



Premier trimestre 2010

États financiers consolidés intermédiaires non vérifiés
et notes complémentaires



Le 6 mai 2010

État consolidé des résultats

| Non vérifiés (en millions de dollars canadiens, sauf les montants par action) | Trimestres terminés les 31 mars | |
|----------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------|-----------------|
| | 2010 | 2009 |
| Produits d'exploitation | | |
| Passages | 2 095 \$ | 2 011 \$ |
| Fret | 104 | 80 |
| Autres | 320 | 300 |
| | 2 519 | 2 391 |
| Charges d'exploitation | | |
| Carburant avions | 619 | 593 |
| Salaires et charges sociales | 470 | 458 |
| Redevances aéroportuaires et de navigation | 226 | 230 |
| Contrat d'achat de capacité conclu avec Jazz | note 7 226 | 246 |
| Amortissement et désuétude | 176 | 159 |
| Maintenance avions | 200 | 189 |
| Restauration et fournitures connexes | 74 | 67 |
| Communications et technologies de l'information | 80 | 79 |
| Location avions | 88 | 86 |
| Commissions | 60 | 49 |
| Autres | 426 | 423 |
| | 2 645 | 2 579 |
| Perte d'exploitation | (126) | (188) |
| Produits (charges) hors exploitation | | |
| Intérêts créditeurs | 2 | 6 |
| Intérêts débiteurs | (78) | (105) |
| Intérêts capitalisés | - | 1 |
| Perte sur immobilisations | note 2 (1) | - |
| Gain (perte) sur instruments financiers comptabilisés à la juste valeur | note 5 2 | (10) |
| Autres | - | (1) |
| | (75) | (109) |
| Perte avant les éléments suivants | (201) | (297) |
| Participation sans contrôle | (3) | (4) |
| Gain (perte) de change | 100 | (101) |
| Économie (charge) d'impôts sur les bénéfices | | |
| Impôts exigibles | 1 | 3 |
| Impôts futurs | 18 | (1) |
| Perte de la période | (85) \$ | (400) \$ |
| Perte par action | | |
| De base et diluée | (0,31) \$ | (4,00) \$ |

Les notes ci-jointes font partie intégrante des états financiers consolidés.

Bilan consolidé

| Non vérifiés (en millions de dollars canadiens) | 31 mars 2010 | 31 décembre 2009 |
|---------------------------------------------------------------------------------|------------------|---------------------|
| ACTIF | | |
| Actif à court terme | | |
| Trésorerie et équivalents de trésorerie | 1 085 \$ | 1 115 \$ |
| Placements à court terme | 536 | 292 |
| | 1 621 | 1 407 |
| Liquidités soumises à restrictions | 39 | 78 |
| Débiteurs | 799 | 701 |
| Stocks de carburant avions | 60 | 63 |
| Rechanges et fournitures | 73 | 64 |
| Charges payées d'avance et autres actifs à court terme | note 5 | 294 |
| | 2 886 | 2 651 |
| Immobilisations corporelles | 6 222 | 6 369 |
| Actifs incorporels | 908 | 916 |
| Dépôts et autres actifs | note 8 | 402 |
| | 10 418 \$ | 10 406 \$ |
| PASSIF | | |
| Passif à court terme | | |
| Créditeurs et charges à payer | note 5 | 1 231 \$ |
| Produits passages perçus d'avance | | 1 246 \$ |
| Partie à moins d'un an de la dette à long terme et des obligations locatives | note 2 | 1 514 |
| | 677 | 468 |
| | 3 422 | 3 002 |
| Dette à long terme et obligations locatives | note 2 | 3 694 |
| Impôts sur les bénéfices futurs | | 85 |
| Passif au titre des prestations de retraite et avantages complémentaires | | 85 |
| Autres passifs à long terme | | 1 136 |
| | | 491 |
| | 8 828 | 8 759 |
| Participation sans contrôle | | 171 |
| CAPITAUX PROPRES | | 201 |
| Capital social | | 532 |
| Surplus d'apport | | 1 825 |
| Déficit | | (812) |
| Cumul des autres éléments du résultat étendu | note 5 | (126) |
| | 1 419 | 1 446 |
| | 10 418 \$ | 10 406 \$ |

Les notes ci-jointes font partie intégrante des états financiers consolidés.

État consolidé de la variation des capitaux propres

| Non vérifiés (en millions de dollars canadiens) | Trimestres terminés les 31 mars | |
|----------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------|---------------|
| | 2010 | 2009 |
| Capital social | | |
| Actions ordinaires | 532 \$ | 274 \$ |
| Total du capital social | 532 | 274 |
| Surplus d'apport | 1 825 | 1 797 |
| Déficit | | |
| Solde au début de la période | (727) | (703) |
| Perte de la période | (85) | (400) |
| Déficit | (812) | (1 103) |
| Cumul des autres éléments du résultat étendu | | |
| Solde au début de la période | (184) | (606) |
| Autres éléments du résultat étendu | 58 | 128 |
| Total du cumul des autres éléments du résultat étendu | (126) | (478) |
| Total du déficit et du cumul des autres éléments du résultat étendu | (938) | (1 581) |
| Total des capitaux propres | 1 419 \$ | 490 \$ |

Les notes ci-jointes font partie intégrante des états financiers consolidés.

État consolidé du résultat étendu

| Non vérifiés (en millions de dollars canadiens) | Trimestres terminés les 31 mars | |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------|-----------------|
| | 2010 | 2009 |
| Résultat étendu | | |
| Perte de la période | (85) \$ | (400) \$ |
| Autres éléments du résultat étendu, après impôts : | | |
| Pertes nettes sur des dérivés liés au carburant visés par l'application de la comptabilité de couverture, après impôts | note 5 | (1) |
| Reclassement au résultat des pertes réalisées nettes sur des dérivés liés au carburant, après impôts | note 5 | 129 |
| | 58 | 128 |
| Total du résultat étendu | (27) \$ | (272) \$ |

Les notes ci-jointes font partie intégrante des états financiers consolidés.

État consolidé des flux de trésorerie

| Non vérifiés (en millions de dollars canadiens) | Trimestres terminés les 31 mars | |
|------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------|---------------|
| | 2010 | 2009 |
| Flux de trésorerie liés aux activités | | |
| Exploitation | | |
| Perte de la période | (85) \$ | (400) \$ |
| Ajustements liés au rapprochement avec les flux de trésorerie nets provenant de l'exploitation | | |
| Amortissement et désuétude | 176 | 159 |
| Perte sur immobilisations | 1 | - |
| (Gain) perte de change | (111) | 143 |
| Impôts sur les bénéfices futurs | (18) | 1 |
| Excédent de la capitalisation des régimes d'avantages sociaux sur la charge constatée | (25) | (103) |
| Participation sans contrôle | 3 | 4 |
| Dérivés sur carburant et autres dérivés | 35 | (82) |
| Dépôts de garantie pour couvertures liées au carburant, montant net | note 5 23 | 147 |
| Variation des éléments hors trésorerie du fonds de roulement | 257 | 289 |
| Autres | 3 | 10 |
| | 259 | 168 |
| Financement | | |
| Emprunts | note 2 100 | 267 |
| Réduction de la dette à long terme et des contrats de location-acquisition | (131) | (423) |
| Autres | (35) | - |
| | (66) | (156) |
| Investissement | | |
| Placements à court terme | (244) | 19 |
| Nouvelles immobilisations corporelles | (44) | (107) |
| Produit d'opérations de cession-bail | note 2 20 | 172 |
| Financement de la lettre de crédit d'Aveos | note 8 23 | - |
| Autres | 22 | 5 |
| | (223) | 89 |
| Augmentation (diminution) de la trésorerie et des équivalents de trésorerie | | |
| Trésorerie et équivalents de trésorerie au début de la période | (30) | 101 |
| Trésorerie et équivalents de trésorerie à la fin de la période | 1 085 \$ | 600 \$ |
| Paiements en espèces d'intérêts | | |
| | 73 \$ | 94 \$ |
| Paiements en espèces (économies) d'impôts sur les bénéfices | | |
| | 3 \$ | (3) \$ |

Les notes ci-jointes font partie intégrante des états financiers consolidés.

**Notes complémentaires des états financiers consolidés intermédiaires (non vérifiés)
(monnaies en millions; en dollars canadiens)****1. RÈGLES DE PRÉSENTATION**

Les états financiers consolidés intermédiaires non vérifiés ci-joints sont ceux d'Air Canada (la « Société »). Le terme « Société » s'entend, selon le contexte, d'Air Canada ou de l'une ou plusieurs de ses filiales.

Les états financiers consolidés intermédiaires non vérifiés de la Société ont été dressés conformément aux méthodes comptables énoncées à la note 2 des états financiers consolidés annuels de la Société pour 2009.

Conformément aux principes comptables généralement reconnus du Canada (« PCGR »), ces états financiers intermédiaires ne comprennent pas toutes les informations requises dans les états financiers annuels et doivent être lus en parallèle avec les états financiers consolidés annuels de la Société pour 2009. La direction est d'avis que ces états financiers tiennent compte de tous les ajustements nécessaires à la présentation fidèle des résultats des périodes intermédiaires présentées.

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

2. ACTIVITÉS DE FINANCEMENT ET D'INVESTISSEMENT**Facilité de crédit à terme**

Au premier trimestre de 2010, la Société a conclu une entente avec un nouveau prêteur, constitué d'un groupe d'entités apparentées, afin d'obtenir une augmentation de 100 \$ de la facilité de crédit à terme garantie de 600 \$ qui est plus amplement décrite à la note 6 afférente aux états financiers consolidés annuels de la Société pour 2009. L'ajout à la facilité s'est traduit par une hausse, au prorata, du montant des versements de remboursement prévus, y compris du paiement final. La Société a encaissé un montant de 100 \$, moins des frais de financement de 2 \$, en février 2010. L'augmentation de la facilité de crédit n'a donné lieu à l'émission d'aucun bon de souscription supplémentaire.

Opération de cession-bail

Au premier trimestre de 2010, la Société a encaissé un montant additionnel net de 20 \$ à la clôture du dernier volet de l'opération de cession-bail visant trois appareils 777 de Boeing, quasi-achevée au quatrième trimestre de 2009. La Société a comptabilisé une perte sur immobilisations de 1 \$ au premier trimestre de 2010 pour tenir compte du dernier volet de cette opération.

Plan de restructuration d'Aveos

Au premier trimestre de 2010, Aveos a mené à terme son plan de restructuration du capital. Dans le cadre de cette restructuration, Air Canada a conclu avec Aveos des accords visant à régler certaines questions et à modifier les conditions de certains contrats et a reçu en contrepartie une participation sans contrôle dans Aveos, comme il est plus amplement décrit à la note 8.

3. CHARGE DE RETRAITE ET D'AVANTAGES COMPLÉMENTAIRES

Charge de retraite et d'avantages complémentaires

La Société a constaté la charge de retraite et d'avantages complémentaires suivante :

| | Trimestres terminés les 31 mars | |
|----------------------------------------------------------------|----------------------------------------|--------------|
| | 2010 | 2009 |
| Charge au titre des prestations de retraite | 27 \$ | 3 \$ |
| Charge au titre des avantages complémentaires | 22 | 20 |
| | 49 | 23 |
| Montant imputé à ACE, Aveos et Aéroplan | (6) | (7) |
| Charge nette de retraite et d'avantages complémentaires | 43 \$ | 16 \$ |

Comme il est indiqué à la note 18 des états financiers consolidés annuels de la Société pour 2009, Air Canada et Aveos sont parties à une entente sur les régimes de retraite et avantages complémentaires portant sur le transfert futur de certains actifs et passifs liés à ces régimes à Aveos. Au premier trimestre de 2010, Le Bureau du surintendant des institutions financières (« BSFI ») a donné son autorisation au transfert des actifs et passifs des régimes de retraite d'Air Canada au régime de retraite d'Aveos pour certains employés non syndiqués d'Air Canada devenus des employés d'Aveos le 16 octobre 2007. La valeur de l'actif transféré a été établie au prorata, compte tenu du passif de solvabilité, de la valeur des actifs des régimes de retraite d'Air Canada au 16 octobre 2007. Le montant résultant a été rajusté pour tenir compte du rendement des placements et des versements de prestations jusqu'à la date à laquelle les fonds seront réellement transférés. L'actif devrait être transféré au deuxième trimestre de 2010.

4. PROVISIONS LIÉES À LA MAIN-D'ŒUVRE

Le tableau ci-dessous indique les changements apportés aux provisions liées à la main-d'œuvre, comprises dans le passif à long terme lié aux employés :

| | Trimestres terminés les 31 mars | |
|-----------------------------------------------------------------------|----------------------------------------|--------------|
| | 2010 | 2009 |
| Solde au début de la période | 61 \$ | 54 \$ |
| Accroissement des intérêts | 1 | 1 |
| Charges constatées au titre des salaires et des charges sociales | 1 | 11 |
| Débours | (6) | (5) |
| Solde à la fin de la période | 57 | 61 |
| Partie à moins d'un an incluse dans les Créditeurs et charges à payer | (26) | (27) |
| | 31 \$ | 34 \$ |

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

5. INSTRUMENTS FINANCIERS ET GESTION DES RISQUES

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

| | Trimestres terminés les 31 mars | |
|---------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------|----------------|
| | 2010 | 2009 |
| Dérivés liés au carburant auxquels ne s'applique pas la comptabilité de couverture | 1 \$ 1 | (9) \$ (1) |
| Swaps de taux d'intérêt | | |
| Gain (perte) sur instruments financiers comptabilisés à la juste valeur¹⁾ | 2 \$ | (10) \$ |

¹⁾ Voir la rubrique « Risque lié au prix du carburant » pour une analyse des pertes sur les dérivés liés au carburant qui sont comptabilisées dans les Autres éléments du résultat étendu.

Gestion des risques

Risque de liquidité

Le risque de liquidité correspond au risque que la Société éprouve des difficultés à réunir les fonds nécessaires pour faire face à ses engagements relativement à ses passifs financiers et ses autres obligations contractuelles. Se reporter aux notes 15 et 17 des états financiers consolidés annuels de la Société pour 2009 pour obtenir de plus amples informations sur les risques liés à la liquidité et les éventualités, y compris les enquêtes et la procédure relativement à des pratiques de tarification des transports de fret qui seraient éventuellement anticoncurrentielles.

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, comme il est plus amplement décrit à la note 15 des états financiers consolidés annuels de la Société pour 2009. Aux termes des ententes qu'elle a conclues avec l'un de ses principaux fournisseurs de services de traitement des opérations par carte de crédit, celui-ci peut retenir le paiement de fonds à Air Canada ou exiger que la Société lui donne des dépôts accumulés et des garanties si certains événements (« événements déclencheurs ») se produisent. En 2009, la Société s'est entendue avec ce fournisseur pour modifier certaines ententes de traitement des cartes de crédit de manière à en réviser les clauses sur les événements déclencheurs. En mai 2010, la Société a conclu un ensemble de modifications additionnelles, prolongeant ces ententes jusqu'à fin novembre 2010 aux mêmes conditions et fournissant des options à la Société, à certaines conditions, pour prolonger davantage ces ententes pour une période allant jusqu'à deux ans, à des conditions révisées. La Société continue d'étudier d'autres options qui lui permettraient de recourir aux services de tiers.

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 liés au carburéacteur à moyen et long termes, le carburéacteur n'étant pas négocié sur un marché de contrats 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.

Les contrats de dérivés liés au carburant n'ont pas été désignés aux fins de la comptabilité de couverture. Au 31 mars 2010, la juste valeur de marché des dérivés liés au carburant était de 8 \$, avec position favorable aux contreparties (31 \$ au 31 décembre 2009, avec position favorable aux contreparties) et elle était comptabilisée dans les créiteurs et charges à payer.

Au premier trimestre de 2010 :

- La Société a comptabilisé un gain de 1 \$ dans les gains sur instruments financiers comptabilisés à la juste valeur au titre des dérivés liés au carburant (une perte de 9 \$ pour le premier trimestre de 2009).
- la Société a acheté des contrats d'option d'achat de pétrole brut. La prime rattachée à ces contrats s'élève à 8 \$.
- Des contrats de dérivés liés au carburant ont été dénoués par règlement en espèces, ce qui a donné lieu à une juste valeur de 14 \$, avec position favorable aux contreparties (45 \$ au premier trimestre de 2009, avec position favorable aux contreparties).

Au 31 mars 2010, la Société avait couvert environ 22 % de ses achats prévus de carburéacteur pour le reste de 2010 à un prix plafond moyen équivalent du pétrole West Texas Intermediate (« WTI ») de 91 \$ US le baril, et environ 9 % sont visés par un prix plancher moyen équivalent WTI de 95 \$ US le baril. Les contrats de la Société destinés à couvrir les achats prévus de carburéacteur pour le premier trimestre de 2010 portent sur le pétrole brut et le carburéacteur.

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

| Instruments dérivés | Échéance | Volume (en barils) | Prix plancher moyen équivalent WTI (en \$ US/baril) | Prix plafond moyen équivalent WTI (en \$ US/baril) |
|----------------------------|-----------------|-------------------------------|--------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------|
| Options d'achat a) | 2010 | 2 340 000 | s. o. | 88 \$ |
| Swaps a) et b) | 2010 | 785 000 | 99 \$ | 99 \$ |
| Tunnels a) | 2010 | 805 000 | 91 \$ | 94 \$ |

- a) Une augmentation du prix du carburant propulsant celui-ci au-dessus du prix plafond moyen se traduirait par un gain de couverture pour la Société, tandis qu'une baisse du prix du carburant abaissant celui-ci en dessous du prix plancher moyen se traduirait par une perte de couverture pour la Société.
- b) La Société détient aussi des swaps liés à 249 000 barils de carburéacteur de craquage qui fixent l'écart entre le prix du carburéacteur et le prix du pétrole brut WTI à une moyenne de 8 \$ US le baril pour le deuxième trimestre de 2010.

La Société peut modifier ou restructurer son portefeuille de couverture selon les conditions du marché. Après le 31 mars 2010, la Société a modifié son portefeuille de couverture lié au carburant en dénouant des contrats de swap et des tunnels pour un montant de 5 \$, avec position favorable à la contrepartie. La garantie détenue par la contrepartie a été supérieure au montant du dénouement et l'excédent a été remboursé, ce qui a donné lieu à une rentrée de fonds pour la Société.

La Société a cessé d'appliquer la comptabilité de couverture au troisième trimestre de 2009. Les montants reportés ayant trait à des dérivés auparavant désignés en vertu de la comptabilité de couverture qui étaient inscrits au cumul des autres éléments du résultat étendu ont été intégrés dans la charge de carburant de la période au cours de laquelle les dérivés correspondants étaient censés parvenir à échéance. Au premier trimestre de 2010, un montant de 58 \$ a été reclasé du cumul des autres éléments du résultat étendu dans la charge de carburant avion. Au 31 mars 2010, le montant net des pertes comptabilisées dans le cumul des autres éléments du résultat étendu qui devraient être reclassées au bénéfice net au cours des neuf prochains mois s'élève à 125 \$ avant impôts. 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.

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 une baisse du prix du carburant entraîne la transformation du dérivé de la Société en passif dont la valeur est inférieure aux seuils de crédit établis avec les contreparties, la Société doit déposer une garantie auprès des contreparties. Au 31 mars 2010, la Société avait déposé auprès des contreparties une garantie de 19 \$ (43 \$ au 31 décembre 2009), montant qui a été comptabilisé dans les charges payées d'avance et autres actifs à court terme.

Suit l'incidence sur les états financiers des dérivés liés au carburant :

| | Trimestres terminés les 31 mars | |
|-------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------|
| | 2010 | 2009 |
| État consolidé des résultats | | |
| Charges d'exploitation | | |
| Carburant avions | Perte efficace réalisée sur les dérivés désignés en application de la comptabilité de couverture (58) \$ | (127) \$ |
| Produits (charges) hors exploitation | | |
| Gain (perte) sur instruments financiers comptabilisés à la juste valeur | Gain (perte) inefficace sur les dérivés désignés en application de la comptabilité de couverture s. o. Gain (perte) à la juste valeur de marché sur les couvertures économiques 1 \$ | - \$ (9) \$ |
| État consolidé du résultat étendu | | |
| | Perte efficace sur les dérivés désignés en application de la comptabilité de couverture s. o. | (1) \$ |
| | Charge d'impôts sur le gain efficace Reclassement à la charge de carburant avions de la perte réalisée nette sur les dérivés liés au carburant désignés en application de la comptabilité de couverture 58 \$ | - \$ 127 \$ |
| | Impôt lié au reclassement - \$ | 2 \$ |

| | 31 mars 2010 | 31 décembre 2009 |
|--------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------|
| Bilan consolidé | | |
| Charges payées d'avance et autres actifs à court terme | Dépôts de garantie pour dérivés liés au carburant 19 \$ | 43 \$ |
| Créditeurs et charges à payer | Juste valeur de marché des dérivés liés au carburant (8) \$ | (31) \$ |
| Capitaux propres (CAERE) | Perte nette sur dérivés liés au carburant désignés en application de la comptabilité de couverture (réduction faite d'impôts de 1 \$ en 2010; et de 1 \$ en 2009) (126) \$ | (184) \$ |

6. INFORMATIONS SECTORIELLES

Le rapprochement entre les montants globaux déclarés pour les produits passagers et les produits fret et les montants applicables de l'état consolidé des résultats s'établit comme suit :

| Produits passages | Trimestres terminés les 31 mars | |
|--------------------------------------------|---------------------------------|-----------------|
| | 2010 | 2009 |
| Lignes intérieures | 829 \$ | 817 \$ |
| Lignes transfrontalières Canada-États-Unis | 465 | 439 |
| Lignes transatlantiques | 344 | 323 |
| Lignes transpacifiques | 206 | 180 |
| Autres | 251 | 252 |
| | 2 095 \$ | 2 011 \$ |

| Produits fret | Trimestres terminés les 31 mars | |
|--------------------------------------------|---------------------------------|--------------|
| | 2010 | 2009 |
| Lignes intérieures | 16 \$ | 15 \$ |
| Lignes transfrontalières Canada-États-Unis | 4 | 4 |
| Lignes transatlantiques | 38 | 32 |
| Lignes transpacifiques | 32 | 20 |
| Autres | 14 | 9 |
| | 104 \$ | 80 \$ |

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

7. CONTRAT D'ACHAT DE CAPACITÉ DE JAZZ

Air Canada et Jazz Air SEC (« Jazz ») sont parties à un contrat d'achat de capacité (le « CAC de Jazz »). Aux termes de ce contrat, Air Canada achète la quasi-totalité de la capacité du parc aérien de Jazz à des tarifs prédéterminés, et rembourse à Jazz, sans majoration, certains coûts refacturés visés par le CAC de Jazz, comprenant la charge de carburant, les redevances aéroportuaires et de navigation et autres. Les frais comportent un volet variable, qui est fonction de l'utilisation des appareils de Jazz, et un volet fixe. Ils sont présentés dans la catégorie concernée des charges d'exploitation, dans les résultats d'Air Canada.

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

| | Trimestres terminés les 31 mars | |
|---------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------|---------------|
| | 2010 | 2009 |
| Frais au titre du CAC de Jazz | 226 \$ | 246 \$ |
| Coûts refacturés en vertu du CAC de Jazz pour le carburant | 66 | 57 |
| Coûts refacturés en vertu du CAC de Jazz au titre des redevances aéroportuaires | 46 | 47 |
| Autres coûts refacturés en vertu du CAC de Jazz | 14 | 15 |
| | 352 \$ | 365 \$ |

Comme il a été plus amplement décrit à la note 2D de ses états financiers consolidés annuels pour 2009, la Société a conclu une entente modifiant les modalités du CAC de Jazz. Ces modifications sont entrées en vigueur le 1^{er} août 2009. La convention de modification prévoit une réduction du taux de majoration des coûts refacturés aux termes du CAC de Jazz.

8. OPÉRATIONS ENTRE APPARENTÉS

Gestion ACE Aviation Inc. (« ACE ») a déclaré détenir, au 31 mars 2010, une participation de 27 % dans Air Canada. Air Canada a conclu diverses opérations entre parties apparentées avec ACE et avec Aveos. Pour de plus amples informations, on se reportera à la note 18 des états financiers annuels de la Société pour 2009. Du fait du plan de restructuration d'Aveos, Air Canada et Aveos ne sont plus des parties apparentées.

Plan de restructuration d'Aveos

Au premier trimestre de 2010, Aveos s'est entendue avec ses prêteurs et porteurs de titres de capitaux propres sur les modalités d'un plan de restructuration consensuel visant à restructurer le capital de la société. Dans le cadre de cette restructuration, Air Canada et Aveos ont conclu une entente pour régler certaines questions et modifier les conditions de certaines ententes contractuelles, en échange de quoi Air Canada obtient une participation minoritaire dans Aveos. La restructuration a modifié les conditions de certaines ententes commerciales entre Air Canada et Aveos, y compris les modalités de l'Entente sur les régimes de retraite et avantages complémentaires et de l'Entente conclue avec Aveos concernant des conditions de paiement révisées, décrites dans les états financiers consolidés annuels de la Société pour 2009 ainsi que ci-dessous. 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.

Dans le cadre de ces ententes, la Société a aussi accepté d'assouplir les conditions de remboursement de créances de 22 \$ (comme il est décrit de façon plus détaillée à la note 18 des états financiers consolidés annuels de la Société pour 2009, à la rubrique *Entente conclue avec Aveos concernant des conditions de paiement révisées*) exigibles en 2010, les échelonnant sur six ans moyennant des remboursements annuels sans intérêt, ces paiements étant assujettis à la satisfaction de certaines conditions. Cette entente est désormais désignée par le terme « billet à terme ».

Les modalités de l'Entente sur les régimes de retraite et avantages complémentaires ont également été 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. Aux termes de ces modifications, Air Canada a pris 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, qui a pris effet le 16 octobre 2007, 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 ont été annulées et une nouvelle lettre de crédit d'un montant de 20 \$ a été 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 s'est traduite par une réduction de 23 \$, au premier trimestre de 2010, du dépôt en transit aux termes de la facilité de lettres de crédit d'Air Canada. D'ici à ce que les actifs et les passifs au titre des régimes de retraite d'Air Canada et les autres régimes d'avantages complémentaires des employés et des retraités couvrant les 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 se rapportant à des employés d'Air Canada fournissant des services à Aveos sont répercutés sur Aveos. Les modifications apportées à l'Entente sur les régimes de retraite et avantages complémentaires n'ont donc pas eu de conséquences comptables au cours du trimestre à l'étude. Pour de plus amples informations sur l'Entente sur les régimes de retraite et avantages complémentaires, se reporter à la note 18 afférente aux états financiers consolidés annuels pour 2009.

Par suite des ententes ci-dessus, la participation d'Air Canada dans Aveos, comptabilisée à la valeur de consolidation, s'est établie à 49 \$, selon sa juste valeur estimative. Le billet à terme de 22 \$ a été comptabilisé à sa juste valeur estimative de 11 \$, selon la valeur actualisée des flux de trésorerie attendus, sur une base actualisée. Les autres créances à l'égard d'Aveos, de 4 \$, ont été réglées. Aux fins comptables, le montant de 34 \$ qui représente la contrepartie aux modifications des ententes a été reporté et sera amorti sur la durée des ententes modifiées conclues avec Aveos, soit quatre ans, en moyenne. Le tableau qui suit présente un résumé de ce traitement comptable :

| | | |
|---------------------------------------|-----------|-----------|
| Contrepartie en actions reçue | 49 | \$ |
| Affectée à : | | |
| Billet à terme | 11 | \$ |
| Règlement de créances | 4 | |
| Ententes et modifications de contrats | 34 | |
| | 49 | \$ |

La participation en actions ordinaires d'Aveos est comptabilisée dans les dépôts et autres actifs et sera dorénavant inscrite au coût. Le billet à terme est aussi comptabilisé dans les dépôts et autres actifs, au coût après amortissement. Du fait de la restructuration et de la modification de la participation dans Aveos, Aveos et Air Canada ne sont plus des parties apparentées.