majorée sur toutes les grandes lignes transatlantiques, à l'exception des marchés du Royaume-Uni et de Tel Aviv, où elle a diminué en glissement annuel. Parmi les facteurs à avoir contribué à la variation des produits passages transatlantiques en glissement annuel, figurent :

- Une diminution de 0,6 % du trafic, en regard d'une augmentation de 1,4 % de la capacité, donnant lieu à un recul de 1,7 point du coefficient d'occupation par rapport à 2008.
- Une diminution de 8,0 % du rendement unitaire par rapport à 2008, conséquence de la poursuite du ralentissement économique et de l'accentuation des réductions tarifaires visant à stimuler le trafic. La cabine à haut rapport a affiché un recul marqué du rendement unitaire étant donné l'instauration d'initiatives visant à réduire encore davantage les tarifs de classe Super Affaires et les prix des produits connexes, afin de stimuler le trafic à haut rendement. Toutes les grandes lignes transatlantiques ont affiché un déclin du rendement unitaire.
- La dépréciation du dollar canadien en 2009 par rapport à 2008 a eu des retombées positives de 23 M\$ sur les produits libellés en devises en 2009.
- Un repli de 9,9 % des PPSMO par rapport à 2008, attribuable aussi bien à la baisse de rendement unitaire qu'à celle du coefficient d'occupation.

À l'égard des lignes transatlantiques, le tableau ci-dessous présente les variations en pourcentage et en glissement annuel des produits passages, de la capacité, du trafic, du coefficient d'occupation, du rendement unitaire et des PPSMO par trimestre et pour l'exercice.

Lignes transatlantiques	2009 par rapport à 2008 (% variation)				
	T1	T2	T3	T4	Exercice
Produits passages	(12,7)	(11,1)	(6,7)	(4,8)	(8,6)
Capacité (SMO)	(9,7)	(0,1)	6,8	6,7	1,4
Trafic (PMP)	(12,9)	(1,6)	5,9	2,4	(0,6)
Coefficient d'occupation (variation en pts)	(2,7)	(1,3)	(0,8)	(3,3)	(1,7)
Rendement unitaire	0,1	(9,7)	(11,8)	(7,0)	(8,0)
PPSMO	(3,4)	(11,0)	(12,6)	(10,8)	(9,9)

**Baisse de 16,7 % des produits passages transpacifiques par rapport à 2008**

En 2009, les produits passages de 829 M\$ pour les lignes transpacifiques sont en baisse de 166 M\$ (-16,7 %) par rapport à 2008, par suite principalement d'une baisse de 11,7 % du trafic. En 2009, la capacité a été rabattue de 12,5 % par rapport à 2008, avec des réductions sur toutes les grandes lignes transpacifiques hormis Hong Kong, dont la capacité a augmenté en glissement annuel. Parmi les facteurs à avoir contribué à la variation des produits passages transpacifiques en glissement annuel, figurent :

- Une baisse de 11,7 % du trafic en regard d'une régression de 12,5 % de la capacité, qui a relevé de 0,8 point le coefficient d'occupation par rapport à 2008. Air Canada a accru son offre de sièges sur Hong Kong en remplaçant l'A340 d'Airbus par un appareil plus gros, soit le 777 de Boeing. Toutefois, elle a réduit les fréquences à destination de la Corée, y compris, la suspension en glissement annuel du service sans escale de Toronto, la réduction des fréquences entre Vancouver et la Chine et la suspension de la ligne Toronto-Narita au premier trimestre de 2009. Ces facteurs ont en revanche été atténués par le relancement du service sans escale entre Toronto et Narita au quatrième trimestre de 2009.
- Une baisse de 5,7 % du rendement unitaire par rapport à 2008, laquelle traduit la poursuite du ralentissement économique, l'accentuation des réductions tarifaires dans le but de stimuler le trafic, les préoccupations suscitées par le virus H1N1, qui ont surtout touché le Japon et, dans une moindre mesure, la Chine et la Corée, ainsi que les diminutions des suppléments carburant en glissement annuel. La cabine à haut rapport a affiché un recul marqué du rendement unitaire étant donné l'instauration d'initiatives visant à réduire encore davantage les tarifs de classe Super Affaires et d'ainsi stimuler le trafic à haut rendement. Le rendement unitaire a fléchi pour toutes les grandes lignes transpacifiques.
- La dépréciation du dollar canadien en 2009 par rapport à 2008 a eu des retombées positives de 46 M\$ sur les produits libellés en devises en 2009.
- Un repli de 4,8 % des PPSMO par rapport à 2008, attribuable surtout à la baisse de rendement unitaire.

À l'égard des lignes transpacifiques, le tableau ci-dessous présente les variations en pourcentage et en glissement annuel des produits passages, de la capacité, du trafic, du coefficient d'occupation, du rendement unitaire et des PPSMO par trimestre et pour l'exercice.

Lignes transpacifiques	2009 par rapport à 2008 (% variation)				
	T1	T2	T3	T4	Exercice
Produits passages	(12,3)	(19,8)	(21,9)	(9,7)	(16,7)
Capacité (SMO)	(26,0)	(12,6)	(14,8)	6,5	(12,5)
Trafic (PMP)	(20,5)	(15,7)	(12,6)	4,2	(11,7)
Coefficient d'occupation (variation en pts)	6,2	(3,1)	2,1	(1,8)	0,8
Rendement unitaire	10,2	(4,9)	(10,6)	(13,4)	(5,7)
PPSMO	18,5	(8,3)	(8,4)	(15,2)	(4,8)

**Diminution de 15,8 % des autres produits passages par rapport à 2008**

Les produits passages tirés des autres lignes (Pacifique-Sud, Antilles, Mexique et Amérique du Sud), de 717 M\$ en 2009, ont diminué de 134 M\$ (-15,8 %) par rapport à 2008 en raison du recul du rendement unitaire et, dans une moindre mesure, de celui du trafic. Parmi les facteurs à avoir contribué à la variation des autres produits passages en glissement annuel, figurent :

- Une baisse de 2,3 % du trafic en regard d'une régression de 1,7 % de la capacité, comprimant de 0,5 point le coefficient d'occupation par rapport à 2008.
- Une baisse globale de 13,8 % du rendement unitaire par rapport à 2008, laquelle traduit le ralentissement économique, l'accentuation des réductions tarifaires dans le but de stimuler le trafic, les initiatives visant à rendre les prix concurrentiels, particulièrement à l'égard de l'Amérique du Sud, du Pacifique-Sud et des Antilles, l'effet des préoccupations suscitées par le virus H1N1 sur les vols au départ et à destination du Mexique, ainsi que les diminutions des suppléments carburant en glissement annuel. Même si la cabine économique et la cabine à haut rapport ont toutes deux affiché un recul du rendement unitaire, celui de la cabine à haut rapport a été plus prononcé étant donné l'instauration

d'initiatives visant à réduire encore davantage les tarifs de classe Super Affaires et d'ainsi stimuler le trafic à haut rendement.

- La dépréciation du dollar canadien en 2009 par rapport à 2008 a eu des retombées positives de 17 M\$ sur les produits libellés en devises en 2009.
- Un repli de 14,4 % des PPSMO par rapport à 2008, attribuable surtout à la baisse de rendement unitaire.

À l'égard des autres lignes, le tableau ci-dessous présente les variations en pourcentage et en glissement annuel des produits passages, de la capacité, du trafic, du coefficient d'occupation, du rendement unitaire et des PPSMO par trimestre et pour l'exercice.

Autres lignes	2009 par rapport à 2008 (% variation)				Exercice
	T1	T2	T3	T4	
Produits passages	(11,2)	(23,3)	(20,1)	(10,8)	(15,8)
Capacité (SMO)	4,2	(6,6)	(7,2)	(0,1)	(1,7)
Trafic (PMP)	1,4	(8,0)	(7,6)	3,3	(2,3)
Coefficient d'occupation (variation en pts)	(2,2)	(1,2)	(0,4)	2,6	(0,5)
Rendement unitaire	(12,4)	(16,7)	(13,5)	(13,7)	(13,8)
PPSMO	(14,8)	(17,9)	(13,9)	(10,7)	(14,4)

### Baisse de 30 % des produits fret par rapport à 2008

En 2009, les produits fret sont de 358 M\$ et de 157 M\$ inférieurs (-30 %) à ceux de 2008, en regard d'une réduction de 7 % de la capacité d'emport de fret. Pour moitié, la baisse des produits de 2009 s'explique par la réduction marquée des taux de suppléments carburant et par l'annulation, courant 2008, des transports tout-cargo. A aussi contribué à la baisse des produits fret la morosité économique, surtout au cours des neuf premiers mois de 2009, qui a comprimé le trafic et a accru 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 129 M\$ (-26 %), conséquence d'une réduction de 6 % du trafic à l'échelle du réseau, principalement sur les marchés nord-américains. Le rendement unitaire s'est replié de 22 % à l'échelle du réseau, par suite d'une réduction prononcée 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 en glissement annuel, figurent :

- Une diminution de 35 % des produits fret intérieurs, en regard d'une baisse de 29 % du trafic et d'un recul de 9 % du rendement unitaire par TMP. La résiliation du contrat de Postes Canada en septembre 2008 correspond à environ 75 % de cette baisse de trafic. La capacité intérieure a été réduite de 12 % par rapport à 2008.
- Une diminution de 30 % des produits fret transatlantiques, en regard des baisses de 6 % du trafic et de 26 % du rendement unitaire par TMP.
- Une diminution de 21 % des produits fret transpacifiques, en regard d'un trafic stable et d'un recul de 21 % du rendement unitaire par TMP. La capacité transpacifique a été réduite de 10 %.
- Une baisse de 11 % du trafic à l'échelle du réseau (compte tenu des répercussions de l'abandon du service tout-cargo en juin 2008) et un repli de 22 % du rendement unitaire par TMP.
- La dépréciation du dollar canadien par rapport à 2008 a eu des retombées positives de 11 M\$ sur les produits libellés en devises en 2009.

**Augmentation de 3 % des autres produits par rapport à 2008**

En 2009, les autres produits se chiffrent à 882 M\$, en hausse de 28 M\$ (+3 %) sur 2008, par suite principalement d'une augmentation de 46 M\$ des produits de tiers à Vacances Air Canada surtout attribuable à la hausse du trafic passagers, et de la hausse de 11 M\$ des produits tirés de la sous-location d'appareils. Ces augmentations ont été en partie annulées par une diminution nette de 28 M\$ attribuable à divers facteurs, notamment le fléchissement des produits tirés d'Aéroplan à l'égard de services de technologies de l'information.

**Baisse de 5,4 % (hausse de 3,3 %, exclusion faite de la charge de carburant) des CESMO par rapport à 2008**

Les charges d'exploitation se chiffrent à 10 055 M\$ en 2009, en baisse de 1 066 M\$ (-10 %) sur 2008. L'une des principales raisons de la contraction en glissement annuel des charges d'exploitation est la réduction de 971 M\$ (-28 %) de la charge de carburant, laquelle a été obtenue malgré l'incidence défavorable de la dépréciation du dollar canadien en moyenne par rapport au dollar américain en 2009 sur les charges d'exploitation libellées en dollars américains, facteur qui a gonflé de 230 M\$ les charges d'exploitation de 2009.

Les CESMO de 2009 ont diminué de 5,4 % par rapport à 2008. Exclusion faite de la charge de carburant, les CESMO ont augmenté de 3,3 % en glissement annuel. La hausse de 3,3 % des CESMO (exclusion faite de la charge de carburant) en 2009 concorde avec la hausse de 3,0 % à 3,5 % des CESMO (exclusion faite de la charge de carburant) qu'Air Canada avait projetée dans son communiqué du 6 novembre 2009.

Les répercussions défavorables de la dépréciation du dollar canadien en moyenne par rapport au dollar américain comptent pour environ 44 % de la croissance des CESMO (exclusion faite de la charge de carburant) en 2009. Outre les effets du change, ont aussi joué dans la croissance des CESMO la hausse des frais de maintenance avions, la hausse des frais liés au CAC de Jazz, 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 2009 à celles de 2008.

(en cents par siège-mille offert)	Exercices		Variation	
	2009	2008	en cents	%
Salaires	2,51	2,46	0,05	2,0
Charges sociales	0,44	0,56	(0,12)	(21,4)
Coûts de propriété (LAA) <sup>1)</sup>	1,68	1,57	0,11	7,0
Redevances aéroportuaires	1,64	1,61	0,03	1,9
CAC de Jazz	1,64	1,53	0,11	7,2
Maintenance avions	1,28	1,06	0,22	20,8
Restauration et fournitures connexes	0,49	0,51	(0,02)	(3,9)
Communications et technologies de l'information	0,49	0,46	0,03	6,5
Commissions	0,31	0,31	-	-
Autres	2,34	2,34	-	-
<b>Charges d'exploitation, exclusion faite de la charge de carburant<sup>2)</sup></b>	<b>12,82</b>	<b>12,41</b>	<b>0,41</b>	<b>3,3</b>
Carburant avions	4,13	5,51	(1,38)	(25,0)
<b>Total des charges d'exploitation</b>	<b>16,95</b>	<b>17,92</b>	<b>(0,97)</b>	<b>(5,4)</b>

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

2) Voir la rubrique 21, Mesures financières hors PCGR, pour un complément d'information.

Suit un résumé des principaux facteurs à avoir influé sur les charges d'exploitation en glissement annuel.

### Baisse de 28 % de la charge de carburant par rapport à 2008

La charge de carburant se chiffre à 2 448 M\$ pour 2009, en baisse de 971 M\$ (-28 %) sur 2008. Parmi les facteurs à avoir contribué à la variation de la charge de carburant en glissement annuel, figurent :

- La baisse du prix de base du carburant, responsable d'une diminution de 1 362 M\$.
- Une diminution des volumes consommés, qui tient compte de l'abandon du service tout-cargo en juin 2008, responsable d'une baisse de 235 M\$.

Ces diminutions ont été en partie annulées par :

- Des pertes de couverture sur le carburant de 419 M\$ pour 2009, comparativement à des gains de couverture de 79 M\$ pour 2008, soit une variation défavorable de 498 M\$ par rapport à 2008.
- Les répercussions défavorables de la dépréciation du dollar canadien en moyenne par rapport au dollar américain, qui ont fait augmenter de 128 M\$ la charge de carburant de 2009.

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

(en millions de dollars canadiens, sauf indication contraire)	Exercices		Variation	
	2009	2008	\$	%
Charge de carburant selon les PCGR <sup>1)</sup>	2 437 \$	3 401 \$	(964) \$	(28)
<i>Ajouter : Gains (pertes) de couverture sur le carburant incorporés à la charge de carburant</i>	(419)	79	(498)	(630)
<i>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)<sup>2)</sup></i>	88	(129)	217	168
<b>Coût économique du carburant – hors PCGR<sup>3)</sup></b>	<b>2 106 \$</b>	<b>3 351 \$</b>	<b>(1 245) \$</b>	<b>(37)</b>
Consommation de carburant (en milliers de litres)	3 509 918	3 762 698	(252 780)	(7)
Coût du litre de carburant (en cents) – selon les PCGR	69,4	90,4	(21,0)	(23)
Coût du litre de carburant (en cents) – exclusion faite des couvertures sur le carburant	57,5	92,5	(35,0)	(38)
Coût économique du litre de carburant (en cents) – hors PCGR	60,0	89,0	(29,0)	(33)

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

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 et de 20 M\$ au quatrième trimestre de 2009 et couvrant la consommation de carburant de 2010.

3) Le coût économique du carburant est la meilleure estimation établie par Air Canada quant au coût décaissé pour son carburant. Comme il s'agit d'une mesure hors PCGR dont se sert la Société, elle pourrait ne pas être comparable à des mesures analogues présentées par d'autres sociétés ouvertes.

### Salaires et charges sociales de 1 751 M\$, en baisse de 126 M\$ (-7 %) par rapport à 2008

En 2009, les charges salariales totalisent 1 492 M\$, en baisse de 36 M\$ (-2 %) sur 2008. Parmi les facteurs à avoir contribué à la variation des salaires et des charges sociales en glissement annuel, figurent :

- Une diminution de 1 286 ETP de l'effectif moyen (-5,3 %), essentiellement attribuable à la réduction de 4,4 % de la capacité en SMO.

- En 2009, Air Canada a inscrit une charge totalisant 25 M\$ au titre du programme de participation aux bénéfices *Une réussite partagée*, contre une charge de 29 M\$ en 2008.

Ces diminutions ont été en partie annulées par :

- L'incidence d'une augmentation de 1,8 % du salaire moyen en glissement annuel, principalement attribuable aux augmentations liées à la progression des employés syndiqués.
- En 2009, Air Canada a inscrit une charge de 30 M\$ au titre de programmes de compression des effectifs contre une charge de 21 M\$ en 2008.
- En 2008, Air Canada avait repris une charge de rémunération à base d'actions de 5 M\$ inscrite précédemment. Aucune reprise de la sorte n'est survenue en 2009.

Les charges sociales totalisent 259 M\$ pour 2009, en baisse de 90 M\$ (-26 %) sur 2008, du fait de la réduction des charges de retraite et charges complémentaires de retraite dans la foulée de la révision des hypothèses actuarielles.

### **Diminution de 3 % des redevances aéroportuaires et de navigation par rapport à 2008**

En 2009, les redevances aéroportuaires et de navigation de 971 M\$ s'inscrivent en baisse de 30 M\$ (-3 %) par rapport à 2008, en regard d'une réduction de 3 % des fréquences de vols. Le 1<sup>er</sup> janvier 2010, l'Autorité aéroportuaire du Grand Toronto (la « GTAA ») a abaissé 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.

### **Augmentation de 3 % des frais payés au titre du CAC de Jazz par rapport à 2008**

Les frais payés à Jazz au titre du contrat d'achat de capacité se sont chiffrés à 973 M\$ pour 2009, contre 948 M\$ pour 2008, en hausse de 25 M\$ (+3 %). Cette hausse en glissement annuel tient surtout à l'effet défavorable du change sur les charges libellées en dollars américains qu'Air Canada rembourse à Jazz au titre du CAC et qui ont représenté 30 M\$ de l'augmentation, à la progression de 42 M\$ en glissement annuel des tarifs au titre du CAC de Jazz, ainsi qu'à d'autres coûts s'élevant à 1 M\$. Ces augmentations ont été en partie annulées par la réduction du nombre de vols, responsable d'une diminution de 34 M\$, et l'incidence de la réduction des majorations tarifaires aux termes d'une modification visant le CAC de Jazz entrée en vigueur le 1<sup>er</sup> août 2009, qui a donné lieu à une baisse de 14 M\$.

### **Augmentation de 2 % des coûts de propriété par rapport à 2008**

Les coûts de propriété (à savoir l'amortissement et les loyers d'avions) s'élèvent à 995 M\$ pour 2009, en progression de 22 M\$ (+2 %) sur 2008. Parmi les facteurs à avoir contribué à la variation des coûts de propriété en glissement annuel, figurent :

- L'ajout de nouveaux appareils de type 777 de Boeing au parc en exploitation d'Air Canada, qui a compté pour une hausse de 49 M\$.
- L'effet de la dépréciation du dollar canadien vis-à-vis du dollar américain, qui a fait monter de 25 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 américain, qui a fait baisser la charge d'amortissement de 44 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 en 2009, contre un MD-11 au premier semestre de 2008.



**Augmentation de 15 % des frais de maintenance avions par rapport à 2008**

En 2009, les frais de maintenance avions se chiffrent à 759 M\$, en augmentation de 100 M\$ (+15 %) par rapport à 2008. Parmi les facteurs à avoir contribué à la variation des frais de maintenance avions en glissement annuel, figurent :

- Une augmentation nette de 103 M\$ des frais de maintenance des cellules, surtout attribuable au calendrier et à la portée des activités de maintenance sur les parcs de A319 et A320 d'Airbus et de 767-300 de Boeing, en particulier la révision majeure périodique qui s'imposait pour les A319, livrés au milieu des années 1990.
- L'incidence de la dépréciation du dollar canadien par rapport au dollar américain sur les frais de maintenance (surtout moteurs et composants) libellés en dollars américains, qui ont amené une augmentation de 37 M\$ des frais de maintenance avions par rapport à 2008.
- Une augmentation nette de 7 M\$ des frais de maintenance des composants, largement attribuable à la hausse du niveau d'activités d'entretien et à la majoration des tarifs en glissement annuel.

Ces augmentations ont été en partie annulées par :

- La diminution nette de 12 M\$ des frais d'entretien moteurs, principalement attribuable au retrait du A340 d'Airbus du parc en exploitation d'Air Canada en 2008 et de la baisse des frais de maintenance avions relativement aux appareils A320 d'Airbus et 767-300 de Boeing. Ces diminutions ont été en partie annulées par la hausse du volume d'activités d'entretien moteurs découlant d'une campagne sectorielle visant le retrait des aubes de turbine haute pression du moteur des A320 qui a conduit au retrait des aubes plus rapidement que prévu. Les baisses ont également été atténuées par le volume plus élevé d'activités d'entretien moteur liées aux appareils 777 de Boeing et E175 d'Embraer.
- Une baisse nette de 17 M\$ tenant à la réduction globale des frais de maintenance liés à la préparation d'appareils en vue de la restitution aux bailleurs ou de la sous-location à des tiers.

**Diminution de 7 % des frais de restauration et de fournitures connexes par rapport à 2008**

En 2009, les frais de restauration et de fournitures connexes se chiffrent à 291 M\$, soit 23 M\$ de moins (-7 %) qu'en 2008, en regard d'un fléchissement de 5,2 % du trafic passagers. Parmi les facteurs qui ont comprimé les frais de restauration et de fournitures connexes en glissement annuel, figurent les initiatives de compression des coûts et la réduction des tarifs contractuels.

**Hausse de 3 % des charges liées aux communications et aux technologies de l'information par rapport à 2008**

En 2009, la charge liée aux communications et aux technologies de l'information s'établit à 293 M\$, en hausse de 7 M\$ (+3 %) par rapport à 2008. L'effet défavorable de la dépréciation du dollar canadien par rapport au dollar américain sur les charges libellées en dollars américains a été atténué par la réduction des dépenses consacrées aux projets de technologies de l'information et par les économies réalisées à la suite de la renégociation du contrat conclu avec un important fournisseur de services de technologies de l'information.

**Baisse de 4 % des commissions par rapport à 2008**

En 2009, les commissions versées de 186 M\$ sont de 8 M\$ inférieures (-4 %) à celles de 2008. L'incidence de la diminution de 12,5 % des produits passages par rapport à 2008 a été atténuée à la fois par la hausse des ventes de passages et la modification de la structure des commissions à Vacances Air Canada qui a gonflé de 8 M\$ les commissions versées en 2009. En juin 2009, Air Canada a instauré une commission de 7 % à l'intention des agences de voyages canadiennes proposant les tarifs *Tango* sur ses vols intra-Canada. Bien que ces initiatives aient entraîné la hausse des commissions versées, dans l'ensemble, d'après l'analyse de la direction, les avantages connexes ont plus que compensé les coûts en permettant à la Société d'accroître les produits passages.

**Baisse de 4 % des autres charges d'exploitation par rapport à 2008**

Les autres charges d'exploitation totalisent 1 388 M\$ pour 2009, en baisse de 62 M\$ (-4 %) sur 2008. Parmi les facteurs à avoir contribué à la variation des autres charges en glissement annuel figurent :

- L'augmentation de 27 M\$ des frais liés à la portion terrestre des forfaits Vacances Air Canada comparativement à 2008, qui s'explique surtout par la hausse du trafic passagers.
- La réduction de 22 M\$ des frais de carte de crédit par rapport à 2008, principalement attribuable à la baisse des ventes de passages.
- La diminution de 75 M\$ des « autres charges » d'exploitation, qui rend compte de plusieurs mesures de compression des coûts et de l'incidence des réductions de capacité. Une tranche de 37 M\$ de la diminution des autres charges d'exploitation était attribuable à des ajustements favorables de taux sur les opérations de change.

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

(en millions de dollars canadiens)	Exercices		Variation	
	2009	2008	\$	%
Portion terrestre des forfaits de Vacances Air Canada	250 \$	223 \$	27 \$	12
Services d'escale	188	180	8	4
Cartes de crédit	175	197	(22)	(11)
Location et entretien d'immeubles	131	137	(6)	(4)
Frais d'équipages (restauration, transport et hébergement)	118	117	1	1
Frais et services divers	117	112	5	4
Autres charges	409	484	(75)	(15)
	<b>1 388 \$</b>	<b>1 450 \$</b>	<b>(62) \$</b>	<b>(4)</b>

**Charges hors exploitation de 355 M\$ pour 2009**

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

- Une augmentation de 130 M\$ du montant net des intérêts débiteurs par rapport à 2008 liée à :
  - Une diminution de 43 M\$ des intérêts créditeurs attribuable à la fois au recul des taux d'intérêt et à la baisse des soldes de trésorerie.
  - Une augmentation de 54 M\$ des intérêts débiteurs largement due aux nouveaux financements réalisés en 2009 et aux répercussions défavorables du change sur les intérêts débiteurs. Ces augmentations ont été en partie annulées par la baisse des taux d'intérêt moyens en glissement annuel. En outre, pour 2009, Air Canada a inscrit des charges s'élevant à 25 M\$ liées à la cession-bail de quatre appareils 777 de Boeing ainsi qu'une charge de 9 M\$ liée à la résiliation des contrats de location-acquisition de deux A340 d'Airbus et à la vente ultérieure de ces appareils. Ces augmentations ont été atténuées par une réduction des intérêts débiteurs sur les acomptes avant livraison sur des 777 de Boeing par rapport à 2008.
  - Une baisse de 33 M\$ des intérêts capitalisés, par rapport à 2008.
- En 2009, Air Canada a comptabilisé une moins-value de 68 M\$ concernant des coûts capitalisés antérieurement relativement à la conception de POLARIS, un nouveau système de réservation. Air Canada travaille actuellement à la mise en œuvre de certains éléments de la solution comme les technologies liées au Web et à la tarification, mais elle a suspendu toutes les activités concernant la mise en œuvre du système de réservation. En outre, Air Canada a inscrit une perte sur actifs de 24 M\$ relativement à la cession-bail de trois appareils 777 de Boeing.
- Pour 2008, Air Canada a inscrit une moins-value de 38 M\$ liée au retrait de son parc de 767-200 de Boeing ainsi qu'un gain de 7 M\$ sur la vente de stocks liés à ces appareils.

- Le gain lié aux ajustements de juste valeur des instruments dérivés se chiffre à 95 M\$ pour 2009, contre un gain de 92 M\$ pour 2008. Le gain évalué à la valeur de marché sur les instruments financiers constaté en 2009 est principalement lié à la variation de la juste valeur des dérivés liés au carburant.

**Gain de change de 657 M\$ pour 2009**

Pour 2009, le gain de change, principalement lié à la dette à long terme libellée en dollars américains, s'établit à 657 M\$, contre une perte de change de 655 M\$ pour 2008. Le gain de 2009 est surtout attribuable à l'appréciation du dollar canadien entre le 31 décembre 2008 et le 31 décembre 2009. Pour 1 \$ US, le taux de change à midi, le 31 décembre 2009, était de 1,0466 \$ CA, tandis qu'il était de 1,2246 \$ CA le 31 décembre 2008, à midi.

**Économie d'impôts de 5 M\$ pour 2009**

Pour 2009, Air Canada a inscrit une économie d'impôts de 5 M\$ sur une perte avant impôts de 29 M\$, principalement attribuable à un rajustement au titre des impôts exigibles de l'exercice. En 2008, une charge d'impôts de 24 M\$ avait été inscrite sur une perte avant impôts de 1 001 M\$, en raison du reclassement d'impôts futurs des autres éléments du résultat étendu aux résultats pour les gains réalisés sur les dérivés liés au carburant. L'économie possible au titre des impôts futurs sur la perte de 2008 était annulée par une provision pour moins-value.

**9. Parc aérien**

Au 31 décembre 2009, le parc en exploitation d'Air Canada (exclusion faite des appareils exploités par Jazz au titre du CAC de Jazz) se ventilait comme suit :

	Nombre total de places	Nombre d'appareils en service <sup>1)</sup>	Âge moyen	Appareils en propriété <sup>2)</sup>	Appareils en location-acquisition <sup>2)</sup>	Appareils consolidés au titre de la NOC-15 <sup>2)</sup>	Appareils en location-exploitation
<b>Air Canada</b>							
<u>Gros-porteurs</u>							
777-300 de Boeing	349	12	1,8	3	1	-	8
777-200 de Boeing	270	6	2,1	4	-	-	2
767-300 de Boeing	191-213	30	16,3	1	8	6	15
Airbus A330-300	265	8	9,2	-	8	-	-
<u>Moyens-porteurs</u>							
A321 d'Airbus	174	10	7,8	-	-	5	5
A320 d'Airbus	146	41	16,7	-	-	-	41
A319 d'Airbus	120	35	12,0	-	17	15	3
190 d'Embraer	93	45	2,8	45	-	-	-
175 d'Embraer	73	15	4,3	15	-	-	-
<b>Total</b>		<b>202</b>	<b>9,7</b>	<b>68</b>	<b>34</b>	<b>26</b>	<b>74</b>

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

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

Pour soutenir son expansion à l'international et proposer des avions de qualité supérieure sur les lignes internationales au départ et à destination du Canada, Air Canada a commencé en 2007 à introduire progressivement dans son parc 18 appareils 777 de Boeing. En 2009, la Société a pris livraison des deux derniers 777 de Boeing prévus, l'un d'eux étant loué aux termes d'un contrat de location-exploitation.

Outre l'investissement dans de nouveaux appareils, Air Canada a réalisé un programme de réaménagement majeur de ses appareils en 2009. La totalité de son parc aérien en exploitation a été réaménagé, à l'exception de trois appareils 767-300ER de Boeing, qui n'ont fait l'objet que d'une rénovation mineure de la cabine. Les nouveaux agréments aménagés dans l'ensemble des appareils comprennent, pour chaque siège, un écran numérique tactile de qualité offrant des centaines d'heures de programmation audiovisuelle à la carte, ainsi qu'un port USB et une prise électrique à portée de la main. En outre, tous les sièges de la classe Super Affaires sont des fauteuils-lits entièrement inclinables à la fine pointe du secteur.

Au 31 décembre 2009, aux termes du CAC de Jazz, Jazz exploite un parc de 130 appareils d'un âge moyen de 14,6 années se ventilant comme suit :

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

Sept autres appareils de Bombardier, soit cinq CRJ-200 et deux CRJ-100, devraient être retirés en 2010, ce qui portera à 123 le nombre d'appareils composant le parc en exploitation de Jazz en mai 2010.

Le tableau qui suit présente les modifications réelles et projetées au parc en exploitation d'Air Canada (exclusion faite des appareils exploités par Jazz aux termes du CAC de Jazz) :

Plan relatif au parc	Réel			Projeté			
	31 décembre 2008	Nouvelles livraisons	31 décembre 2009	Modifications au parc projetées pour 2010	31 décembre 2010	Modifications au parc projetées pour 2011	31 décembre 2011
777-300 de Boeing	10	2	12	-	12	-	12
777-200 de Boeing	6	-	6	-	6	-	6
767-300 de Boeing	30	-	30	-	30	(3)	27
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
190 d'Embraer	45	-	45	-	45	-	45
175 d'Embraer	15	-	15	-	15	-	15
<b>Total</b>	<b>200</b>	<b>2</b>	<b>202</b>	<b>-</b>	<b>202</b>	<b>(3)</b>	<b>199</b>
<b>Âge moyen (en années)</b>	<b>8,8</b>		<b>9,7</b>		<b>10,7</b>		<b>11,6</b>

**10. Gestion financière et gestion du capital**
**10.1 Situation financière**

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

(en millions de dollars canadiens)	31 décembre 2009	31 décembre 2008
<b>Actif</b>		
Trésorerie, équivalents de trésorerie et placements à court terme	1 407 \$	1 005 \$
Autres actifs à court terme	1 244	1 398
Actif à court terme	2 651	2 403
Immobilisations corporelles	6 369	7 469
Actifs incorporels	916	997
Dépôts et autres actifs	470	495
	<b>10 406 \$</b>	<b>11 364 \$</b>
<b>Passif</b>		
Passif à court terme	3 002 \$	3 678 \$
Dette à long terme et obligations locatives	4 054	4 691
Passif au titre des prestations de retraite et d'avantages complémentaires	1 163	1 585
Autres passifs à long terme	540	458
	<b>8 759</b>	<b>10 412</b>
<b>Participation sans contrôle</b>	<b>201</b>	<b>190</b>
<b>Capitaux propres</b>	<b>1 446</b>	<b>762</b>
	<b>10 406 \$</b>	<b>11 364 \$</b>

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

Les immobilisations corporelles se chiffrent à 6 369 M\$ au 31 décembre 2009, soit 1 100 M\$ de moins qu'au 31 décembre 2008. Cette réduction résulte surtout de la charge d'amortissement de 602 M\$ inscrite pour 2009, de la vente de deux A340 d'Airbus et de la cession-bail de trois appareils 777 de Boeing, atténuée par de 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 4 522 M\$ au 31 décembre 2009, soit 832 M\$ de moins qu'au 31 décembre 2008. Cette baisse par rapport au 31 décembre 2008 s'explique principalement par l'appréciation du dollar canadien et les retombées positives de 702 M\$ qu'elle a eues sur la dette et les obligations locatives d'Air Canada libellées en dollars américains. L'incidence des emprunts de 926 M\$, dont ceux prévus au titre de la facilité de crédit décrite plus haut à la rubrique 6, a été plus que contrebalancée par les remboursements de 1 237 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 422 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 389 M\$ en 2009. On se reportera à la rubrique 10.6 du présent rapport de gestion pour une analyse des obligations de capitalisation des régimes de retraite d'Air Canada.

Les capitaux propres ont progressé de 684 M\$ en raison principalement du résultat étendu de 422 M\$ et du placement de titres de participation réalisé en octobre 2009 qui s'est traduit par un produit net de 249 M\$.

## 10.2 Dette nette ajustée

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

(en millions de dollars canadiens)	31 décembre 2009	31 décembre 2008	Variation (\$)
Total de la dette à long terme et des obligations locatives	4 054 \$	4 691 \$	(637) \$
Partie échéant à moins d'un an de la dette à long terme et des obligations locatives	468	663	(195)
Total de la dette à long terme et des obligations locatives, y compris la partie échéant à moins d'un an	4 522	5 354	(832)
Participation sans contrôle	201	190	11
Moins trésorerie, équivalents de trésorerie et placements à court terme	(1 407)	(1 005)	(402)
<b>Dette nette et participation sans contrôle</b>	<b>3 316</b>	<b>4 539</b>	<b>(1 223)</b>
Contrats de location-exploitation immobilisés <sup>1)</sup>	2 513	2 093	420
<b>Dette nette et participation sans contrôle, montant ajusté</b>	<b>5 829</b>	<b>6 632</b>	<b>(803)</b>
Moins le financement d'acomptes avant livraison compris dans la dette à long terme	-	(81)	81
<b>Dette nette et participation sans contrôle, montant ajusté, exclusion faite du financement d'acomptes avant livraison</b>	<b>5 829 \$</b>	<b>6 551 \$</b>	<b>(722) \$</b>
<b>Capitaux propres</b>	<b>1 446 \$</b>	<b>762 \$</b>	<b>684 \$</b>
<b>Ratio ajusté de la dette nette à la dette nette majorée des capitaux propres, exclusion faite du financement d'acomptes avant livraison</b>	<b>80,1 %</b>	<b>89,6 %</b>	<b>(9,5) pts</b>

1) La dette nette ajustée est une mesure hors PCGR utilisée par la Société qui pourrait ne pas être comparable 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 est propre à la Société et pourrait ne pas être comparable à des mesures analogues présentées par d'autres sociétés ouvertes. Les loyers d'avions se sont élevés à 335 M\$ pour la période de 12 mois terminée le 31 décembre 2009 et à 279 M\$ pour la période de douze mois terminée 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 31 décembre 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 722 M\$ par rapport au 31 décembre 2008. La valeur des contrats de location-exploitation immobilisés s'est accrue de 420 M\$ principalement du fait de l'augmentation des frais de location d'avions principalement par suite de la dépréciation du dollar canadien en moyenne en 2009 par rapport à 2008, ainsi qu'en raison des opérations de cession-bail d'appareils 777 de Boeing réalisées en 2009. Cela a été plus que contrebalancé par une baisse de 1 223 M\$ du montant net de la dette. Cette diminution de la dette nette est attribuable principalement à l'appréciation du dollar canadien au 31 décembre 2009 comparativement au taux de change en vigueur le 31 décembre 2008, qui représente 702 M\$ de la baisse, ainsi qu'à l'effet de certaines opérations visant à accroître la trésorerie réalisées en 2009. On se reportera à la rubrique 6 du présent rapport de gestion pour un complément d'information.

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 80,1 % au 31 décembre 2009.

Le résultat étendu de 422 M\$ inscrit en 2009, qui tenait compte de gains de change de 657 M\$ et du produit net de 249 M\$ tiré du placement de titres de participation réalisé en 2009, lequel est décrit plus amplement à la rubrique 6 du présent rapport de gestion, a eu une incidence favorable sur les capitaux propres.

### 10.3 Situation de trésorerie

Au 31 décembre 2009, la trésorerie, les équivalents de trésorerie et les placements à court terme totalisaient 1 407 M\$, soit 14 % des produits d'exploitation de 2009. On se reportera plus loin à la rubrique 13 pour une analyse du risque de liquidité 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 31 décembre 2009 par rapport au 31 décembre 2008.

(en millions de dollars canadiens)	31 décembre 2009	31 décembre 2008	Variation (\$)
Trésorerie et placements à court terme	1 407 \$	1 005 \$	402 \$
Débiteurs	701	702	(1)
Dépôts de garantie pour dérivés liés au carburant	43	328	(285)
Autres actifs à court terme	500	368	132
Créditeurs et charges à payer	(1 215)	(1 262)	47
Dérivés liés au carburant figurant dans le passif à court terme	(31)	(420)	389
Produits passages perçus d'avance	(1 288)	(1 333)	45
Partie échéant à moins d'un an de la dette à long terme et des obligations locatives	(468)	(663)	195
	<b>(351) \$</b>	<b>(1 275) \$</b>	<b>924 \$</b>

Le fonds de roulement négatif de 351 M\$ s'est amélioré de 924 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 6, ainsi que du fonds de roulement issu des activités d'exploitation qui s'est établi à environ 450 M\$. Cette amélioration a été en partie annulée par des cotisations de 389 M\$ au titre de la capitalisation des régimes de retraite ainsi que par des dépenses en immobilisations de 232 M\$ en 2009.

#### Dépôts de garantie pour dérivés liés au carburant

La Société détient actuellement dans son portefeuille de dérivés des swaps et des contrats d'options de vente qui pourraient l'exposer 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 s'expose.

Au 31 janvier 2010, la Société avait déposé au total 55 M\$ en garanties auprès de ses contreparties (43 M\$ au 31 décembre 2009 et 328 M\$ au 31 décembre 2008). Si les cours du pétrole restent à leurs niveaux actuels pour 2010, les garanties fournies devraient couvrir les pertes attendues au titre des contrats de couverture du carburant en place échéant en 2010, et la Société n'aurait aucune sortie de fonds supplémentaires à faire. On se reportera à la rubrique 13 ci-après pour une analyse du risque lié au prix du carburant.

Au 31 décembre 2009, la sensibilité d'Air Canada à l'égard des dépôts de garantie s'établissait à environ 2,5 M\$ US par tranche de 1 \$ US de variation du prix des marchandises. Les hausses du prix des marchandises sont à l'avantage de la Société puisqu'elles minorent les dépôts de garantie exigés, les baisses ayant l'effet contraire.



**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)	Quatrièmes trimestres			Exercices		
	2009	2008	Variation (\$)	2009	2008	Variation (\$)
Rentrées (sorties) de fonds nettes liées aux activités d'exploitation	43 \$	25 \$	18 \$	188 \$	559 \$	(371) \$
Dépôts de garantie sur dérivés liés au carburant, montant net	62	(322)	384	268	(322)	590
Capitalisation des régimes de retraite	(60)	(116)	56	(389)	456	67
Variation du fonds de roulement hors trésorerie	(55)	135	(190)	(234)	117	(351)
Flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation	(10)	(278)	268	(167)	(102)	(65)
Nouvelles immobilisations corporelles	(42)	(150)	108	(232)	(883)	651
<b>Flux de trésorerie disponibles<sup>1)</sup></b>	<b>(52)</b>	<b>(428)</b>	<b>376</b>	<b>(399)</b>	<b>(985)</b>	<b>586</b>
Produit d'engagements contractuels	-	-	-	230	-	230
Produits de ventes d'actifs	7	11	(4)	103	38	65
Produit d'opérations de cession-bail	380	-	380	552	708	(156)
Financement d'une lettre de crédit d'Aveos	-	40	(40)	-	59	(59)
Placements à court terme	(125)	111	(236)	214	206	8
Autres	(8)	(3)	(5)	(29)	62	(91)
<b>Flux de trésorerie liés aux activités d'investissement (exclusion faite des nouvelles immobilisations corporelles)</b>	<b>254</b>	<b>159</b>	<b>95</b>	<b>1 070</b>	<b>1 073</b>	<b>(3)</b>
Emprunts	3	558	(555)	926	871	55
Émission d'actions et de bons de souscription	249	-	249	256	-	256
Réduction de la dette à long terme et des obligations locatives	(381)	(284)	(97)	(1 237)	(992)	(245)
Autres	-	(3)	3	-	5	(5)
<b>Flux de trésorerie liés aux activités de financement</b>	<b>(129)</b>	<b>271</b>	<b>(400)</b>	<b>(55)</b>	<b>(116)</b>	<b>61</b>
Augmentation (diminution) nette de la trésorerie et des équivalents de trésorerie	73	2	71	616	(28)	644
Augmentation (diminution) nette des placements à court terme	125	(111)	236	(214)	(206)	(8)
<b>Augmentation (diminution) nette de la trésorerie, des équivalents de trésorerie et des placements à court terme</b>	<b>198 \$</b>	<b>(109) \$</b>	<b>307 \$</b>	<b>402 \$</b>	<b>(234) \$</b>	<b>636 \$</b>

1) Les flux de trésorerie disponibles sont une mesure hors PCGR utilisée par la Société qui pourrait ne pas être comparable 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 se sont améliorés de 376 M\$ par rapport au quatrième trimestre de 2008 et de 586 M\$ par rapport à l'exercice 2008 au complet. Cette amélioration s'explique surtout par la réduction des dépenses en immobilisations, par la diminution des exigences au titre des dépôts de garantie pour dérivés liés au carburant, par l'amélioration des flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation 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. Ces variations favorables ont été atténuées par les variations défavorables des soldes de fonds de roulement hors trésorerie. Le fonds de roulement en 2009 s'est ressenti défavorablement de la baisse des produits passages perçus d'avance et des produits passages,

bien que cette tendance se soit améliorée au quatrième trimestre de 2009. En 2009 toujours, l'expiration de l'entente de paiement anticipé conclue en 2008 avec Aéroplan a également eu un effet négatif sur le fonds de roulement.

#### 10.4 Dépenses en immobilisations et contrats de financement connexes

Air Canada a passé 37 commandes fermes d'appareils de type 787 auprès de The Boeing Company (« Boeing »). Elle détient également des options d'achat sur 13 appareils 787 et des droits d'achat sur 10 appareils 787 et 18 appareils 777 de Boeing. Air Canada doit prendre livraison du premier appareil 787 au deuxième semestre de 2013.

Pour les commandes fermes d'appareils, la Société a reçu de Boeing et du motoriste des engagements de financement relativement à 31 des 37 appareils 787 de Boeing. Dans le cas de 28 de ces 31 appareils, l'engagement porte sur le financement, à hauteur de 80 %, du prix à la livraison. L'emprunt est remboursable par versements répartis de façon linéaire sur 12 ans. Dans le cas des trois autres appareils, l'engagement porte sur le financement, à hauteur d'au plus 90 %, des dépenses en immobilisations. Son échéance est de 15 ans, et les modalités de remboursement sont assimilables à celles d'un emprunt hypothécaire avec versements égaux de capital et d'intérêts échelonnés jusqu'à l'échéance.

Le tableau ci-dessous présente les projections de dépenses en immobilisations prévues et engagées pour 2010, pour les quatre exercices subséquents ainsi que pour après 2014.

(en millions de dollars canadiens)	2010	2011	2012	2013	2014	Par la suite
Dépenses projetées et faisant l'objet d'un engagement	74 \$	47 \$	121 \$	731 \$	979 \$	2 860 \$
Dépenses projetées, planifiées mais ne faisant pas l'objet d'un engagement	60	93	112	118	50	
Total des dépenses projetées <sup>1) 2)</sup>	134	140	233	849	1 029	
Financement projeté à l'égard des dépenses faisant l'objet d'un engagement	-	-	-	(566)	(775)	
<b>Total des dépenses projetées, déduction faite du financement</b>	<b>134 \$</b>	<b>140 \$</b>	<b>233 \$</b>	<b>283 \$</b>	<b>254 \$</b>	

1) Les montants en dollars américains ont été convertis au cours du change en vigueur le 31 décembre 2009 à midi, soit 1 \$ US pour 1,0466 \$ 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.

#### 10.5 Obligations contractuelles

Le tableau ci-dessous présente les obligations contractuelles d'Air Canada telles qu'elles existent actuellement pour 2010, pour les quatre exercices subséquents ainsi que pour après 2014.

(en millions de dollars canadiens)	2010	2011	2012	2013	2014	Par la suite	Total
Obligations de paiement liées à la dette à long terme, aux contrats de location-acquisition et aux intérêts <sup>1)</sup>	761 \$	1 004 \$	734 \$	773 \$	593 \$	2 025 \$	5 890 \$
Obligations liées aux contrats de location-exploitation <sup>2)</sup>	419	375	355	322	257	902	2 630
Dépenses en immobilisations faisant l'objet d'engagements <sup>3)</sup>	74	47	121	731	979	2 860	4 812
<b>Total des obligations contractuelles<sup>4) 5)</sup></b>	<b>1 254 \$</b>	<b>1 426 \$</b>	<b>1 210 \$</b>	<b>1 826 \$</b>	<b>1 829 \$</b>	<b>5 787 \$</b>	<b>13 332 \$</b>

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 américains.

- 3) Les dépenses en immobilisations faisant l'objet d'engagements ci-dessus concernent principalement des dépenses liées à du matériel volant libellées en dollars américains. 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.
- 5) Le tableau ci-dessus ne tient pas compte de l'engagement non annulable minimum futur aux termes du contrat d'achat de capacité avec Jazz de 732 M\$ pour 2010 ni de l'engagement annuel minimum visant l'achat de milles Aéroplan<sup>MD</sup> de la part d'Aéroplan de 211 M\$ pour 2010. Les engagements pour 2011 et par la suite ne sont pas encore arrêtés.

### Test de la juste valeur

Certains contrats de location avions prévoient un test de la juste valeur à partir du 1<sup>er</sup> juillet 2009 et chaque année par la suite, jusqu'à l'échéance. Ce test porte sur 24 appareils en location, dont 23 font l'objet de contrats de location-acquisition et les autres sont liés à des entités de location qui sont consolidées selon la NOC-15. Selon les résultats de ce test, la Société pourrait être tenue de payer certains loyers par anticipation ou de fournir une garantie supplémentaire en fonction de la juste valeur des appareils à la date du test. Tout montant payé par anticipation sera appliqué en réduction des obligations locatives. La Société est partie à des contrats conclus avec des tiers en vue de financer la valeur résiduelle de certains appareils. Si la Société est tenue de payer d'avance des obligations locatives à la suite de tests de valeur, ces montants pourraient être recouverts auprès du tiers fournisseur du financement de la valeur résiduelle des appareils à l'échéance des contrats de location dans la mesure où l'obligation ajustée pour tenir compte des montants payés d'avance est inférieure au financement de la valeur résiduelle. Le montant maximal à payer le 1<sup>er</sup> juillet 2010, en partant de l'hypothèse que les tests correspondants révèlent une valeur de néant pour les appareils, est de 599 M\$ (572 M\$ US). Ce montant s'élimine progressivement jusqu'à l'échéance des contrats correspondants. En juillet 2009, une garantie additionnelle de 8 M\$ consistant en des dépôts en espèces a été fournie après évaluation de la juste valeur. Étant donné que la Société ne prévoit pas avoir à payer de loyers importants par anticipation, ni à fournir d'importantes garanties supplémentaires, compte tenu des prévisions concernant la juste valeur que pourront avoir les appareils dans l'avenir, le coût après amortissement de ces obligations locatives tient compte des paiements prévus sur la durée jusqu'à l'échéance. Cependant, rien ne garantit que la Société ne sera pas tenue de verser des montants importants par anticipation si la juste valeur des appareils diminue dans l'avenir.

### 10.6 Obligations de capitalisation des régimes de retraite

La Société propose à ses employés plusieurs régimes de retraite à prestations déterminées, comme l'indique la rubrique 16 du présent rapport de gestion. Au 1<sup>er</sup> janvier 2009, selon les évaluations actuarielles utilisées pour déterminer certaines obligations de capitalisation en 2009, le déficit global de solvabilité des régimes de retraite agréés s'élevait à 2 835 M\$. D'après les évaluations actuarielles provisoires au 1<sup>er</sup> janvier 2010, l'estimation préliminaire du déficit oscille entre 2 500 M\$ et 2 700 M\$. Cette estimation préliminaire de la fourchette du déficit tient compte de l'incidence du rendement réel de l'actif des régimes qui a été contrebalancée en partie par une réduction du taux d'actualisation utilisé pour évaluer l'obligation au titre des prestations constituées, ce qui a eu pour effet d'accroître l'obligation au titre des prestations constituées. Les évaluations actuarielles définitives au 1<sup>er</sup> janvier 2010 seront réalisées au premier semestre de 2010 mais, comme il est expliqué ci-après, elles n'auront pas d'incidence sur les obligations de capitalisation des régimes de retraite pour 2010.

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<sup>er</sup> avril 2009 au 31 décembre 2010. Par la suite, en ce qui a trait à la période allant du 1<sup>er</sup> janvier 2011 au 31 décembre 2013, le total des cotisations annuelles au titre des services passés sera soit de 150 M\$ pour 2011, de 175 M\$ pour 2012 et de 225 M\$ pour 2013, 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 6. 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 dans les deux cas). La totalité du produit net de la vente de ces actions par la fiducie sera versée 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.

Après prise en compte de l'effet du règlement de 2009, comme il est mentionné précédemment, les cotisations patronales au titre de la capitalisation des régimes de retraite se sont élevées à 389 M\$ en 2009.

<b>(en millions de dollars canadiens)</b>	<b>Cotisations de 2009</b>	<b>Cotisations de 2008</b>
Coût des services passés au titre des régimes agréés	140 \$	189 \$
Coût des services rendus au cours de l'exercice au titre des régimes agréés	185	165
Autres conventions de retraite <sup>1)</sup>	65	102
<b>Total</b>	<b>389 \$</b>	<b>456 \$</b>

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

Le tableau ci-dessous donne une indication des obligations de capitalisation des régimes de retraite d'Air Canada, au comptant, pour 2010 ainsi que pour les trois exercices subséquents. Les obligations réelles sont tributaires de 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 à ce jour 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, les lois en vigueur en matière de retraites ainsi que l'évolution de la conjoncture, en particulier le rendement des actifs des fonds et les variations des taux d'intérêt. Le montant réel des cotisations, déterminé à partir des rapports d'évaluation qui seront déposés chaque année, risque de différer considérablement des prévisions. Outre les variations des statistiques d'ordre démographique ou liées à l'expérience, les hypothèses et les méthodes 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 futures 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 changer considérablement sous l'effet d'un grand nombre de 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.

<b>(en millions de dollars canadiens)</b>	<b>2010</b>	<b>2011</b>	<b>2012</b>	<b>2013</b>
Coût des services passés au titre des régimes agréés canadiens	- \$	138 \$	173 \$	221 \$
Coût des services rendus au cours de l'exercice au titre des régimes agréés canadiens	161	165	170	175
Autres conventions de retraite <sup>1)</sup>	78	79	81	83
<b>Obligations projetées au titre de la capitalisation des régimes de retraite</b>	<b>239 \$</b>	<b>382 \$</b>	<b>424 \$</b>	<b>479 \$</b>

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

Sur une base comptable, le déficit net des régimes de retraite au 31 décembre 2009 s'est établi à 1 186 M\$ (1 012 M\$ en 2008). L'augmentation du déficit comptable est principalement attribuable à l'augmentation de l'obligation au titre des prestations constituées découlant de la baisse du taux d'actualisation, ce qui a été compensé en grande partie par le rendement plus élevé que prévu des actifs du régime.

## 10.7 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 janvier 2010	31 décembre 2008
<b>Actions émises et en circulation</b>		
Actions à droit de vote variable de catégorie A	59 341 968	15 475 659
Actions à droit de vote de catégorie B	218 805 091	84 524 341
<b>Total des actions émises et en circulation</b>	<b>278 147 059</b>	<b>100 000 000</b>
<b>Actions à droit de vote variable de catégorie A et actions à droit de vote de catégorie B pouvant être émises</b>		
Bons de souscription	90 250 000	-
Options sur actions	3 963 474	1 701 447
Unités d'actions liées au rendement	561 846	559 885
<b>Total des actions pouvant être émises</b>	<b>94 775 320</b>	<b>2 261 332</b>
<b>Total des actions en circulation et pouvant être émises</b>	<b>372 922 379</b>	<b>102 261 332</b>

Aux termes de la facilité de crédit décrite plus haut à la rubrique 6, Air Canada a émis aux prêteurs, au moment du premier prélèvement de crédit, des bons de souscription visant l'achat de cinq millions 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 % du total des actions émises et en circulation à la date de clôture de la facilité de crédit. Ces bons ont été répartis entre les prêteurs au prorata de leurs engagements de prêt aux termes de la facilité de crédit. Chacun de ces bons de souscription initiaux a un prix d'exercice de 1,51 \$ l'action. Ils peuvent être exercés en tout temps et ils viennent à échéance quatre ans après la date d'émission. Si Air Canada ne fournissait pas d'autre garantie aux prêteurs sur certains actifs dans les 90 jours suivant la date de clôture, Air Canada était tenue d'émettre aux prêteurs de nouveaux bons de souscription représentant jusqu'à cinq millions d'actions ou 5 % du total des actions émises et en circulation (déterminé au moment de l'émission des bons supplémentaires), ces bons de souscription pouvant être exercés en tout temps et expirant quatre ans après la date de leur émission. Le prix d'exercice des bons de souscription supplémentaires est établi selon un prix moyen pondéré en fonction du volume pour les cinq jours précédant l'émission. Ces bons supplémentaires ont été émis le 19 octobre 2009 et ils ont un prix d'exercice de 1,44 \$ par 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 dans les deux cas). La totalité du produit net de la vente de ces actions par la fiducie sera versée dans les 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 un placement public par prise ferme, annoncé antérieurement, aux termes duquel elle a vendu à un syndicat de preneurs fermes 160 500 000 unités (les « unités ») d'Air Canada au prix de 1,62 \$ l'unité, pour un produit global de 260 M\$ (produit net de 248 M\$ déduction faite des frais relatifs au placement et de la rémunération des preneurs fermes). Chaque unité se composait d'une action à droit de vote variable de catégorie A (les « actions à droit de vote variable ») ou d'une action à droit de vote de catégorie B (les « actions à droit de vote » et, collectivement avec les actions à droit de vote variable, les « actions ») d'Air Canada et d'un demi-bon de souscription d'une action. Chaque bon de souscription d'action entier est un « bon de souscription ». Chaque bon de souscription confère à son porteur le droit d'acquérir une action à droit de vote variable ou une action à droit de vote (chacune étant une « action liée à un bon de souscription ») au prix d'exercice de 2,20 \$ par action liée à un bon de souscription en tout temps jusqu'à la date qui tombe 36 mois après le 27 octobre 2009. Si, avant l'expiration des bons de souscription, le cours moyen pondéré en fonction du volume sur 20 jours des actions à droit de vote variable à la 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 \$ (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.

**11. 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)	T1 2008	T2 2008	T3 2008	T4 2008	T1 2009	T2 2009	T3 2009	T4 2009
<b>Produits d'exploitation</b>	<b>2 727 \$</b>	<b>2 782 \$</b>	<b>3 075 \$</b>	<b>2 498 \$</b>	<b>2 391 \$</b>	<b>2 330 \$</b>	<b>2 670 \$</b>	<b>2 348 \$</b>
Carburacteur	715	848	1 064	792	593	572	682	601
Coûts de propriété (LAA) <sup>1)</sup>	234	242	243	254	245	248	252	250
Autres charges d'exploitation	1 790	1 685	1 656	1 598	1 741	1 623	1 668	1 580
<b>Charges d'exploitation</b>	<b>2 739</b>	<b>2 775</b>	<b>2 963</b>	<b>2 644</b>	<b>2 579</b>	<b>2 443</b>	<b>2 602</b>	<b>2 431</b>
<b>Résultat d'exploitation avant l'élément suivant</b>	<b>(12)</b>	<b>7</b>	<b>112</b>	<b>(146)</b>	<b>(188)</b>	<b>(113)</b>	<b>68</b>	<b>(83)</b>
Provision pour les enquêtes sur le fret <sup>2)</sup>	(125)	-	-	-	-	-	-	-
<b>Résultat d'exploitation</b>	<b>(137)</b>	<b>7</b>	<b>112</b>	<b>(146)</b>	<b>(188)</b>	<b>(113)</b>	<b>68</b>	<b>(83)</b>
Total des produits (charges) hors exploitation, participation sans contrôle, écart de change et impôts	(151)	115	(244)	(581)	(212)	268	209	27
<b>Bénéfice net (perte)</b>	<b>(288) \$</b>	<b>122 \$</b>	<b>(132) \$</b>	<b>(727) \$</b>	<b>(400) \$</b>	<b>155 \$</b>	<b>277 \$</b>	<b>(56) \$</b>
Passagers-milles payants (en millions)	12 331	12 884	14 458	10 845	10 984	11 862	14 153	10 885
Sièges-milles offerts (en millions)	15 407	15 581	17 515	13 571	13 821	14 735	16 946	13 841
Coefficient d'occupation (%)	80,0	82,7	82,5	79,9	79,5	80,5	83,5	78,6
PPSMO (en cents)	15,0	15,7	15,7	16,0	14,5	13,9	14,1	14,6
CESMO (en cents)	17,8	17,8	16,9	19,5	18,7	16,6	15,4	17,6
CESMO, exclusion faite de la charge de carburant (en cents)	13,1	12,4	10,8	13,6	14,4	12,7	11,3	13,2
Prix du litre de carburant (en cents) <sup>3)</sup>	75,2	89,2	101,0	95,8	71,4	65,4	68,6	72,6
<b>BAILALA avant provision pour les enquêtes et procédures relatives au fret<sup>4)</sup></b>	<b>222 \$</b>	<b>249 \$</b>	<b>355 \$</b>	<b>108 \$</b>	<b>57 \$</b>	<b>135 \$</b>	<b>320 \$</b>	<b>167 \$</b>
<b>BAILALA<sup>4)</sup></b>	<b>97 \$</b>	<b>249 \$</b>	<b>355 \$</b>	<b>108 \$</b>	<b>57 \$</b>	<b>135 \$</b>	<b>320 \$</b>	<b>167 \$</b>
<b>- Résultat de base par action</b>	<b>(2,88) \$</b>	<b>1,22 \$</b>	<b>(1,32) \$</b>	<b>(7,27) \$</b>	<b>(4,00) \$</b>	<b>1,55 \$</b>	<b>2,77 \$</b>	<b>(0,25) \$</b>
<b>- Résultat dilué par action</b>	<b>(2,88) \$</b>	<b>1,22 \$</b>	<b>(1,32) \$</b>	<b>(7,27) \$</b>	<b>(4,00) \$</b>	<b>1,55 \$</b>	<b>2,44 \$</b>	<b>(0,25) \$</b>

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 du résultat des opérations de couverture sur le carburant.

4) Voir la rubrique 21, Mesures financières hors PCGR, plus loin pour un complément d'information.

**12. Principales informations annuelles**

Le tableau ci-après présente les principales informations annuelles concernant Air Canada pour les exercices 2007 à 2009.

(en millions de dollars canadiens, sauf les montants par action)	2009	2008	2007
Produits d'exploitation	9 739 \$	11 082 \$	10 646 \$
Charges d'exploitation	10 055	11 121	10 213
<b>Résultat d'exploitation avant l'élément suivant</b>	<b>(316)</b>	<b>(39)</b>	<b>433</b>
Provision pour enquêtes sur le fret	-	(125)	-
<b>Résultat d'exploitation</b>	<b>(316)</b>	<b>(164)</b>	<b>433</b>
Total des produits (charges) hors exploitation, participation sans contrôle, écart de change et impôts	292	(861)	(4)
<b>Bénéfice net (perte)</b>	<b>(24) \$</b>	<b>(1 025) \$</b>	<b>429 \$</b>
<b>BAILALA</b>	679 \$	934 \$	1 263 \$
<b>BAILALA, exclusion faite de la provision pour enquêtes sur le fret</b>	679 \$	809 \$	1 263 \$
<b>Résultat par action</b>			
- de base	(0,18) \$	(10,25) \$	4,29 \$
- dilué	(0,18) \$	(10,25) \$	4,27 \$
Trésorerie, équivalents de trésorerie et placements à court terme	1 407 \$	1 005 \$	1 239 \$
<b>Total de l'actif</b>	<b>10 406 \$</b>	<b>11 364 \$</b>	<b>11 820 \$</b>
<b>Total du passif à long terme <sup>1)</sup></b>	<b>6 140 \$</b>	<b>7 309 \$</b>	<b>6 579 \$</b>
<b>Total du passif</b>	<b>8 759 \$</b>	<b>10 412 \$</b>	<b>9 193 \$</b>
<b>Capitaux propres</b>	<b>1 446 \$</b>	<b>762 \$</b>	<b>2 443 \$</b>

1) Le total du passif à long terme comprend la dette à long terme (y compris la partie échéant à moins d'un an) ainsi que les contrats de location-acquisition, les passifs au titre des régimes de retraite et d'avantages complémentaires et les autres passifs à long terme.



### 13. Instruments financiers et gestion du risque

#### Gestion du risque

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

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

#### Risque de taux d'intérêt

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

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

Le ratio obligations à taux fixe-obligations à taux variable vise à assurer une certaine marge de manœuvre quant à la structure du capital de la Société et est fonction d'un objectif à long terme de 60 % à taux fixe et 40 % à taux variable. Le ratio au 31 décembre 2009 est de 59 % à taux fixe (58 % au 31 décembre 2008) pour 41 % à taux variable (42 % au 31 décembre 2008), compte tenu de l'incidence des positions sur swaps de taux d'intérêt.

Suivent les dérivés employés pour les activités de gestion du risque de taux d'intérêt et les ajustements comptabilisés au cours de l'exercice 2009 :

- En 2009, la Société a conclu un contrat de swap de taux d'intérêt d'une valeur notionnelle initiale de 600 M\$ et ayant une échéance en novembre 2011 relativement à la facilité de crédit. À mesure des paiements effectués, la valeur notionnelle du swap est systématiquement ramenée à 450 M\$ à la fin du terme de deux ans. Ce swap vise à convertir le taux des acceptations bancaires de la facilité de crédit de « taux des paiements par anticipation » à « taux des paiements en arriérés moins 0,2 % ». Au 31 décembre 2009, ce contrat avait une juste valeur de 1 M\$, avec position favorable à la contrepartie. Cet instrument dérivé n'a pas été désigné comme couverture aux fins comptables et est comptabilisé à la juste valeur. En 2009, une perte de 1 M\$ a été inscrite dans le poste « Gains sur instruments financiers comptabilisés à la juste valeur » relativement à ce dérivé.
- Au 31 décembre 2009, la Société était partie à deux contrats de swap de taux d'intérêt d'une valeur notionnelle totale de 92 M\$ (88 M\$ US) (118 M\$ (96 M\$ US) en 2008) relativement au financement de deux appareils 767 de Boeing. Ces swaps viennent respectivement à échéance en juillet 2022 et en janvier 2024. Ils convertissent les loyers à taux fixe prévus aux contrats de location des deux appareils en loyers à taux variable. Au 31 décembre 2009, ces contrats avaient une juste valeur de 12 M\$, avec position favorable à la Société (21 M\$, avec position favorable à la Société, en 2008). Ces instruments dérivés n'ont pas été désignés comme des éléments de couverture aux fins comptables et sont comptabilisés à la juste valeur. En 2009, la Société a inscrit une perte de 9 M\$ dans le poste « Gains sur instruments financiers comptabilisés à la juste valeur » relativement à ces dérivés (gain de 14 M\$ en 2008).

Les intérêts créditeurs tiennent compte de 10 M\$ en 2009 (47 M\$ en 2008) au titre de la trésorerie, des équivalents de trésorerie, des placements à court terme et des dépôts de garantie sur dérivés liés au carburant qui sont classés comme étant détenus à des fins de transaction. Les intérêts débiteurs inscrits à l'état consolidé des résultats ont trait à des passifs financiers comptabilisés au coût après amortissement.

### **Risque de change**

Le risque de change correspond au risque que la juste valeur ou les flux de trésorerie futurs d'un instrument financier fluctuent en raison des variations des cours des monnaies étrangères. La stratégie de gestion du risque adoptée par la Société vise à réduire le risque de flux de trésorerie auquel elle est exposée du fait de ses flux de trésorerie libellés en devises.

Les rentrées de fonds de la Société sont principalement libellées en dollars canadiens, tandis qu'une grande partie de ses sorties de fonds sont libellées en dollars américains. Ce déséquilibre se traduit tous les ans par une insuffisance des flux de trésorerie en dollars américains provenant de l'exploitation. Pour rétablir l'équilibre, la Société a pour pratique de convertir en dollars américains ses produits excédentaires libellés en monnaies étrangères. En 2009, cette conversion a permis de combler environ 29 % du déséquilibre, le reste, soit 71 %, ayant été comblé au moyen de divers dérivés sur devises, notamment des opérations au comptant et des placements libellés en dollars américains, dont les dates d'échéance correspondaient aux dates auxquelles les fonds en dollars américains sont insuffisants. Le nombre de dérivés sur devises venant à échéance à une date donnée est fonction de plusieurs facteurs, dont le montant des produits en devises pouvant être convertis, les flux de trésorerie nets en dollars américains, ainsi que le montant affecté au matériel volant et au remboursement de la dette.

Suit une description des dérivés actuellement employés aux fins des activités de gestion du risque de change et les ajustements comptabilisés au cours de 2009 :

Au 31 décembre 2009, la Société avait en cours des contrats de change et des contrats d'options sur devises convertissant des dollars américains en dollars canadiens relativement à 99 M\$ (95 M\$ US) échéant en 2010 (632 M\$ (516 M\$ US) en 2008) et à 5 M\$ (3 M€) échéant en 2010 (632 M\$ (516 M\$ US) et 5 M\$ (3 M€) en 2008). La juste valeur de ces contrats sur devises au 31 décembre 2009 était de 4 M\$ avec position favorable aux contreparties (64 M\$, avec position favorable à la Société, en 2008). Ces instruments dérivés n'ont pas été désignés comme couvertures aux fins comptables et sont comptabilisés à la juste valeur. En 2009, une perte de 7 M\$ a été constatée dans le poste « Gain (perte) de change » relativement à ces dérivés (gain de 327 M\$ en 2008).

### **Risque lié au prix du carburant**

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

En 2009, la Société a acheté des contrats d'option d'achat de pétrole brut. La prime rattachée à ces contrats s'élève à 6 M\$.

Au 31 janvier 2010, la Société avait couvert environ 21 % de ses achats prévus de carburéacteur d'ici la fin de 2010 à un prix plafond moyen du WTI de 93 \$ US le baril, dont environ 10 % sont visés par un prix plancher moyen de 96 \$ US le baril. Les contrats de la Société destinés à couvrir les achats prévus de carburéacteur pour l'exercice 2010 portent sur le carburéacteur et le pétrole brut.

Le tableau ci-dessous présente les volumes notionnels par baril en cours au 31 janvier 2010 ainsi que les moyennes pondérées des prix plancher et plafond du pétrole WTI pour chaque exercice actuellement couvert par type d'instrument dérivé.

En cours au 31 janvier 2010				
Instruments dérivés	Échéance	Volume (en barils)	Prix plancher moyen pondéré du pétrole WTI (en \$ US/baril)	Prix plafond moyen pondéré du pétrole WTI (en \$ US/baril)
Options d'achat <sup>1)</sup>	2010	2 345 000	s. o.	92
Swaps <sup>1)</sup>	2010	975 000	99	99
Tunnels <sup>1)</sup>	2010	1 055 000	93	95

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

En 2009, les contrats dérivés liés au carburant ont été dénoués par règlement en espèces, ce qui a donné lieu à une juste valeur de 88 M\$, avec position favorable aux contreparties (129 M\$ en 2008, avec position favorable à la Société).

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 dérivés liés au carburant à compter du troisième trimestre de 2009. Par conséquent, depuis le 1<sup>er</sup> juillet 2009, tous les contrats de couverture liés au carburant sont considérés des « couvertures économiques » et les variations périodiques de leur juste valeur marchande a été comptabilisé à titre de produits hors exploitation au poste « Gain (perte) sur instruments financiers comptabilisés à la juste valeur ». En 2009, un gain d'une juste valeur de 102 M\$ a été inscrit (perte de 9 M\$ en 2008).

Lorsqu'elle appliquait la comptabilité de couverture, la Société a inscrit au poste « Cumul des autres éléments du résultat étendu » des pertes qui seront comptabilisées à titre de charge de carburant pour la période durant laquelle le dérivé doit venir à échéance. Durant 2009, un montant de 419 M\$ a été inscrit à titre de charge de carburant. Au 31 décembre 2009, le montant net des pertes existantes inscrites au cumul des autres éléments du résultat étendu qui devraient être reclassées dans le résultat d'exploitation au cours des 12 mois suivants est de 183 M\$ avant impôts (58 M\$ au premier trimestre, 52 M\$ au deuxième trimestre, 42 M\$ au troisième trimestre et 31 M\$ au quatrième trimestre). 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.

En 2009, la Société a modifié son portefeuille de couvertures liées au carburant en résiliant des contrats de swap et d'options de vente de 192 M\$ avec 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. Certains de ces contrats étaient auparavant désignés en application de la comptabilité de couverture. Les montants inscrits au cumul des autres éléments du résultat étendu pour les dérivés qui étaient auparavant désignés en application de la comptabilité de couverture seront imputés à la charge de carburant de la période au cours de laquelle le dérivé aurait dû venir à échéance.

Les instruments financiers dérivés que la Société utilise actuellement comme éléments de couverture, comme les swaps et les options de vente au sein de structures de tunnels, l'exposent à la possibilité d'avoir à fournir des dépôts de garantie. Lorsque le prix du carburant baisse, le dérivé de la Société se transforme en passif dont la valeur est inférieure aux seuils de crédit établis avec les contreparties et la Société doit alors déposer une garantie auprès des contreparties. Au 31 décembre 2009, la Société avait déposé 43 M\$ en garanties auprès de contreparties (328 M\$ au 31 décembre 2008).

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)		Quatrièmes trimestres		Exercices	
		2009	2008	2009	2008
<b>État consolidé des résultats</b>					
<u>Charges d'exploitation</u>					
Carburant avions	Gain (perte) efficace réalisé – dérivés désignés en application de la comptabilité de couverture	(85) \$	(111) \$	(419) \$	79 \$
<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.	59 \$	- \$	83 \$
	Gain (perte) de juste valeur de marché – couvertures économiques	24 \$	(40) \$	102 \$	(9) \$
<b>État consolidé du résultat étendu</b>					
	Gain (perte) efficace – dérivés désignés en application de la comptabilité de couverture	s. o.	(678) \$	(1) \$	(605) \$
	Charge d'impôts sur le gain efficace	- \$	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	85 \$	111 \$	419 \$	(79) \$
	Impôt lié au reclassement	- \$	(39) \$	4 \$	22 \$

		31 décembre 2009	31 décembre 2008
<b>Bilan consolidé</b>			
<u>Actif à court terme</u>	Dépôts de garantie pour dérivés liés au carburant	43 \$	328 \$
<u>Passif à court terme*</u>	Juste valeur de marché des dérivés liés au carburant désignés en application de la comptabilité de couverture	s. o.	(405) \$
	Juste valeur de marché des couvertures économiques de dérivés liés au carburant	(31) \$	(15) \$
<u>Capitaux propres (CAERE)</u>	Perte nette sur dérivés liés au carburant désignés en application de la comptabilité de couverture (déduction faite des impôts de 1 M\$ en 2009 et de 5 M\$ en 2008)	(184) \$	(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.

**Récapitulatif des gains sur instruments financiers comptabilisés à la juste valeur**

Suit un résumé des gains 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)	Quatrièmes trimestres		Exercices	
	2009	2008	2009	2008
Partie inefficace des couvertures du prix du carburant	- \$	59 \$	- \$	83 \$
Dérivés liés au carburant auxquels ne s'applique pas la comptabilité de couverture	24	(40)	102	(9)
Swaps croisés	-	(2)	-	4
Autres	(2)	15	(7)	14
<b>Gain sur instruments financiers comptabilisés à la juste valeur</b>	<b>22 \$</b>	<b>32 \$</b>	<b>95 \$</b>	<b>92 \$</b>

**Risque de liquidité**

Le risque de liquidité 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 de liquidité en préparant des prévisions de trésorerie à cycle continu, en surveillant l'état et la valeur des actifs disponibles pour garantir les arrangements de financement, 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 31 décembre 2009, le solde de la trésorerie, des équivalents de trésorerie et des placements à court terme d'Air Canada s'établissait à 1 407 M\$, soit 14 % des produits d'exploitation de 2009.

La direction croit que les faits marquants décrits à la rubrique 6 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, 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 ci-après.

Le virus H1N1 pourrait aussi freiner la demande de voyages par avion. La Société continue de surveiller le risque lié au virus H1N1. La Société 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 éventuelles d'un tel événement sur ses activités. La Société évalue aussi les conséquences sur la demande de transport aérien des nouvelles mesures de sûreté imposées en décembre 2009 par les autorités du Canada et des États-Unis sur les vols au départ du Canada et à destination des États-Unis.

**Obligations de capitalisation des régimes de retraite**

On se reportera à la rubrique 10.6 du présent rapport de gestion pour une analyse des obligations de capitalisation des régimes de retraite d'Air Canada.

**Clauses restrictives 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. Environ 85 % des ventes de la Société résultent d'opérations par carte de crédit, le reste faisant l'objet d'opérations au comptant. La Société reçoit généralement le paiement d'une vente par carte de crédit avant que le transport du voyageur soit effectué.

Au 31 décembre 2008, aux termes de certaines ententes de traitement des opérations par carte de crédit conclues avec l'un de ses principaux fournisseurs de services de traitement des opérations par carte de crédit, celui-ci pouvait retenir le paiement de fonds à Air Canada si certains événements se produisaient (« événements déclencheurs »), notamment le fait que la trésorerie non affectée (au sens donné par l'entente et correspondant en général au total de la trésorerie, des équivalents de trésorerie et des placements à court terme) soit inférieur à 900 M\$ à la fin du mois et que les pertes d'exploitation dépassent certains seuils. En 2009, la Société s'est entendue avec ce fournisseur pour modifier certaines ententes concernant le traitement des cartes de crédit. En vertu de ces modifications, les événements déclencheurs liés aux pertes d'exploitation ont été éliminés, le niveau de trésorerie non affectée qu'Air Canada doit maintenir a été ramené à 800 M\$ et Air Canada doit donner à son fournisseur des dépôts accumulés et des garanties. Selon les ententes, 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. Cela s'est produit au troisième trimestre de 2009 et, en conséquence, aucun dépôt n'a été fourni aux termes des ententes visant le traitement des opérations par carte de crédit au 31 décembre 2009. Tant que le solde de trésorerie non affectée demeure égal ou supérieur à 1 100 M\$ à la fin de chaque mois, Air Canada n'a aucune obligation de fournir des dépôts ou des garanties au fournisseur. De plus, si le solde de trésorerie non affectée de la Société est inférieur à 1 100 M\$ à la fin d'un mois donné, l'obligation de verser des dépôts au fournisseur de la Société 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\$. Les ententes en vigueur avec ce fournisseur de services de traitement des opérations par carte de crédit prennent fin 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 19 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 de crédit**

Le risque de crédit est le risque qu'une partie manque à l'une des obligations et amène de ce fait l'autre partie à subir une perte financière. Au 31 décembre 2009, la Société était exposée au risque de crédit lié principalement aux valeurs comptables de la trésorerie et des équivalents de trésorerie, des placements à court terme et des débiteurs ainsi que des dépôts de garantie liés au carburant fournis à des contreparties. La trésorerie, les équivalents de trésorerie et les placements à court terme sont placés auprès de grandes institutions financières, du gouvernement du Canada et de grandes sociétés. Les débiteurs résultent généralement de la vente de billets à des particuliers, souvent par l'intermédiaire de cartes de crédit reconnues, d'agents de voyages géographiquement éloignés, à des entreprises ou à d'autres compagnies aériennes. Des directives concernant les cotes de crédit sont utilisées pour déterminer les contreparties aux relations de couverture du prix du carburant. Afin d'atténuer sa vulnérabilité au risque de crédit et d'évaluer la qualité du crédit, la Société passe régulièrement en revue les cotes de solvabilité de ses contreparties et établit des limites de crédit lorsqu'elle le juge nécessaire.

Au 31 janvier 2009, les dépôts de garantie fournis par la Société à des contreparties à des contrats de couverture du prix du carburant totalisaient 55 M\$. Le risque de crédit lié à ces dépôts est porté en réduction du passif correspondant de la contrepartie au contrat dérivé lié au carburant.

Pour un complément d'information sur les risques de crédit, on se reportera à la rubrique portant sur le papier commercial adossé à des actifs ci-après.

**Risques de marché**

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

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

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

La Société détient un PCAA non bancaire de 37 M\$ (29 M\$ après ajustement de la juste valeur) inscrit dans les « Dépôts et autres actifs ». La valeur comptable au 31 décembre 2009 tient compte de diverses hypothèses quant à la juste valeur des placements, notamment de facteurs comme les scénarios d'estimation des flux de trésorerie et les taux d'actualisation ajustés au risque. Les hypothèses utilisées pour estimer la juste valeur des placements sont susceptibles de changer, ce qui pourrait se traduire par d'autres ajustements des résultats hors exploitation dans l'avenir. Aucun ajustement de la valeur comptable n'a cependant été constaté en 2009.

## 14. Arrangements hors bilan

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

### Garanties

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

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

#### Garanties au titre d'ententes d'avitaillement

De concert avec d'autres compagnies aériennes, Air Canada est partie à des ententes d'avitaillement exploitées par des sociétés d'avitaillement (les « sociétés d'avitaillement ») dans divers grands aéroports du Canada. Ces sociétés d'avitaillement fonctionnent selon le principe du recouvrement des coûts. Elles possèdent et financent le réseau qui approvisionne les compagnies contractantes, tout comme elles s'acquittent des droits liés aux baux fonciers sous-jacents. La dette globale des cinq sociétés d'avitaillement au Canada qui n'ont pas été consolidées au titre de la Note d'orientation concernant la comptabilité NOC-15, *Consolidation des entités à détenteurs de droits variables* (« NOC-15 ») était d'environ 162 M\$ au 31 décembre 2009 (127 M\$ au 31 décembre 2008), ce qui correspond au risque de perte maximal auquel s'expose Air Canada, compte non tenu de tout partage de coûts éventuel avec les autres compagnies contractantes. Air Canada considère le risque en découlant comme minime. Chaque compagnie aérienne contractante qui fait partie d'une société d'avitaillement participe à la garantie de sa dette d'une manière proportionnelle à l'utilisation qu'elle fait du réseau.

### Conventions d'indemnisation

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

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



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

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

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

## 15. Opérations entre apparentés

Au 31 décembre 2009, Gestion ACE Aviation Inc. (« ACE ») détenait une participation de 27 % dans Air Canada. Air Canada est appelée à conclure diverses opérations entre apparentés avec Aveos Performance aéronautique inc. (« Aveos ») et ACE.

### Sommaire des principaux contrats avec des apparentés

#### *Liens entre la Société et Aveos*

On se reportera à la rubrique « Plan de restructuration d'Aveos » plus loin pour une description du plan de restructuration annoncé par Aveos le 26 janvier 2010. Les opérations liées à la restructuration d'Aveos devraient être conclues au premier trimestre de 2010. Elles sont tributaires de l'établissement des documents officiels et de la satisfaction de certaines conditions. Cette restructuration entraînerait la révision des modalités de certaines ententes commerciales liant Air Canada et Aveos, notamment les modalités de l'Entente sur les régimes de retraite et avantages complémentaires et celles de l'Entente conclue avec Aveos concernant des conditions de paiement révisées qui sont décrites ci-après.

#### Entente sur les régimes de retraite et avantages complémentaires

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

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

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

des services rendus au cours de l'exercice et les coûts financiers liés aux prestations complémentaires des employés d'Air Canada assurant des services à Aveos seront facturés par Air Canada à Aveos.

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

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

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

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

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

- En ce qui concerne les services de révision générale des appareils et de peinture, la période de non-concurrence se terminera un an après la résiliation ou l'expiration de l'entente relative aux services de révision générale des appareils actuellement en vigueur (dont l'expiration est actuellement prévue pour le 1<sup>er</sup> octobre 2011);

- En ce qui concerne les services d'entretien moteur et de maintenance des groupes auxiliaires de bord, la fin de la période de non-concurrence est fixée au 1<sup>er</sup> octobre 2015; et
- En ce qui concerne la maintenance des composants, la période de non-concurrence se terminera le 1<sup>er</sup> octobre 2016.

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

#### Entente conclue avec Aveos concernant des conditions de paiement révisées

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

Du fait de modifications apportées, les conditions de paiement assouplies ont été prorogées. Ces conditions assouplies consenties à Aveos seront resserrées à compter de février 2010 et continueront de l'être progressivement sur six mois. En juillet 2010, une fois que les conditions assouplies ne seront plus en vigueur, les lettres de crédit seront rétablies aux niveaux alors prévus dans l'Entente sur les régimes de retraite et avantages complémentaires conclue par les deux parties. On se reportera à la rubrique « Plan de restructuration d'Aveos » plus loin pour une description des modifications qui seraient apportées à cette entente aux termes de la restructuration.

#### Contrats de maintenance

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

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

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

### Contrats de services généraux

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

### Contrats immobiliers

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

### Plan de restructuration d'Aveos

Le 26 janvier 2010, Aveos s'est entendue avec ses prêteurs sur les modalités d'un plan de restructuration consensuel visant à restructurer le capital de la société. Dans le cadre de ce processus, Air Canada et Aveos ont conclu une entente provisoire pour régler certaines questions et modifier les conditions de certaines ententes contractuelles, en échange de quoi Air Canada obtient une participation minoritaire dans Aveos. Les conditions modifiées ayant trait aux contrats de maintenance ne devraient pas avoir une incidence notable sur la charge de maintenance pendant la durée des contrats.

La restructuration du capital d'Aveos, y compris les opérations connexes entre Air Canada et Aveos, est tributaire de l'établissement des documents officiels et de la satisfaction d'autres conditions, et elle devrait être conclue au premier trimestre de 2010. Dans le cadre de ces ententes, la Société accepterait aussi d'assouplir les conditions de remboursement de créances de 22 M\$ (décrites ci-haut sous « Entente conclue avec Aveos concernant des conditions de paiement révisées ») échéant en 2010, les échelonnant sur six ans moyennant des remboursements annuels sans intérêt, et ces paiements seraient assujettis à la satisfaction de certaines conditions.

Les modalités de l'Entente sur les régimes de retraite et avantages complémentaires seraient également modifiées de manière à reporter à avril 2011 le calcul des actifs des régimes et des déficits de solvabilité découlant du transfert des employés syndiqués qui assurent les services de maintenance des cellules. Dans cette éventualité, Air Canada prendrait en charge les variations du déficit de solvabilité relatif aux employés visés à compter de la date de l'Entente sur les régimes de retraite et avantages complémentaires jusqu'à la date de leur transfert à Aveos, prévu en avril 2011. Dans le cadre de la modification, la totalité des lettres de crédit émises aux termes de l'Entente sur les régimes de retraite et avantages complémentaires seraient annulées et une nouvelle lettre de crédit d'un montant maximal de 20 M\$ serait émise par Air Canada en faveur d'Aveos afin de garantir le versement de l'ensemble des paiements d'indemnités dus par Air Canada à Aveos au titre des prestations de retraite et d'invalidité et des passifs liés aux retraités dont Air Canada est responsable selon l'Entente sur les régimes de retraite et avantages complémentaires. Cette modification se traduirait par une réduction d'environ 20 M\$, au premier trimestre de 2010, du dépôt en cours aux termes de la facilité de lettres de crédit d'Air Canada.

Le traitement comptable des ententes dont il question ci-dessus sera établi à la clôture.

## **Liens entre la Société et ACE**

### Facilité de crédit

ACE est partie prêteuse au titre de la facilité de crédit décrite plus haut à la rubrique 6. La participation d'ACE dans cette facilité de crédit représente 150 M\$ de l'encours de 600 M\$ au 31 décembre 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 en 2009 est de 8 M\$ et sa quote-part des bons de souscription comptabilisée dans le surplus d'apport se chiffre à environ 2 M\$.

### Contrat de services cadre

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

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

(en millions de dollars canadiens)	31 décembre 2009	31 décembre 2008
<b>Débiteurs</b>		
ACE	- \$	2 \$
Aveos	135	120
	<b>135 \$</b>	<b>122 \$</b>
<b>Maintenance payée d'avance</b>		
Aveos	9 \$	5 \$
	<b>9 \$</b>	<b>5 \$</b>
<b>Créditeurs et charges à payer</b>		
ACE	3 \$	- \$
Aveos	92	99
	<b>95 \$</b>	<b>99 \$</b>
<b>Dette à long terme y compris la partie échéant à moins d'un an et valeur des bons de souscription</b>		
ACE	150 \$	- \$
	<b>150 \$</b>	<b>- \$</b>

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

(en millions de dollars canadiens)	Exercices	
	2009	2008
<b>Produits</b>		
Produits de location d'immeubles provenant d'ACE et d'Aveos	31 \$	29 \$
Produits tirés de services de technologies de l'information fournis à Aveos	6	15
Produits tirés de services généraux et autres fournis à ACE et à Aveos	9	15
	<b>46 \$</b>	<b>59 \$</b>
<b>Charges</b>		
Charges de maintenance liées aux services d'Aveos	514 \$	478 \$
Recouvrement des salaires et charges sociales liés aux employés détachés auprès d'ACE et Aveos	(228)	(277)
Intérêts débiteurs au titre de la participation d'ACE dans la facilité de crédit	8	
Autres charges	-	1
	<b>294 \$</b>	<b>202 \$</b>

## 16. Estimations comptables critiques

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

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

### Produits passages et fret

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

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

### Avantages sociaux futurs

Air Canada propose à ses employés plusieurs régimes de retraite à prestations ou à cotisations déterminées ainsi que des régimes d'avantages complémentaires de retraite. Certains employés de la Société qui travaillent pour ACE et Aveos cotisent aux régimes de retraite à prestations déterminées dont la Société est la promotrice et participent en outre à certains régimes d'avantages sociaux futurs en matière de soins de santé, d'assurance vie et d'assurance invalidité dont la Société est la promotrice. D'autres employés de la Société ont travaillé pour Aéroplan jusqu'à la date de transfert à Aéroplan, puis ils ont cessé d'accumuler des prestations aux termes des régimes de retraite à prestations déterminées dont la Société est la promotrice et aux termes des régimes d'avantages sociaux futurs en matière de soins de santé, d'assurance vie et d'assurance invalidité dont la Société est la promotrice. Les états financiers consolidés vérifiés d'Air Canada de 2009 comprennent tous les actifs et passifs des régimes dont la Société est la promotrice. Les charges sociales tiennent compte des charges liées à tous les employés qui participent aux régimes, déduction faite d'un recouvrement de coûts répercuté sur ACE, Aveos et Aéroplan au titre des employés détachés par contrat. Le recouvrement de coûts porte sur les coûts des services rendus au cours de l'exercice, les coûts des services passés relatifs aux régimes d'Aéroplan, ainsi que la part des avantages complémentaires de retraite qui revient à ACE et à Aveos, laquelle est établie à partir de calculs actuariels propres au groupe d'employés concernés. Pour l'exercice clos le 31 décembre 2009, ce recouvrement totalise 32 M\$ (40 M\$ pour l'exercice clos le 31 décembre 2008).

En mai 2009, Air Canada, Aéroplan et la section locale 2002 des TCA sont parvenues à une entente visant la transition d'environ 750 employés d'Air Canada travaillant alors dans les centres de contacts d'Aéroplan qui pouvaient choisir de se joindre à Aéroplan le 1<sup>er</sup> juin 2009 ou de demeurer employés d'Air Canada. Les employés de centres d'Air Canada qui sont devenus excédentaires par rapport aux besoins de la Société, par suite du choix exercé par des employés comptant plus d'années de service qui travaillaient dans des centres d'Aéroplan et qui ont choisi de demeurer employés d'Air Canada, ont eu l'option de passer à Aéroplan. Le 4 octobre 2009, tous les employés visés étaient devenus des employés d'Aéroplan. Dans le cas des employés qui se sont joints à Aéroplan, le décompte des années de service, qui détermine largement le niveau des prestations aux termes des régimes de retraite et d'avantages complémentaires d'Air Canada, a cessé à la date d'entrée en service chez Aéroplan. Air Canada et Aéroplan poursuivent les négociations concernant les conditions du transfert des régimes de retraite, et certaines conséquences de ce transfert sont encore à régler. Air Canada conserve l'actif des régimes de retraite et continue de s'acquitter des obligations à l'égard des

prestations constituées pour les employés transférés au 31 décembre 2009 jusqu'à l'issue des négociations. Aéroplan verse actuellement des cotisations au titre des services rendus au cours de l'exercice dans les caisses de ses régimes de retraite pour les employés au service d'Aéroplan.

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

	31 décembre 2009	31 décembre 2008
<b>Hypothèses actuarielles moyennes pondérées entrant dans le calcul du passif au titre des prestations</b>		
Taux d'actualisation	6,40 %	7,35 %
Taux d'accroissement de la rémunération <sup>1)</sup>	2,50 %	2,50 %
<b>Hypothèses actuarielles moyennes pondérées entrant dans le calcul de l'obligation au titre des prestations constituées</b>		
Taux d'actualisation	7,35 %	5,75 %
Taux prévu de rendement à long terme	7,15 %	7,15 %
Taux d'accroissement de la rémunération <sup>2)</sup>	2,50 %	2,50 %

1) Par suite d'augmentations salariales, un taux d'accroissement de la rémunération de 0 % majoré de l'augmentation au mérite a été utilisé pour déterminer l'obligation nette au titre des prestations de retraite pour les exercices 2009 et 2010, et un taux de 2,50 % majoré de l'augmentation au mérite a été utilisé pour les autres exercices.

2) Un taux d'accroissement de la rémunération de 0 % majoré de l'augmentation au mérite a été utilisé en 2009 et en 2010 pour déterminer la charge de retraite nette et un taux de 2,50 % majoré de l'augmentation au mérite a été utilisé pour les exercices restants.

#### Taux d'actualisation

Le taux d'actualisation utilisé pour déterminer l'obligation au titre des prestations a été calculé par rapport aux taux d'intérêt en vigueur sur le marché pour les obligations de sociétés cotées « AA » ou mieux et pour des flux de trésorerie correspondant approximativement à l'échéancier et au montant des paiements prévus des prestations. Une augmentation de 0,25 % du taux d'actualisation se traduit par une diminution de 346 M\$ de l'obligation au titre des régimes de retraite et par une diminution de 28 M\$ de la charge de retraite. Une diminution de 0,25 % du taux d'actualisation se traduit par une augmentation de 346 M\$ de l'obligation au titre des régimes de retraite et par une augmentation de 25 M\$ au titre de la charge de retraite.

#### Hypothèse concernant le rendement prévu des actifs

Le taux de rendement à long terme prévu par Air Canada à partir des hypothèses sur l'actif est fonction des faits et circonstances qui existent à la date d'évaluation et de la composition particulière du portefeuille du régime. La direction d'Air Canada analyse avec ses actuaires les prévisions de rendement à long terme des diverses catégories d'actifs et établit à partir de celles-ci la stratégie de répartition de l'actif qu'adoptera Air Canada, tout en prenant en compte la durée plus longue du portefeuille d'obligations de la Société par rapport à celle d'autres régimes de retraite. Ces facteurs servent à déterminer le taux moyen de rendement prévu des sommes capitalisées aux fins du versement des prestations de retraite. Même si l'analyse prend en compte les rendements récents, y compris la baisse importante de la valeur des actifs du régime en 2008 et son rétablissement partiel en 2009, et historiques des caisses de retraite, le taux retenu pour hypothèse est avant tout un taux prospectif à long terme. Rien ne garantit que les régimes produiront le taux de rendement prévu. Une analyse de sensibilité de la charge de retraite à une variation hypothétique du rendement attendu de l'actif des régimes est fournie ci-après.



Composition de l'actif des régimes de retraite

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

	2009	2008	Répartition cible <sup>1)</sup>
Actifs non jumelés (principalement des actions)	55,9 %	52,9 %	54,4 %
Actifs jumelés (principalement des obligations canadiennes)	43,4 %	43,5 %	45,6 %
Trésorerie et placements à court terme	0,7 %	3,6 %	0,0 %
<b>Total</b>	<b>100,0 %</b>	<b>100,0 %</b>	<b>100,0 %</b>

1) Moyenne pondérée de la répartition cible de la fiducie globale (99 % de l'actif des régimes agréés canadiens) et de la répartition cible du fonds obligataire. Le fonds obligataire a pour but de modifier la composition du portefeuille de certains régimes participants. Ces régimes présentent des caractéristiques qui les distinguent de la majorité des régimes participants, qui sont exclusivement investis dans la fiducie globale.

Régimes agréés canadiens

En ce qui concerne les régimes agréés canadiens, les placements sont effectués conformément à l'Énoncé de la politique et des objectifs en matière de placement de la Fiducie globale des caisses de retraite d'Air Canada (la « Fiducie globale »), en sa version modifiée en 2008. En ce qui concerne le rendement de ses placements, la Fiducie globale vise à dégager un taux annualisé général qui, à long terme, soit supérieur d'au moins 1,0 % avant frais de placement en moyenne à long terme (10 ans) au rendement annualisé total qu'aurait pu produire une gestion passive de l'indice repère des passifs. L'indice repère des passifs, qui renvoie à des indices repères en matière de rendement d'instruments à revenu fixe canadiens (DEX), est composé de l'indice obligataire universel DEX, de l'indice des obligations de gouvernements provinciaux à long terme DEX et de l'indice obligataire à rendement réel DEX, dont les caractéristiques correspondent étroitement à celles du passif des régimes.

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

- Les actifs non jumelés sont principalement des placements en actions et ils doivent être répartis de façon diversifiée entre plusieurs secteurs d'activité industrielle ou économique. Les titres étrangers peuvent constituer de 31 % à 37 % de la valeur de marché totale de la Fiducie globale. Des limites sont fixées quant à la pondération globale de chaque titre, en fonction tant du coût que du cours. Les placements dans des instruments qui ne sont pas négociés sur des marchés publics et dans des catégories d'actifs non conventionnels sont autorisés à concurrence de 10 % de la valeur de marché totale de la Fiducie globale.
- Les actifs jumelés sont principalement des placements dans des obligations canadiennes et sont des placements prudents à long terme dans des titres ayant au moins la note « BBB ». Hormis les titres du gouvernement ou des provinces du Canada, dans lesquels la fiducie est autorisée à investir la totalité de ses placements à revenu fixe, les placements doivent être diversifiés par titre et par secteur.

Les dérivés sont permis pourvu qu'ils soient utilisés pour couvrir un risque en particulier (y compris le risque de taux d'intérêt lié au passif des régimes) ou pour créer des expositions à des marchés et des devises données et pourvu que les contreparties aient au moins la note « A ». Au 31 décembre 2009, l'actif jumelé avait une exposition supplémentaire de 5 % aux dérivés afin de couvrir le risque de taux d'intérêt lié au passif des régimes de retraite.

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

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

Analyse de sensibilité

La sensibilité de la charge de retraite pour 2009, compte tenu de différentes hypothèses actuarielles relativement au taux d'actualisation et au rendement prévu de l'actif du régime, s'établit comme suit :

<b>Incidence sur la charge de retraite de 2009 (en millions de dollars)</b>	<b>Diminution de 0,25 point</b>	<b>Augmentation de 0,25 point</b>
Hypothèse sur le taux d'actualisation de l'obligation	25 \$	(28) \$
Hypothèse sur le taux de rendement à long terme de l'actif du régime	30 \$	(29) \$

Les taux hypothétiques relatifs aux coûts de santé ont une incidence importante sur les sommes déclarées relativement aux régimes d'assurance-maladie complémentaire. En 2009, un taux d'augmentation annuel de 8,25 % du coût par personne des prestations de santé couvertes a été retenu pour hypothèse (8,25 % retenu pour hypothèse en 2008). On prévoit que le taux devrait diminuer progressivement pour s'établir à 5 % d'ici 2015. Une augmentation de un point des taux aurait fait monter de 1 M\$ le total des coûts des services rendus et des coûts financiers, et de 18 M\$ l'obligation. Une diminution de un point de ces taux aurait fait baisser de 2 M\$ le total des coûts des services rendus et des coûts financiers et de 23 M\$ l'obligation correspondante.

**Impôts sur les bénéfiques**

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

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

**Projections fiscales**

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

**Dépréciation d'actifs à long terme**

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

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

### **Immobilisations corporelles**

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

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

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

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

### **Actifs incorporels**

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

## 17. Méthodes comptables

### 17.1 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<sup>er</sup> 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<sup>er</sup> 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<sup>er</sup> 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 écarts d'acquisition ou des actifs incorporels générés dans le cadre d'un regroupement d'entreprises. La Société comptabilise ses actifs incorporels au moyen d'une méthode conforme 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<sup>er</sup> 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*. Selon cet abrégé, 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 sont pris en considération pour déterminer si un ajustement de la valeur des dérivés lié au risque de crédit est nécessaire.

#### Instruments financiers – informations à fournir

Le 1<sup>er</sup> janvier 2009, la Société a adopté les obligations d'information accrues de la version révisée du chapitre 3862 du *Manuel de l'ICCA*, « Instruments financiers – informations à fournir ». Aux termes de ces obligations, le classement des évaluations à la juste valeur inscrites au bilan consolidé d'Air Canada est présenté suivant une hiérarchie de la juste valeur qui traduit l'importance des données prises en compte aux fins des évaluations.

### 17.2 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 : 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<sup>er</sup> janvier 2011. La Société évalue actuellement les exigences de ces nouvelles normes.

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

Pris collectivement, les chapitres 1601 et 1602 remplacent l'ancien chapitre 1600, « États financiers consolidés ». Le chapitre 1601 définit des normes pour l'établissement d'états financiers consolidés. Il s'applique aux états financiers consolidés intermédiaires et annuels des exercices ouverts à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2011. Le chapitre 1602 définit des normes pour la comptabilisation, dans les états financiers consolidés établis postérieurement à un regroupement d'entreprises, de la participation sans contrôle dans une filiale. Il constitue l'équivalent des dispositions correspondantes de la Norme internationale d'information financière IAS 27, « États financiers consolidés et individuels », et s'applique aux états financiers consolidés intermédiaires et annuels des exercices ouverts à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2011.

### **Normes internationales d'information financière**

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

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

La Société a cerné les principales différences ci-après entre ses méthodes comptables et celles qui doivent ou devraient être appliquées dans la préparation d'états financiers selon les IFRS.

### ***Produits passages et fret***

#### Méthode comptable actuelle

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

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

#### Méthode comptable attendue selon les IFRS

Aucune modification significative n'est jugée nécessaire par rapport à la méthode comptable actuelle de la Société.

## ***Avantages sociaux futurs***

### Méthode comptable actuelle

Le coût des prestations de retraite, des avantages complémentaires de retraite et des avantages postérieurs à l'emploi acquis par les salariés est déterminé de façon actuarielle annuellement au 31 décembre. Le coût est déterminé, au moyen de la méthode de répartition des prestations au prorata des services, en fonction des taux d'intérêt du marché et des estimations les plus probables de la direction quant au rendement futur des régimes, à la progression des salaires, à l'âge du départ à la retraite et aux coûts de santé.

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

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

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

### Méthode comptable attendue selon les IFRS

#### *Régimes à prestations définies*

##### *Gains et pertes actuariels*

Aux termes de la Norme Comptable Internationale 19 *Avantages du personnel* (« IAS 19 »), les gains et pertes actuariels peuvent être traités comme suit :

- Report jusqu'à concurrence d'un délai maximum, tout écart étant passé en résultat (méthode du « corridor »),
- Comptabilisation immédiate dans les résultats, ou
- Comptabilisation immédiate dans le résultat étendu sans virement ultérieur au résultat.

Selon la méthode du corridor aux termes de l'IAS 19, l'excédent du montant cumulatif des gains et pertes actuariels sur 10 % de l'obligation ou de la juste valeur des actifs des régimes au début de la période, si celle-ci est supérieure, est amorti en résultat sur la durée résiduelle moyenne d'activité des employés. Selon les PCGR du Canada, la méthode du corridor est utilisée et l'excédent du montant cumulatif des gains et pertes actuariels sur 10 % de l'obligation ou de la valeur liée au marché des actifs des régimes au début de la période, si celle-ci est supérieure, est amorti en résultat.

La Société n'a pas arrêté de décision définitive quant à la comptabilisation des gains et pertes actuariels.

##### *Juste valeur et valeur liée au marché des actifs des régimes*

Aux termes de l'IAS 19, les actifs des régimes ne peuvent être évalués en fonction d'une méthode fondée sur la valeur liée au marché. Selon les PCGR du Canada, une valeur des actifs liée au marché selon laquelle l'écart entre le rendement réel et le rendement prévu est constaté graduellement sur quatre exercices est employée.

La Société utilisera la juste valeur des actifs des régimes selon l'IAS 19.

*Le plafonnement de l'actif au titre des régimes à prestations définies, les exigences de financement minimal et leur interaction*

En juillet 2007, l'IASB a rendu public l'IFRIC 14 *IAS 19 – Le plafonnement de l'actif au titre des régimes à prestations définies, les exigences de financement minimal et leur interaction* (« IFRIC 14 »). L'interprétation aborde l'application du paragraphe 58 de l'IAS 19 qui limite l'évaluation d'un actif au titre des prestations déterminées à « la valeur actuelle de tous les avantages économiques disponibles, soit sous forme de remboursements par le régime, soit sous forme de diminutions des cotisations futures au régime » majorée du cumul des pertes nettes non comptabilisées et du coût des services passés. Des questions ont été soulevées à savoir dans quels cas les remboursements ou les diminutions des cotisations futures doivent être considérés comme étant possibles, en particulier lorsqu'il existe une exigence de financement minimal. De plus, les exigences de financement minimal peuvent donner naissance à un passif si l'entité ne peut avoir accès aux cotisations requises après les avoir versées.

L'IFRIC 14 fournit des directives concernant a) les cas où les remboursements ou les réductions de cotisations futures doivent être considérés comme possibles conformément au paragraphe 58 de l'IAS 19, b) l'incidence qu'une exigence de financement minimal peut avoir sur la possibilité de diminuer les cotisations futures et c) les cas où une exigence de financement minimal peut donner lieu à un passif. Il s'agit de directives circonstanciées qui n'ont pas d'équivalent au Canada. En outre, il n'est pas clair comment doivent être interprétées les exigences de l'IFRIC dans le contexte canadien.

La Société n'a pas encore déterminé de façon définitive l'incidence de l'IFRIC 14 en ce qui a trait à la comptabilisation des limites visant un actif au titre de prestations définies.

Autres avantages à long terme

Selon les PCGR du Canada, il n'existe aucune catégorie distincte pour les autres avantages à long terme. Selon les IFRS, l'introduction ou la modification des autres avantages à long terme génère rarement un coût important au titre des services passés. C'est pour ces raisons que l'IAS 19 impose une méthode simplifiée de comptabilisation des autres avantages à long terme. Cette méthode diffère sur les points suivants de celle imposée pour les avantages postérieurs à l'emploi :

- les écarts actuariels sont comptabilisés immédiatement et aucun corridor n'est appliqué, et
- l'ensemble du coût des services passés est comptabilisé immédiatement.

La Société adoptera cette méthode comptable modifiée à la conversion aux IFRS en ce qui concerne les autres avantages à long terme.

**Impôts sur les bénéfiques**

Méthode comptable actuelle

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

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

Méthode comptable attendue selon les IFRS

La Société n'a pas encore déterminé de façon définitive l'incidence de la Norme Comptable Internationale 12 *Impôts sur le résultat* à l'égard de la comptabilisation des impôts.

## **Dépréciation d'actifs à long terme**

### Méthode comptable actuelle

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

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

### Méthode comptable attendue selon les IFRS

Selon les actuels PCGR du Canada, le test de dépréciation visant les actifs à long terme se fonde sur une approche en deux étapes, alors que, aux termes de la Norme Comptable Internationale 36 *Dépréciation d'actifs* (« IAS 36 »), il est basé sur la comparaison de la valeur comptable et de la valeur recouvrable. En outre, l'IAS 36 exige la reprise de pertes de valeur dans certains cas, ce qu'interdisent les actuels PCGR du Canada.

La Société adoptera cette méthode comptable modifiée à la conversion aux IFRS.

## **Immobilisations corporelles**

### Méthode comptable actuelle

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

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

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



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

#### Méthode comptable attendue selon les IFRS

##### *Comptabilisation des composantes*

La Norme Comptable Internationale 16 *Immobilisations corporelles* (« IAS 16 ») stipule, à l'instar des PCGR du Canada, que chaque partie d'une immobilisation corporelle ayant un coût significatif par rapport au coût total de l'élément doit être amortie séparément.

La Société adoptera cette méthode comptable modifiée en ce qui concerne la comptabilisation des composantes des immobilisations corporelles à la conversion aux IFRS.

##### *Capitalisation de la révision générale des moteurs et des cellules*

En outre, l'IAS 16 stipule que la révision générale des moteurs et des cellules doit être traitée comme un élément distinct du coût de révision qui est capitalisé et déprécié sur la période allant jusqu'à la prochaine révision générale.

La Société adoptera cette méthode comptable modifiée à l'égard de la capitalisation des travaux de gros entretien à la conversion aux IFRS.

##### *Contrats de location*

Aux termes de la Norme Comptable Internationale 17 *Contrats de location*, il existe deux catégories de contrats de location : les contrats de location-financement et les contrats de location simple. La classification s'établit selon que la quasi-totalité des risques et des avantages inhérents à la propriété d'un actif loué a été transférée du bailleur au preneur dès le commencement du contrat de location. Plusieurs indicateurs sont utilisés pour déterminer la classification des contrats de location. Cependant, contrairement aux actuels PCGR du Canada, aucun seuil quantitatif n'est prescrit comme indicateur.

La Société a établi des indicateurs internes pour lui permettre de classer les contrats de location selon les IFRS.

#### **Actifs incorporels**

##### Méthode comptable actuelle

Les actifs incorporels sont initialement constatés au coût. Les actifs à durée de vie indéfinie ne sont pas amortis, tandis que les actifs à durée de vie limitée sont amortis linéairement sur toute leur vie utile estimative jusqu'à épuisement.

##### Méthode comptable attendue selon les IFRS

Aucune modification significative n'est jugée nécessaire par rapport à la méthode comptable actuelle de la Société.

**Conversion aux IFRS**

En ce qui concerne la conversion aux IFRS, la Société a analysé en profondeur les exemptions facultatives aux termes de la Norme internationale d'information financière 1 *Première application des Normes internationales d'information financière* (« IFRS 1 »). Les décisions relatives aux exemptions facultatives aux termes de l'IFRS 1 sont provisoires. Les décisions concernant les choix de méthodes comptables possibles aux termes de l'IFRS 1 et d'autres normes IFRS seront communiquées au cours de 2010 à mesure qu'elles seront examinées par le Comité de la vérification, des finances et du risque et arrêtées définitivement. Le Comité de la vérification, des finances et du risque déterminera si les principes comptables appliqués en vertu des IFRS sont appropriés au moment de la transition et par la suite.

**Sommaire du plan de transition aux IFRS**

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

	<b>Principales activités</b>	<b>État d'avancement</b>
<b>Méthodes comptables et décisions de mise en œuvre</b>	<p>Comparaison des PCGR du Canada aux méthodes comptables selon les IFRS.</p> <p>Choix des méthodes comptables permanentes de la Société selon les IFRS.</p> <p>Sélection par la Société des choix aux termes de l'IFRS 1, <i>Première application des Normes internationales d'information financière</i>.</p> <p>Élaboration de la présentation matérielle des états financiers.</p> <p>Quantification des effets des changements initiaux au titre de l'IFRS 1 pour ce qui est de l'information à fournir et des états financiers de 2010.</p>	<p>La Société a mis en évidence les différences entre les méthodes comptables selon les PCGR du Canada et les choix de méthodes comptables, soit dans une démarche de continuité, soit pour des choix ponctuels qui devront être faits à la conversion, dans le cadre de l'IFRS 1.</p> <p>La Société continuera de quantifier les différences mises en évidence et les choix qui seront faits, tout au long de 2010.</p>
<b>Infrastructure</b> Expertise en information financière	Développement d'une expertise sur les IFRS.	La Société a donné de la formation aux personnels et intervenants clés. De la formation complémentaire sera assurée jusqu'à la conversion officielle aux IFRS en 2011.
<b>Infrastructure</b> Informatique et technologies de l'information	Élaboration de solutions informatiques pour la période de transition ainsi que la période post-convergence.	La Société a déterminé les exigences et solutions sur le plan des systèmes. L'incidence relative à l'informatique et aux technologies de l'information est attribuable aux modifications comptables visant les immobilisations corporelles. Ces modifications ont été en grande partie mises en œuvre, à peu de frais.
<b>Activités commerciales</b> Clauses restrictives financières	<p>Détermination de l'incidence des IFRS sur les clauses restrictives financières et les pratiques commerciales.</p> <p>Réalisation des renégociations ou modifications nécessaires avant le troisième trimestre de 2010.</p>	La Société est en train d'examiner les conséquences contractuelles des IFRS sur ses relations de financement et autres arrangements connexes.

<p><b>Activités commerciales</b> Ententes de rémunération</p>	<p>Détermination des incidences sur les ententes de rémunération.</p> <p>Évaluation des modifications nécessaires avant le troisième trimestre de 2010.</p>	<p>La Société est en train d'examiner les politiques de rémunération reposant sur des indicateurs dérivés des états financiers.</p>
<p><b>Activités de contrôle</b> Contrôle interne à l'égard de l'information financière</p>	<p>Pour toute modification de méthode comptable identifiée, évaluation des contrôles internes à l'égard de l'information financière des points de vue de la conception et de l'efficacité.</p> <p>Mise en œuvre des modifications qui s'imposent avant le deuxième trimestre de 2010.</p>	<p>La Société est en train d'examiner tous les aspects des contrôles internes à l'égard de l'information financière.</p>
<p><b>Activités de contrôle</b> Contrôles et procédures de communication de l'information</p>	<p>Pour toute modification de méthode comptable identifiée, évaluation des contrôles et procédures de communication de l'information des points de vue de la conception et de l'efficacité.</p> <p>Mise en œuvre des modifications qui s'imposent avant le deuxième trimestre de 2010.</p>	<p>La Société est en train d'examiner tous les aspects des contrôles et procédures de communication de l'information.</p>

**18. Sensibilité des résultats**

Les résultats financiers d'Air Canada sont exposés à de multiples facteurs tant internes qu'externes qui peuvent se répercuter de façon notable sur son résultat d'exploitation. Pour fournir une vue d'ensemble, le tableau ci-dessous illustre, à titre indicatif, l'incidence financière qu'une variation donnée de l'une ou l'autre des hypothèses d'exploitation aurait été susceptible d'avoir de manière générale sur les résultats d'exploitation d'Air Canada. Ces indicateurs ont été établis en fonction des niveaux d'activité de 2009 et des estimations retenues en l'occurrence par la direction. Les effets ne sont pas cumulatifs, ils ne reflètent pas l'interdépendance des éléments et ils peuvent varier considérablement dans les faits par suite de facteurs indépendants de la volonté d'Air Canada. En revanche, une variation inverse du facteur de sensibilité aurait eu l'effet opposé sur le résultat d'exploitation.

(en millions de dollars) Variable clé		2009 Mesure	Facteur de sensibilité	Incidence estimative favorable (défavorable) sur le résultat d'exploitation
<b>Mesures des produits</b>				
Rendement unitaire (en cents)	Réseau	17,7	augmentation de 1 % du rendement	80 \$
	Canada	23,0		34 \$
Trafic (en millions de PMP)	Réseau	47 884	augmentation de 1 % du trafic	76 \$
	Canada	15 544		32 \$
Coefficient d'occupation	Réseau	80,7	augmentation de 1 point	94 \$
PPSMO (en cents)	Réseau	14,3	augmentation de 1 % des PPSMO	78 \$
<b>Mesures des charges</b>				
Charges salariales et sociales (en millions de dollars)		1 751	augmentation de 1 %	(18) \$
Carburant – prix du WTI (en \$ US le baril) <sup>1)</sup>		59,2	augmentation de 1 \$ US le baril de WTI	(25) \$
Carburant – prix du kérosène (en cents CA le litre) <sup>1)</sup>		57,2	augmentation de 1 %	(20) \$
Charges par SMO (en cents)		16,9	augmentation de 1 % des CESMO	(101) \$
<b>Taux de change</b> de \$ CA à \$ US		1 \$ US = 1,09 \$ CA	augmentation de 1 cent (ex. : de 1,09 \$ à 1,08 \$)	23 \$

1) Ne tient pas compte de l'effet des suppléments carburant et des opérations de couverture du carburant. Voir la rubrique 13 du présent rapport de gestion pour un complément d'information sur les instruments dérivés liés au carburant d'Air Canada.

(en millions de dollars) Variable clé		2009 Mesure	Facteur de sensibilité	Incidence estimative favorable (défavorable) sur le résultat avant impôts <sup>1)</sup>
<b>Taux de change</b> de \$ CA à \$ US		1 \$ US = 1,09 \$ CA	augmentation de 1 cent (ex. : de 1,09 \$ à 1,08 \$)	57 \$

1) Ne tient pas compte de l'effet des contrats de change à terme et des swaps de devises.

## 19. Facteurs de risque

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

### Risques liés à Air Canada

#### **Résultats d'exploitation**

Avant d'entreprendre sa restructuration en vertu de la *Loi sur les arrangements avec les créanciers des compagnies*, dans sa version modifiée (la « LACC »), le 30 septembre 2004, Air Canada a subi d'importantes pertes, et il est possible qu'elle en subisse d'autres dans l'avenir. En 2008, Air Canada a enregistré une perte d'exploitation de 39 M\$ compte non tenu de la provision pour les enquêtes et procédures relatives au fret. En 2009, Air Canada a enregistré une perte d'exploitation de 316 M\$. La conjoncture actuelle pourrait amener Air Canada à subir des pertes importantes. En dépit de ses projets et efforts visant à réduire ses coûts, à augmenter son chiffre d'affaires et à trouver de nouvelles sources de financement, Air Canada pourrait ne pas arriver à dégager une véritable rentabilité ni atteindre les objectifs qu'elle s'est fixés, notamment ceux d'améliorer son rendement et d'atténuer les risques auxquels elle doit faire face sur le plan de la conjoncture économique, de la trésorerie, de la capitalisation des régimes de retraite, de la volatilité imprévisible des coûts du carburant et de ses autres frais.

#### **Endettement**

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

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

#### **Besoin de capitaux et de liquidités supplémentaires**

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

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

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

### **Conjoncture et contexte géopolitique**

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

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

### **Régimes de retraite**

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

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

On se reportera à la rubrique 10.6 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 2009, en pourcentage des charges d'exploitation. Le prix du carburant subit de grandes fluctuations sous l'influence des marchés internationaux, des événements géopolitiques et du taux de change entre les dollars américain et canadien. Air Canada ne peut prédire avec précision l'évolution des cours du carburant. En 2006, comme en 2007 et en 2008, les prix du carburant ont augmenté et approché, voire atteint, des sommets historiques. Une importante fluctuation des prix, ou encore le dépassement marqué des niveaux actuels, pourrait nuire gravement à Air Canada, à ses activités, à ses résultats d'exploitation et à sa situation financière. Vu la concurrence au sein du secteur du transport aérien, Air Canada pourrait ne pas être en mesure de transférer à ses clients les hausses des prix du carburant par voie de majorations tarifaires. Compte tenu des volumes de 2009, la direction estime qu'une variation de 1 \$ US du prix moyen du baril de brut WTI aurait provoqué une variation d'environ 25 M\$ de la charge de carburant pour Air Canada en 2009 (avant prise en compte des suppléments carburant, des taux de change et des opérations de couverture du carburant), dans l'hypothèse où la capacité des vols serait demeurée inchangée, où les marges de raffinage entre le brut WTI et le carburéacteur seraient demeurées constantes et où les taux de change seraient demeurés stables.

### **Écart de change**

Les résultats financiers d'Air Canada sont particulièrement sensibles aux fluctuations du dollar canadien. Plus précisément, Air Canada doit effectuer chaque année d'importantes sorties de fonds nettes en dollars américains, ce qui l'expose aux fluctuations des cours du change entre le dollar canadien et le dollar américain. La direction estime que, au cours de 2009, une augmentation de 0,01 \$ du taux de change entre le dollar canadien et le dollar américain (par exemple, de 1,09 \$ à 1,08 \$ CA pour 1 \$ US) aurait pu avoir des répercussions favorables de l'ordre de 23 M\$ sur le résultat d'exploitation et de 57 M\$ sur le résultat avant impôts. À l'inverse, une baisse du taux de change aurait produit sur le résultat d'exploitation l'effet contraire. Air Canada engage des dépenses considérables en dollars américains au titre du carburant, des locations avions, des intérêts débiteurs, du service de la dette et des systèmes informatisés de réservations, alors qu'elle perçoit une part substantielle de son chiffre d'affaires en dollars canadiens. Une dépréciation sensible du dollar canadien par rapport au dollar américain ferait augmenter les coûts d'Air Canada par rapport à ceux de ses rivaux américains et porterait un grand préjudice à ses activités, à ses résultats d'exploitation et à sa situation financière. De plus, Air Canada pourrait ne pas être en mesure de couvrir adéquatement les risques associés à la fluctuation des taux de change.

### **Coûts de main-d'œuvre et relations du travail**

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

La majorité des employés d'Air Canada sont syndiqués. Les conventions collectives avec la majeure partie de la main-d'œuvre syndiquée ont été renouvelées ou prolongées en 2009 et expireront maintenant en 2011. Les grèves et lock-out sont légalement interdits pendant la durée de ces conventions ou pendant les négociations devant mener à leur renouvellement tant que certaines conditions préalables prescrites par le *Code canadien du travail* et s'appliquant aux syndicats représentant des salariés basés au Canada n'ont pas été satisfaites. Rien ne garantit que ces conventions pourront être de nouveau renouvelées sans conflit de travail ou action syndicale, ni qu'il n'y aura pas de conflit de travail occasionnant un différend ou une interruption ou perturbation du service d'Air Canada ou qui serait susceptible de nuire à la capacité de cette dernière d'exercer ses activités, ce qui, dans un cas comme dans l'autre, pourrait porter un grand préjudice à ses activités, à ses résultats d'exploitation et à sa situation financière.

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

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

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

***Concurrence***

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

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

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

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

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



**Contraintes imposées par des clauses restrictives**

Certains des arrangements financiers et autres contrats importants auxquels Air Canada est partie sont assortis de clauses restrictives (portant notamment sur le seuil de liquidité, le BAIILA 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 13 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. Bien que certaines d'entre elles aient diminué leurs redevances, si ces autorités, au Canada ou ailleurs, devaient augmenter leurs redevances, cela serait susceptible de gravement nuire aux activités, aux résultats d'exploitation et à la situation financière d'Air Canada.

**Mesures stratégiques, commerciales, technologiques et autres**

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

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

**Dépendance à l'égard des technologies**

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

Ces moyens technologiques peuvent être vulnérables à divers types d'arrêt accidentel, d'interruption ou d'abus attribuables, entre autres causes, aux actions ou omissions de fournisseurs tiers, à des catastrophes naturelles, des attentats terroristes, des défaillances des systèmes de télécommunications, des pannes d'électricité, des virus informatiques, des actes de piratage informatique, des intrusions ou usurpations et autres menaces pour la sûreté. Même si Air Canada investit continuellement dans des moyens et dispositifs de sûreté et des plans de rétablissement du service après sinistre, ces moyens et dispositifs pourraient ne pas être suffisants ou mis en œuvre adéquatement. Toute défaillance technique ou interruption ou tout abus de la sorte serait susceptible de nuire considérablement à l'exploitation 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, Air Canada ne peut obtenir ces biens ou services qu'auprès d'un nombre limité de fournisseurs. Or le passage à de nouveaux fournisseurs peut prendre beaucoup de temps et nécessiter l'engagement de ressources considérables. L'omission, le refus ou l'incapacité d'un fournisseur de fournir les biens ou services requis peut être attribuable à des causes multiples et diverses, dont bon nombre échappent à la volonté d'Air Canada. De plus, compte tenu de la conjoncture actuelle, rien ne garantit que les fournisseurs d'Air Canada seraient en mesure de maintenir leur viabilité. Toute rupture de la chaîne d'approvisionnement d'Air Canada en biens ou services, notamment pour cause de manquement, de refus ou d'incapacité d'un fournisseur, ou liée à l'incapacité de se procurer ces biens ou services à des conditions ou prix ou dans des délais acceptables pour Air Canada, pourrait porter un grave préjudice à ses activités, à ses résultats d'exploitation et à sa situation financière.

### **Aéroplan**

Grâce à son entente commerciale avec Aéroplan SEC (« Aéroplan »), Air Canada peut offrir à ses clients membres Aéroplan<sup>MD</sup> la possibilité de gagner des milles Aéroplan<sup>MD</sup>. En fonction de sondages réalisés auprès de la clientèle, la direction est d'avis que le fait de récompenser les clients avec des milles Aéroplan<sup>MD</sup> constitue un facteur important dans leur décision de voyager par les lignes d'Air Canada et de Jazz, et contribue à les fidéliser. L'inexécution par Aéroplan de ses obligations envers Air Canada aux termes du contrat de participation et de services commerciaux d'Aéroplan et dans le cadre du programme Aéroplan<sup>MD</sup> ou une interruption imprévue des services Aéroplan indépendante de la volonté d'Air Canada pourraient porter un grand préjudice aux activités, aux résultats d'exploitation et à la situation financière d'Air Canada.

### **Jazz**

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

### **Star Alliance<sup>MD</sup>**

Les ententes stratégiques et commerciales qu'Air Canada a conclues avec les membres du réseau Star Alliance<sup>MD</sup> 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<sup>MD</sup> ou d'être dans l'incapacité de s'acquitter de ses obligations au titre de ces ententes pourrait nuire gravement aux activités, aux résultats d'exploitation et à la situation financière d'Air Canada.

**Interruptions ou perturbations de service**

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

**Litiges en cours**

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

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

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

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

plainte. Air Canada estime que l'enquête révélera qu'elle se conforme aux dispositions de la *Loi canadienne sur les droits de la personne* en matière de parité salariale. Cependant, la direction a déterminé qu'il n'est pas possible actuellement de prédire avec un quelconque degré de certitude l'issue définitive de l'enquête de la Commission.

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

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

### ***Litiges éventuels***

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

### ***Personnel essentiel***

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

## **Risques liés au secteur de l'aviation commerciale**

### ***Attentats terroristes et mesures de sûreté***

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

### ***Épidémies (SRAS, grippe H1N1 et autres)***

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

### ***Sinistres et accidents***

De par la nature de ses activités principales, Air Canada s'expose à des poursuites en responsabilité, y compris des réclamations portant sur des blessures graves ou des décès, qui pourraient être intentées à son encontre à la suite d'accidents ou de sinistres mettant en cause des appareils ayant transporté des clients d'Air Canada ou des appareils d'autres transporteurs dont elle a assuré la maintenance ou la réparation. Rien ne garantit que la couverture d'assurance d'Air Canada suffirait pour se prémunir contre une ou plusieurs réclamations

d'envergure, et toute insuffisance pourrait être importante. Sans compter qu'un accident ou sinistre mettant en cause un appareil d'Air Canada ou un appareil d'un autre transporteur dont elle a assuré la maintenance en ligne pourrait nuire à la réputation d'Air Canada sur le plan de la sécurité et, par ricochet, porter un grand préjudice à ses activités, à ses résultats d'exploitation et à sa situation financière.

### ***Caractère saisonnier des activités, autres facteurs et résultats précédents***

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

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

### ***Réglementation***

Le secteur de l'aviation commerciale est assujéti à de multiples lois et règlements tant canadiens qu'étrangers qui régissent, entre autres, les questions de sûreté, de sécurité, de protection des renseignements personnels, de licences, de concurrence, d'environnement (dont les niveaux sonores et les émissions de carbone) et, dans une certaine mesure, de tarification.

Par exemple, de nouvelles lois ou des projets de loi ont été envisagés ou adoptés concernant les émissions de carbone dans le secteur aéronautique; ces mesures législatives comprennent notamment des mécanismes basés sur le marché appelés systèmes d'échange d'émissions qui sont envisagés ou mis en œuvre pour réduire les émissions de carbone en établissant des quotas d'émissions et en exigeant des exploitants aériens de payer pour un certain pourcentage de ces quotas. La mise en place de règlements ou décisions supplémentaires, y compris ceux qui portent sur les émissions de carbone, par Transports Canada, le Bureau de la concurrence, le Tribunal de la concurrence, l'Office des transports du Canada ou d'autres organes publics nationaux ou étrangers, serait susceptible de porter un grand préjudice aux activités, aux résultats d'exploitation et à la situation financière d'Air Canada.

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

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

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

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

### ***Augmentation des frais d'assurance***

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

### ***Assurance responsabilité civile contre le risque de guerre***

Il se pourrait que le gouvernement du Canada cesse de fournir une assurance responsabilité civile contre le risque de guerre, assurance qu'il fournit actuellement à Air Canada et à d'autres transporteurs au Canada. S'il devait cesser de fournir une pareille garantie ou qu'il la modifie, Air Canada et les autres intervenants du secteur n'auraient d'autre choix que de se tourner vers des assureurs commerciaux pour obtenir cette protection. Air Canada estime qu'il lui en coûterait environ 5 M\$ par année pour obtenir cette garantie. Les solutions de rechange, comme celles que préconisent l'Organisation de l'aviation civile internationale (« OACI ») et l'Association du transport aérien international (« IATA »), ne se sont pas mises en place comme prévu, en raison des actions entreprises par d'autres pays et de la mise récente sur le marché de nouveaux produits d'assurance. L'OACI et l'IATA poursuivent leurs efforts dans ce domaine, mais il ne semble pas permis d'envisager une solution mondiale dans un avenir immédiat ou rapproché. Comme le gouvernement fédéral américain a institué son propre système d'assurances en vue de couvrir le risque que courent ses transporteurs, le régime d'assurance mondial se trouve privé d'un de ses grands piliers.

### **Risques liés à la relation d'Air Canada avec ACE**

#### ***Contrôle d'Air Canada et liens de dépendance***

Au 30 septembre 2009, ACE était propriétaire d'actions à droit de vote de catégorie B représentant 75 % des actions émises et en circulation. Ce contrôle des voix permettait à ACE de trancher à peu près toutes les questions nécessitant l'approbation des porteurs de titres. En conséquence, ACE aurait pu décider du sort des opérations devant être approuvées par les porteurs de titres d'Air Canada, disposant d'assez de voix pour faire réaliser ou empêcher un changement de contrôle d'Air Canada. Une fois réalisés le placement décrit plus haut à la rubrique 6 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***

De manière 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 importante 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 la perception ou l'éventualité d'une telle vente par ACE pourrait nuire au cours des actions et/ou à la capacité d'Air Canada de réunir des capitaux par voie de placement de titres de participation.

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.

## 20. Contrôles et procédures

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

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

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

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

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

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

La direction, de concert avec le chef de la direction et le chef des Affaires financières de la Société, a mesuré l'efficacité des procédures et contrôles de communication de la Société et conclu, au 31 décembre 2009, qu'ils permettaient effectivement de fournir une assurance raisonnable que :

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

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

Il n'y a eu aucun changement de contrôles internes à l'égard de l'information financière de la Société au cours de l'exercice terminé le 31 décembre 2009 qui aurait eu une incidence importante ou dont on aurait pu raisonnablement croire qu'il aurait eu une incidence importante sur les contrôles internes à l'égard de l'information financière.



**21. 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 n'est probablement pas comparable 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)	Quatrièmes trimestres			Exercices		
	2009	2008	Variation (\$)	2009	2008	Variation (\$)
Perte d'exploitation selon les PCGR avant provision pour enquêtes sur le fret	(83) \$	(146) \$	63 \$	(316) \$	(39) \$	(277) \$
<b>Rajouter :</b>						
Locations avions	85	80	5	335	279	56
Amortissement	165	174	(9)	660	694	(34)
<b>BIIIALA avant provision pour enquêtes sur le fret</b>	<b>167 \$</b>	<b>108 \$</b>	<b>59 \$</b>	<b>679 \$</b>	<b>934 \$</b>	<b>(255) \$</b>
<b>Rajouter :</b>						
Provision pour enquêtes sur le fret	-	-	-	-	(125)	125
<b>BIIIALA</b>	<b>167 \$</b>	<b>108 \$</b>	<b>59 \$</b>	<b>679 \$</b>	<b>809 \$</b>	<b>(130) \$</b>

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

Air Canada se sert des « charges d'exploitation, exclusion faite de la charge de carburant » pour mesurer le rendement 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 entre le dollar canadien et le dollar 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 n'est probablement pas comparable 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)	Quatrièmes trimestres			Exercices		
	2009	2008	Variation (\$)	2009	2008	Variation (\$)
Charges d'exploitation selon les PCGR	2 431 \$	2 644 \$	(213) \$	10 055 \$	11 121 \$	(1 066) \$
Retrancher :						
Carburéacteur	(601)	(792)	191	(2 448)	(3 419)	971
<b>Charges d'exploitation, exclusion faite de la charge de carburant</b>	<b>1 830 \$</b>	<b>1 852 \$</b>	<b>(22) \$</b>	<b>7 607 \$</b>	<b>7 702 \$</b>	<b>(95) \$</b>

## 22. 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. Se reporter à la rubrique 21 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.