

2009
États financiers consolidés



Le 10 février 2010

Le 9 février 2010

Rapport des vérificateurs

Aux actionnaires d'Air Canada

Nous avons vérifié les bilans consolidés d'**Air Canada** aux 31 décembre 2009 et 2008 ainsi que les états consolidés des résultats, de la variation des capitaux propres, du résultat étendu et des flux de trésorerie des exercices terminés à ces dates. La responsabilité de ces états financiers consolidés incombe à la direction de la Société. Notre responsabilité consiste à exprimer une opinion sur ces états financiers consolidés en nous fondant sur nos vérifications.

Nos vérifications ont été effectuées conformément aux normes de vérification généralement reconnues du Canada. Ces normes exigent que la vérification soit planifiée et exécutée de manière à fournir l'assurance raisonnable que les états financiers sont exempts d'inexactitudes importantes. La vérification comprend le contrôle par sondages des éléments probants à l'appui des montants et des autres éléments d'information fournis dans les états financiers. Elle comprend également l'évaluation des principes comptables suivis et des estimations importantes faites par la direction, ainsi qu'une appréciation de la présentation d'ensemble des états financiers.

À notre avis, ces états financiers consolidés donnent, à tous les égards importants, une image fidèle de la situation financière consolidée de la Société aux 31 décembre 2009 et 2008 ainsi que des résultats de son exploitation et de ses flux de trésorerie pour les exercices terminés à ces dates selon les principes comptables généralement reconnus du Canada.

*PricewaterhouseCoopers s.r.l./s.e.n.c.r.l.*¹

Comptables agréés

¹ Comptable agréé auditeur permis n°18144

État consolidé des résultats

Exercices terminés les 31 décembre (en millions de dollars canadiens, sauf les montants par action)		2009	2008
Produit d'exploitation			
Passages		8 499 \$	9 713 \$
Fret		358	515
Autres		882	854
		9 739	11 082
Charges d'exploitation			
Carburant avions		2 448	3 419
Salaires et charges sociales		1 751	1 877
Redevances aéroportuaires et de navigation		971	1 001
Contrat d'achat de capacité conclu avec Jazz	Note 2D	973	948
Amortissement et désuétude	Notes 3 et 4	660	694
Maintenance avions		759	659
Restauration et fournitures connexes		291	314
Communications et technologies de l'information		293	286
Location avions		335	279
Commissions		186	194
Autres		1 388	1 450
		10 055	11 121
Perte d'exploitation avant l'élément suivant		(316)	(39)
Provision pour enquêtes sur le fret	Note 17	-	(125)
Perte d'exploitation		(316)	(164)
Produits (charges) hors exploitation			
Intérêts créditeurs		14	57
Intérêts débiteurs		(373)	(319)
Intérêts capitalisés		4	37
Perte sur actifs	Note 3	(95)	(34)
Gain sur instruments financiers comptabilisés à la juste valeur	Note 15	95	92
Autres		-	(3)
		(355)	(170)
Perte avant les éléments suivants		(671)	(334)
Participation sans contrôle		(15)	(12)
Gain (perte) de change		657	(655)
Économie (charge) d'impôts sur les bénéfices			
Impôts exigibles	Note 7	7	(1)
Impôts futurs	Note 7	(2)	(23)
Perte de l'exercice		(24) \$	(1 025) \$
Perte par action			
Résultat de base et dilué	Note 12	(0,18) \$	(10,25) \$

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

Bilan consolidé

31 décembre (en millions de dollars canadiens)		2009	2008
ACTIF			
Actif à court terme			
Trésorerie et équivalents de trésorerie	Note 2O	1 115 \$	499 \$
Placements à court terme	Note 2P	292	506
		1 407	1 005
Liquidités soumises à restrictions	Note 2Q	78	45
Débiteurs	Note 18	701	702
Stocks de carburant avions		63	97
Rechanges et fournitures	Note 1C	64	20
Dépôts de garantie pour dérivés liés au carburant	Note 15	43	328
Charges payées d'avance et autres actifs à court terme	Note 18	295	206
		2 651	2 403
Immobilisations corporelles	Note 3	6 369	7 469
Actifs incorporels	Note 4	916	997
Dépôts et autres actifs	Note 5	470	495
		10 406 \$	11 364 \$
PASSIF			
Passif à court terme			
Créditeurs et charges à payer	Note 18	1 215 \$	1 262 \$
Dérivés liés au carburant	Note 15	31	420
Produits passages perçus d'avance		1 288	1 333
Partie à moins d'un an de la dette à long terme et des obligations locatives	Note 6	468	663
		3 002	3 678
Dette à long terme et obligations locatives	Note 6	4 054	4 691
Impôts sur les bénéfices futurs	Note 7	85	88
Passif au titre des prestations de retraite et avantages complémentaires	Note 8	1 163	1 585
Autres passifs à long terme	Note 9	455	370
		8 759	10 412
Participation sans contrôle		201	190
CAPITAUX PROPRES			
Capital social	Note 11	532	274
Surplus d'apport		1 825	1 797
Déficit		(727)	(703)
Cumul des autres éléments du résultat étendu	Notes 2L et 15	(184)	(606)
		1 446	762
		10 406 \$	11 364 \$

Les notes ci-jointes font partie intégrante des états financiers consolidés.
Engagements (note 14); Éventualités, garanties et indemnités (note 17).

Au nom du conseil d'administration,

Le président,

(signé)

David I. Richardson

Le président du comité de vérification, des finances
et du risque,

(signé)

Michael M. Green

État consolidé de la variation des capitaux propres

Exercices terminés les 31 décembre (en millions de dollars canadiens)		2009	2008
Capital social			
Actions ordinaires au début de l'exercice		274 \$	274 \$
Actions émises aux termes des protocoles sur les retraites	Note 8	28	-
Actions émises dans le cadre du placement public	Note 11	230	-
Total du capital social		532	274
Surplus d'apport			
Solde au début de l'exercice		1 797	1 791
Juste valeur de la rémunération à base d'actions versée aux employés de la Société, comptabilisée comme charge de rémunération (économie)	Note 10	2	(5)
Bons de souscription émis aux termes de la facilité de crédit	Note 6	7	-
Bons de souscription émis dans le cadre du placement public	Note 11	19	-
Produit des ententes intersociétés	Note 18	-	11
Total du surplus d'apport		1 825	1 797
Bénéfices non répartis (déficit)			
Solde au début de l'exercice		(703)	322
Perte de l'exercice		(24)	(1 025)
Déficit		(727)	(703)
Cumul des autres éléments du résultat étendu			
Solde au début de l'exercice		(606)	56
Autres éléments du résultat étendu		422	(662)
Total du cumul des autres éléments du résultat étendu		(184)	(606)
Total du déficit et du cumul des autres éléments du résultat étendu			
		(911)	(1 309)
Total des capitaux propres		1 446 \$	762 \$

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

État consolidé du résultat étendu

Exercices terminés les 31 décembre (en millions de dollars canadiens)		2009	2008
Résultat étendu			
Perte de l'exercice		(24) \$	(1 025) \$
Autres éléments du résultat étendu, après impôts :			
Pertes sur des dérivés liés au carburant visés par l'application de la comptabilité de couverture, après impôts	Note 15	(1)	(605)
Reclassement au résultat des pertes (gains) réalisés nets sur les dérivés liés au carburant, après impôts	Note 15	423	(57)
		422	(662)
Total du résultat étendu		398 \$	(1 687) \$

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

État consolidé des flux de trésorerie

Exercices terminés les 31 décembre (en millions de dollars canadiens)		2009	2008
Flux de trésorerie liés aux activités suivantes :			
Exploitation			
Perte de l'exercice		(24) \$	(1 025) \$
Ajustements liés au rapprochement avec les flux de trésorerie nets provenant de l'exploitation			
Amortissement et désuétude		660	694
Perte sur actifs		95	34
(Gain) perte de change		(633)	822
Impôts sur les bénéfices futurs		2	23
Excédent de la capitalisation des régimes d'avantages sociaux futurs sur la charge constatée		(368)	(316)
Provision pour enquêtes sur le fret	Note 17	-	125
Participation sans contrôle		15	12
Dérivés liés au carburant et autres dérivés	Note 15	41	(208)
Dépôts de garantie sur couvertures liées au carburant, montant net	Note 15	268	(322)
Variation des éléments hors trésorerie du fonds de roulement		(234)	117
Autres		11	(58)
		(167)	(102)
Financement			
Emprunts	Note 6	926	871
Actions émises dans le cadre du placement public	Note 11	230	-
Bons de souscription émis dans le cadre du placement public et de la facilité de crédit	Notes 6 et 11	26	-
Réduction de la dette à long terme et des obligations locatives		(1 237)	(992)
Autres		-	5
		(55)	(116)
Investissement			
Placements à court terme		214	206
Nouvelles immobilisations corporelles		(232)	(883)
Produit d'engagements contractuels	Note 1C	230	-
Produit de la vente d'actifs	Note 3	103	38
Produit d'opérations de cession-bail	Note 3	552	708
Financement de la lettre de crédit d'Aveos	Note 18	-	59
Autres		(29)	62
		838	190
Augmentation (diminution) de la trésorerie et des équivalents de trésorerie		616	(28)
Trésorerie et équivalents de trésorerie au début de l'exercice		499	527
Trésorerie et équivalents de trésorerie à la fin de l'exercice		1 115 \$	499 \$

Ne sont pas compris dans le poste Trésorerie et équivalents de trésorerie des placements à court terme de 292 \$ au 31 décembre 2009 (506 \$ en 2008).

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

**Exercices terminés les 31 décembre 2009 et 2008
(monnaies en millions; en dollars canadiens)**

1. RÈGLES DE PRÉSENTATION, NATURE DES ACTIVITÉS ET ÉVÉNEMENTS IMPORTANTS

A) RÈGLES DE PRÉSENTATION

Les états financiers consolidés ci-joints sont ceux d'Air Canada (la « Société »). Au 31 décembre 2009, Gestion ACE Aviation Inc. (« ACE ») détient une participation de 27 % dans Air Canada. Le terme « Société » s'entend, selon le contexte, d'Air Canada ou de l'une ou plusieurs de ses filiales.

Les présents états financiers consolidés sont exprimés en millions de dollars canadiens et établis conformément aux principes comptables généralement reconnus (« PCGR ») du Canada.

Certains chiffres de l'exercice précédent ont été reclassés afin qu'ils soient conformes à la présentation des états financiers adoptée pour l'exercice considéré.

B) NATURE DES ACTIVITÉS

Les états financiers d'Air Canada incluent ses filiales en propriété exclusive, y compris Société en commandite Air Canada Cargo (« Air Canada Cargo ») jusqu'au 30 novembre 2009 inclusivement, Société en commandite ACGHS (« Services au sol Air Canada » ou « ACGHS ») jusqu'au 30 novembre 2009 inclusivement et Société en commandite Touram (« Vacances Air Canada »). Ils tiennent aussi compte de certaines entités locatrices de matériel volant et de moteurs et de sociétés d'avitaillement, qui sont consolidées selon la Note d'orientation concernant la comptabilité NOC-15, *Consolidation des entités à détenteurs de droits variables* (note 2Z).

Le 1^{er} décembre 2009, les activités d'Air Canada Cargo et de Services au sol Air Canada, auparavant exploitées par ces filiales en propriété exclusive d'Air Canada, ont été fusionnées avec celles d'Air Canada et les filiales en question sont à présent des divisions d'Air Canada. Ces fusions n'ont eu aucune incidence sur les états financiers consolidés.

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. Une partie de la prestation des services passagers réguliers sur les marchés intérieur et transfrontalier Canada-États-Unis est assurée par Société en commandite Jazz Air (« Jazz ») dans le cadre d'un contrat d'achat de capacité conclu entre Air Canada et Jazz (le « CAC de Jazz »). Directement ou par l'entremise du réseau Star Alliance, Air Canada est présente sur presque tous les grands marchés du monde. En outre, Air Canada assure certains services passagers nolisés.

Air Canada est un transporteur de fret aérien intérieur et transfrontalier Canada-États-Unis, et utilise les capacités de fret des appareils exploités par Air Canada et Jazz (avant le 1^{er} décembre 2009, ces services étaient offerts par Air Canada Cargo). Air Canada assure des services de transport international de fret sur les lignes entre le Canada et les principaux marchés de l'Europe, de l'Asie, de l'Amérique du Sud et de l'Australie au moyen de la capacité de fret d'appareils 777 de Boeing et d'autres gros-porteurs exploités par Air Canada.

Les Services au sol Air Canada assuraient des services d'escale pour le compte d'Air Canada, de Jazz et d'autres compagnies aériennes, en concentrant leur action sur les escales situées au Canada. Les services assurés comprenaient notamment des services d'enregistrement des passagers, de gestion des portes d'embarquement et de gestion et traitement des marchandises et des bagages, ainsi que des services de nettoyage de cabine et de dégivrage d'avion et des services aux appareils sur l'aire de trafic. Depuis l'intégration des activités d'ACGS, le 1^{er} décembre 2009, Air Canada offre ces services directement.

Vacances Air Canada est l'un des principaux voyagistes au Canada. Établie à Montréal et à Toronto, elle exerce ses activités sur le marché des voyages d'agrément à l'étranger (Antilles, Mexique, États-Unis, Europe, Amérique du Sud et Asie) : elle élabore, commercialise et distribue des forfaits vacances grâce à un réseau d'agences de voyages indépendantes au Canada ainsi que par l'intermédiaire de son site Web « vacancesaircanada.com ».

Air Canada est gérée comme un seul secteur isolable en fonction de la façon dont l'information est produite en interne aux fins de la prise de décisions liées à l'exploitation.

C) ÉVÉNEMENTS IMPORTANTS

Dans le but de réduire les risques de liquidité décrits à la note 15, la Société a effectué les opérations suivantes en 2009 (voir les notes 3, 6 et 11 pour de plus amples renseignements sur ces activités de financement) :

Au quatrième trimestre de 2009

- La Société a procédé à un placement public d'actions et de bons de souscription qui s'est traduit par un produit net de 249 \$ (voir la note 11 pour de plus amples renseignements);

Au troisième trimestre de 2009

- La Société a obtenu une facilité de crédit à terme garantie (la « facilité de crédit ») pour un produit de financement de 600 \$, moins des frais de 20 \$. La facilité de crédit, dont le terme est de cinq ans, porte actuellement intérêt à un taux de 12,75 %. Le premier remboursement de capital est exigible en août 2010. Les 10 millions de bons de souscription émis aux termes de la facilité de crédit permettent aux porteurs d'instruments de créance d'acquérir jusqu'à 10 millions d'actions de la Société, comme il est indiqué à la note 6. Dans le cadre des opérations liées à la clôture de la facilité de crédit, des arrangements de financement en cours de 166 \$ ont été remboursés de la façon suivante :
 - l'encours de 49 \$ de la facilité de crédit renouvelable décrite plus amplement à la note 6 l), a été remboursé. Les droits du prêteur prévus par la facilité de crédit renouvelable ont été attribués aux prêteurs prévus par la nouvelle facilité de crédit;
 - l'encours de l'entente de financement des moteurs de rechange, décrite plus amplement à la note 6 j), a été remboursé en partie. Le montant remboursé de 38 \$ 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 \$ au 31 décembre 2009;
 - le prêt de 79 \$ d'Aéropplan Canada Inc. (« Aéropplan »), dont il est question plus en détail ci-dessous, a été remboursé. Aéropplan est partie prêteuse à la facilité de crédit.
- Des conventions collectives prolongées ou renouvelées pour une durée de 21 mois avec tous les employés syndiqués au Canada ont été conclues avant juillet 2009. 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 tous ses employés syndiqués au Canada (les « protocoles sur les retraites ») et elle a obtenu du gouvernement fédéral l'adoption du *Règlement de 2009 sur la capitalisation des régimes de retraite d'Air Canada* (le « règlement de 2009 sur les régimes de retraite d'Air Canada »). Le règlement de 2009 sur les régimes de retraite d'Air Canada dispense la Société de verser des cotisations spéciales au titre du coût des services passés pour la période allant du 1^{er} avril 2009 au 31 décembre 2010. Par la suite, en ce qui a trait à la période allant du 1^{er} janvier 2011 au 31 décembre 2013, le total des cotisations annuelles au titre des services passés doit correspondre au moins élevé entre i) 150 \$ pour 2011, 175 \$ pour 2012 et 225 \$ pour 2013 et ii) les cotisations maximales au titre des services rendus 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). Le produit net de la vente des actions détenues par la fiducie sera versé en totalité dans les caisses des régimes de retraite;
- Air Canada a conclu avec un fournisseur une entente qui procurera à la Société un montant non remboursable de 230 \$ 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. Voir la description à la note 15;

- Air Canada a obtenu le report du remboursement d'un prêt à court terme de 78 \$ (75 \$ US) obtenu en 2008. Celui-ci est dorénavant dû en 2013 plutôt qu'en 2009. Une description de ce prêt est donnée à la note 6 f);
- Air Canada a conclu un protocole d'entente avec GE Capital Aviation Services (le « protocole d'entente avec GECAS ») qui porte sur la cession-bail de trois 777 de Boeing. Les opérations de cession-bail étaient quasi-achevées au début de novembre 2009 et ont procuré un produit initial de 95 \$ (déduction faite des dépôts), un produit net additionnel de 20 \$ devant être reçu à la conclusion de la partie restante de l'opération, en janvier 2010;
- Air Canada a conclu une entente modifiant les conditions du CAC de Jazz. Ces modifications sont entrées en vigueur le 1^{er} août 2009 et prévoient une réduction des tarifs payés en vertu du contrat.

Au deuxième trimestre de 2009

- Air Canada a conclu un contrat de prêt garanti avec Aéroplan dont elle obtiendra un montant net de 79 \$. La Société a mis fin à ce contrat de prêt (décrit ci-dessous) en juillet 2009 dans le cadre des opérations liées à la facilité de crédit;

Au premier trimestre de 2009

- Air Canada a conclu des ententes de financement garanties par des pièces et des réacteurs de rechange et un appareil 777 de Boeing pour un produit total de 267 \$, déduction faite de commissions de 8 \$. Le financement des réacteurs de rechange a été remboursé en partie en juillet 2009, comme il est mentionné ci-dessus;
- Air Canada a effectué une opération de cession-bail visant un appareil 777 de Boeing pour un produit total de 172 \$ ainsi que le remboursement exigé d'une dette liée à l'appareil de 128 \$, compte tenu de frais de remboursement anticipé de 14 \$;
- Air Canada a remboursé un financement avant livraison de 83 \$ sur l'appareil 777 de Boeing reçu au cours du premier trimestre.

En 2009, Air Canada a conclu diverses ententes de financement de stocks en vertu desquelles elle a acquis 117 \$ de stocks de pièces de rechange en échange de l'émission de lettres de change. Après ces ententes, Air Canada a effectué diverses opérations relativement à certaines des lettres de change, opérations qui ont donné lieu à des gains de 4 \$ comptabilisés à titre de gains (pertes) hors exploitation en 2009. Au 31 décembre 2009, les stocks restants étaient évalués à 43 \$, soit leur valeur de réalisation nette estimative, et le montant final prévu exigible en 2010 en vertu des ententes de financement est de 11 \$ (11 \$ US).

Au cours de l'exercice, Air Canada a en outre enregistré un rendement net sur des dépôts de garantie pour dérivés liés au carburant de 285 \$, tandis que le règlement de contrats de dérivés liés au carburant avec position favorable aux contreparties a été de 280 \$ (voir la note 15 pour de plus amples renseignements sur les activités de gestion du risque lié au prix du carburant).

2. PRINCIPALES MÉTHODES COMPTABLES

A) PÉRIMÈTRE DE CONSOLIDATION

Les états financiers consolidés ci-joints présentent les comptes de toutes les entités contrôlées par Air Canada, après ajustements liés à la participation sans contrôle. Les états financiers de la Société comprennent les comptes d'entités à détenteurs de droits variables dont la Société est le principal bénéficiaire. Tous les soldes et toutes les opérations intersociétés sont éliminés.

B) UTILISATION D'ESTIMATIONS

Pour préparer les états financiers conformément aux PCGR, la direction doit établir des estimations et poser des hypothèses qui influent sur les montants figurant dans les états financiers consolidés et les notes complémentaires. Les résultats réels pourraient différer de ces estimations.

Les principales estimations établies dans le cadre de la préparation des états financiers consolidés concernent la comptabilisation des avantages sociaux futurs (note 8), la comptabilisation des impôts sur les bénéfices (note 7), la détermination des produits passages, la détermination de la période d'amortissement des actifs à long terme, la perte de valeur des immobilisations et la valeur comptable des instruments financiers comptabilisés à la juste valeur.

C) 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 ») (note 14). 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.

D) CONTRATS D'ACHAT DE CAPACITÉ – JAZZ ET TRANSPORTEURS DE TROISIÈME NIVEAU

Air Canada a conclu des contrats d'achat de capacité avec Jazz et avec certains autres transporteurs régionaux dits de « troisième niveau », exploitant des appareils d'au plus 18 places. En vertu de ces contrats, Air Canada se charge de la commercialisation, de la billetterie et des autres dispositions commerciales liées à ces vols, et elle inscrit les revenus qu'elle en tire dans ses produits passages. Les charges d'exploitation liées à ces contrats d'achat de capacité comprennent les frais d'achat de capacité, qui, aux termes du CAC de Jazz, comptent un élément variable, qui est fonction de l'utilisation des appareils de Jazz, un élément fixe et des coûts refacturés. Les coûts refacturés sont pris en charge par la Société sans majoration, et comprennent la charge de carburacteur, les redevances aéroportuaires et de navigation et les autres frais. Ces charges sont comptabilisées dans la catégorie pertinente des charges d'exploitation.

Les charges et les coûts refacturés au titre du CAC de Jazz pour les deux derniers exercices sont présentés dans le tableau ci-dessous :

	2009	2008
Frais au titre du CAC de Jazz	973 \$	948 \$
Charge de carburant refacturée au titre du CAC de Jazz	253	427
Redevances aéroportuaires refacturées au titre du CAC de Jazz	196	201
Autres coûts refacturés au titre du CAC de Jazz	35	38
	1 457 \$	1 614 \$

Étant donné les modalités du CAC de Jazz, Jazz est considérée comme étant une entité à détenteurs de droits variables. Air Canada n'est pas le principal bénéficiaire de Jazz, mais elle détient des droits variables substantiels dans Jazz du fait des ententes contractuelles qui la lient à Jazz (voir la note 14).

Comme il a été mentionné à la note 1C, 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 ce qui suit : i) une réduction du taux de majoration des coûts contrôlables refacturés aux termes du CAC de Jazz de façon à le ramener de 16,7 % à 12,5% sur les 375 000 premières heures cale à cale annuelles de vol et de 16,7 % à 5 % sur les heures cale à cale annuelles en sus de 375 000; ii) une réduction de l'engagement d'Air Canada à l'égard de l'utilisation du parc de Jazz, qui passe de 133 à 125 appareils; iii) une prolongation de cinq ans de la durée du contrat (du 1^{er} janvier 2016 au 31 décembre 2020), période pendant laquelle les taux de majoration feront l'objet d'une étude comparative; et iv) un engagement de s'entendre sur la stratégie de renouvellement de la flotte d'appareils à turbopropulseurs de Jazz pendant la durée du contrat.

E) PROGRAMME DE FIDÉLISATION AÉROPLAN

Air Canada est un partenaire d'Aéroplan, qui offre à certains clients d'Air Canada des milles Aéroplan que les clients peuvent échanger contre des primes-voyages et d'autres primes acquises par Aéroplan.

Aux termes du CPSC, Aéroplan achète des places sur les vols d'Air Canada pour s'acquitter de son obligation d'échanger des milles Aéroplan contre des primes-voyages. Le produit tiré de la vente de billets à Aéroplan est constaté dans les produits passages payés d'avance. Les produits sont constatés à mesure que les services de transport correspondants sont assurés.

En ce qui concerne les milles Aéroplan accumulés par les clients d'Air Canada, Air Canada achète des milles à Aéroplan conformément aux conditions du CPSC. Le coût de l'achat de milles Aéroplan à Aéroplan est constaté à titre d'incitatif commercial et porté en diminution des produits passages au moment de l'émission des points, soit lorsqu'un vol admissible est offert au client.

F) AUTRES PRODUITS

Les autres produits comprennent les produits tirés de la vente de la portion terrestre de forfaits voyages et de la fourniture de services d'escale et d'autres services connexes au transport aérien. Les produits tirés de forfaits vacances sont constatés à mesure que les services correspondants sont assurés pendant la durée des vacances. Les autres produits tirés des services connexes au transport aérien sont constatés lorsque les ventes sont effectuées aux passagers ou lorsque les services sont rendus.

Sont aussi compris dans les autres produits les revenus tirés de la location ou de la sous-location d'appareils à des tiers. Les revenus tirés de la location ou de la sous-location sont constatés linéairement sur la durée du contrat de location ou de sous-location. Les revenus tirés de contrats de location-exploitation et de sous-location se sont élevés à 126 \$ en 2009 (115 \$ en 2008).

Pour certains contrats de sous-location d'appareils à Jazz, la Société présente les produits tirés de la sous-location en diminution des charges de location avions, car la durée des baux des contrats de sous-location correspond à la durée des baux de la Société. La Société agit à titre de preneur et de bailleur (sous-location) pour ces contrats. Voir la note 14 pour les engagements de location au titre de ces contrats.

La Société propose certains services à des apparentés, ACE et Aveos Performance aéronautique inc. (« Aveos »), ainsi qu'à d'anciens apparentés. Ces services sont principalement des services administratifs ayant trait aux technologies de l'information, aux ressources humaines, aux finances et à la comptabilité, aux services de trésorerie et de fiscalité, aux activités immobilières et aux affaires environnementales. Les produits tirés des services administratifs sont constatés à mesure que les services sont rendus. Les produits tirés de la location d'immeubles sont constatés de manière linéaire sur la durée du bail.

G) AVANTAGES SOCIAUX FUTURS

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 d'activité prévue des salariés à la date de la modification. Cette période ne dépasse pas la durée résiduelle moyenne d'activité prévue des salariés concernés, qui va jusqu'à la date d'admissibilité intégrale. La durée résiduelle moyenne d'activité prévue 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 d'activité des salariés participant au régime.

Comme l'explique la note 8, certains salariés de la Société travaillent pour ACE et Aveos et cotisent aux régimes de retraite à prestations déterminées dont la Société est le promoteur. Ils participent en outre à certains régimes d'avantages sociaux futurs de la Société en matière de prévoyance maladie, d'assurance vie et d'assurance invalidité. D'autres salariés de la Société travaillaient pour Aéroplan jusqu'à la date de transfert des emplois à Aéroplan. Ils ont alors cessé de participer aux régimes de retraite à prestations déterminées dont la Société est le promoteur et aux régimes de prévoyance maladie, d'assurance vie et d'assurance invalidité dont la Société est le promoteur. Les présents états financiers consolidés tiennent compte des actifs et des passifs de tous les régimes dont la Société est le promoteur. La charge de retraite et d'avantages complémentaires est constatée, après déduction des coûts recouverts auprès de ces entités relativement aux salariés que la Société a détachés par contrat auprès de ces entités, selon une formule convenue. Le recouvrement des coûts entraîne une réduction du coût des prestations de la Société.

H) RÉGIME DE PARTICIPATION AUX BÉNÉFICES

La Société dispose d'un régime de participation aux bénéfices à l'intention de son personnel. Les charges sont calculées annuellement à partir des résultats de l'ensemble de l'exercice et constatées tout au long de l'exercice à titre de charge salariale fondée sur l'estimation des paiements annuels devant être faits au titre du régime.

I) RÉGIMES DE RÉMUNÉRATION À BASE D' ACTIONS

Certains salariés de la Société participent au régime d'intéressement à long terme d'Air Canada qui prévoit l'attribution d'options sur actions et d'unités d'actions liées au rendement (UAR), dont une description est donnée à la note 10.

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. Avant le 1^{er} janvier 2009, la juste valeur des options sur actions attribuées aux salariés de la Société selon un calendrier d'acquisition graduelle était constatée à titre de charge de rémunération et un crédit correspondant était porté linéairement au surplus d'apport sur la période d'acquisition visée. Depuis le 1^{er} janvier 2009, la juste valeur des options sur actions dont l'acquisition est graduelle est déterminée en fonction de différentes durées prévues pour les options qui sont acquises chaque année, chacune d'entre elles étant considérée comme une attribution distincte 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'incidence des opérations. La juste valeur associée à l'attribution d'options sur actions à un salarié qui a le droit de prendre sa retraite à la date d'attribution est passée en charges à la date d'attribution. La juste valeur associée à l'attribution d'options sur actions à un salarié qui a le droit de prendre sa retraite au cours du délai d'acquisition des droits est constatée sur la période allant de la date d'attribution jusqu'à la date à laquelle le salarié a le droit de prendre sa retraite. La valeur du coût de rémunération constaté à une quelconque date correspond au moins à la valeur des options acquise à cette date.

Cette modification de convention comptable concernant la rémunération à base d'actions des employés de la Société assujettis à un régime d'acquisition graduelle a eu une incidence négligeable sur les périodes précédentes et n'a donc donné lieu à aucun redressement sur exercices antérieurs.

Dans le cas des UAR comptabilisées comme instruments dénoués par règlement en capitaux propres, la Société comptabilise linéairement sur la durée de la période d'acquisition établie une charge de rémunération, qui est contrebalancée par un montant au surplus d'apport égal à la valeur de marché d'une action ordinaire d'Air Canada à la date de l'attribution. La charge de rémunération est ajustée pour tenir compte des variations ultérieures des estimations de la direction quant au nombre d'UAR devant être acquises. Dans le cas des attributions d'UAR qui sont comptabilisées comme des instruments dénoués par règlement en espèces, la Société comptabilise linéairement sur la période d'acquisition établie une charge de rémunération, qui est contrebalancée par un montant dans les autres passifs à long terme égal à la valeur de marché d'une action ordinaire d'Air Canada à la date de l'attribution. La charge de rémunération est ajustée pour tenir compte des variations ultérieures de la valeur de marché de l'action ordinaire d'Air Canada et des estimations de la direction quant au nombre d'UAR devant être acquises.

Air Canada a aussi établi un régime d'actionnariat à l'intention des employés. En vertu de ce régime, la Société verse, en contrepartie des montants versés par les salariés, des cotisations établies selon des pourcentages prévus au régime. Les employés doivent demeurer au service de la Société jusqu'au 31 mars de l'année suivante pour acquérir les cotisations de la Société. Ces cotisations sont constatées au titre des « Salaires et charges sociales » à mesure qu'elles sont acquises.

J) MAINTENANCE ET RÉPARATION

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.

K) AUTRES CHARGES D'EXPLOITATION

Les autres charges d'exploitation comprennent entre autres les frais liés à la location et à l'entretien de bâtiments, aux services d'escalier, aux honoraires et services professionnels, aux repas et à l'hébergement des équipages, à la promotion et à la publicité, aux assurances et aux cartes de crédit, ainsi que les coûts au sol liés aux forfaits de Vacances Air Canada, et d'autres dépenses. Ces charges sont constatées à mesure qu'elles sont engagées.

L) INSTRUMENTS FINANCIERS ET COMPTABILITÉ DE COUVERTURE

En vertu de sa politique de gestion des risques, la Société n'a recours à des instruments financiers dérivés que pour gérer les risques et non à des fins spéculatives.

Les actifs financiers et les passifs financiers, y compris les dérivés, sont comptabilisés dans le bilan consolidé lorsque la Société devient partie aux dispositions contractuelles de l'instrument financier ou du contrat dérivé non financier. Tous les instruments financiers doivent être évalués à leur juste valeur au moment de la comptabilisation initiale, sauf dans le cas de certaines opérations entre apparentés. Le 1^{er} janvier 2009, la Société a adopté les recommandations du Comité sur les problèmes nouveaux de l'ICCA contenues dans l'abrégé des délibérations CPN-173, *Risque de crédit et juste valeur des actifs financiers et des passifs financiers*. Cet abrégé confirme que le risque de crédit propre à l'entité et le risque de crédit de l'autre partie doivent être pris en considération pour déterminer la juste valeur d'actifs et de passifs financiers, y compris d'instruments dérivés. L'adoption de cette norme n'a pas eu d'effet significatif sur les états financiers consolidés de la Société, car les dépôts de garantie négociés avec les contreparties aux contrats de dérivés liés au carburant et les contrats cadres de compensation ont été pris en considération pour déterminer qu'aucun ajustement de la valeur des dérivés lié au risque de crédit n'était nécessaire. L'évaluation au cours des périodes subséquentes est fonction de la classification des instruments financiers, ceux-ci pouvant être classés dans les titres détenus à des fins de transaction, les titres détenus jusqu'à leur échéance, les titres disponibles à la vente, les prêts et créances ou les autres passifs financiers. La catégorie « détenu à des fins de transaction » s'applique lorsque l'entité « effectue des opérations » sur un instrument financier ou, subsidiairement, lorsque la norme permet que tout instrument financier soit irrévocablement désigné comme détenu à des fins de transaction. La catégorie « détenu jusqu'à l'échéance » s'applique seulement si des conditions spécifiques sont remplies à l'égard de l'actif et si l'entité a la capacité et l'intention de conserver l'actif jusqu'à l'échéance. Dans le cas des instruments financiers classés autrement que comme détenus à des fins de transaction, les coûts de transaction sont ajoutés à la juste valeur initiale de l'instrument financier correspondant.

Les actifs financiers et les passifs financiers classés comme détenus à des fins de transaction sont évalués à la juste valeur et les variations de la juste valeur sont constatées dans les produits (charges) hors exploitation. Les actifs financiers classés comme détenus jusqu'à l'échéance, les prêts et les créances et les autres passifs financiers sont évalués au coût après amortissement calculé selon la méthode des intérêts effectifs.

La Société a recours aux instruments dérivés liés aux taux d'intérêt, au change et au prix du carburant pour réduire les risques auxquels l'exposent les variations des taux de change, des taux d'intérêt et des prix du carburant. Les instruments dérivés sont inscrits au bilan consolidé à la juste valeur, y compris les dérivés incorporés dans des contrats financiers ou non financiers. Les variations de la juste valeur des instruments dérivés sont constatées dans les produits (charges) hors exploitation, sauf pour les contrats de gestion du risque de change, qui sont comptabilisés dans le gain (la perte) de change, et les dérivés liés au carburant qui sont désignés comme éléments de couverture efficaces de flux de trésorerie, comme il est décrit plus amplement ci-dessous. Ces contrats sont inscrits au bilan à la juste valeur au titre des charges payées d'avance et autres actifs à court terme, des dépôts et autres actifs, des créditeurs et charges à payer ou des autres passifs à long terme, selon les modalités prévues aux contrats. Tous les flux de trésorerie associés à l'achat et à la vente de dérivés sont classés comme des flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation dans l'état consolidé des flux de trésorerie.

En ce qui concerne les instruments financiers évalués au coût après amortissement, les coûts de transaction ou les frais ainsi que les primes ou escomptes reçus ou engagés y afférents sont imputés en montant net, à la juste valeur de l'instrument financier à la date d'entrée en vigueur. Les intérêts débiteurs sont calculés selon la méthode des intérêts effectifs. La juste valeur initiale de l'obligation liée à la garantie est constatée pour toutes les garanties qui répondent à la définition de garantie figurant dans la Note d'orientation concernant la comptabilité NOC-14, *Informations à fournir sur les garanties*, et cette juste valeur initiale est amortie sur la durée de la garantie. La Société a pour politique de ne pas réévaluer la juste valeur de la garantie financière sauf si la garantie peut être considérée comme un dérivé.

La Société a établi la classification suivante :

- La trésorerie, les équivalents de trésorerie et les placements à court terme sont classés comme étant détenus à des fins de transaction, et toute variation de la juste valeur pendant la période est constatée par le biais des intérêts créditeurs.
- Les liquidités soumises à des restrictions sont classées comme étant détenues à des fins de transaction.
- Les dépôts liés aux appareils et les autres dépôts sont classés comme des placements détenus jusqu'à l'échéance et sont évalués au coût après amortissement selon la méthode du taux d'intérêt effectif. Les intérêts créditeurs sont comptabilisés dans le résultat net, le cas échéant.
- Les débiteurs sont classés comme des prêts et des créances, et ils sont évalués au coût après amortissement selon la méthode du taux d'intérêt effectif. Les intérêts créditeurs sont comptabilisés dans le résultat net, le cas échéant.
- Les créditeurs, facilités de crédit et emprunts bancaires sont classés comme autres passifs financiers et ils sont évalués au coût après amortissement selon la méthode du taux d'intérêt effectif. Les intérêts créditeurs sont comptabilisés dans le résultat net, le cas échéant.

Le 1^{er} janvier 2009, la Société a adopté les obligations d'information rehaussées énoncées dans la version modifiée du chapitre 3862 du *Manuel de l'ICCA*, « Instruments financiers – Informations à fournir ». La note 15 présente les évaluations de juste valeur inscrites au bilan consolidé classées en fonction du caractère significatif des données utilisées pour ces évaluations.

Dérivés liés au carburant admissibles à la comptabilité de couverture

Avant d'abandonner la comptabilité de couverture pour tous les dérivés liés au carburant au troisième trimestre de 2009, comme il est indiqué ci-dessous, la Société désignait certains dérivés liés au carburant comme éléments de couverture de flux de trésorerie. Dans une relation de couverture de flux de trésorerie, la partie efficace de la variation de la juste valeur du dérivé de couverture est constatée dans les autres éléments du résultat étendu, alors que la partie inefficace est prise en compte dans les produits (charges) hors exploitation. À l'échéance des dérivés liés au carburant, la partie efficace des gains et des pertes, auparavant constatée dans le cumul des autres éléments du résultat étendu, est comptabilisée dans la charge de carburant.

La comptabilité de couverture cesse si le dérivé n'est plus une couverture efficace, si le dérivé est résilié ou vendu, ou encore au moment de la vente ou de la résiliation anticipée de l'élément couvert. Les montants qui étaient antérieurement comptabilisés dans le cumul des autres éléments du résultat étendu sont reclassés dans la charge de carburant des exercices au cours desquels les dérivés viennent à échéance. Voir la note 15 pour l'incidence des dérivés liés au carburant pendant l'exercice.

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

M) CONVERSION DES DEVICES

Les actifs et les passifs monétaires libellés en monnaies étrangères sont convertis en dollars canadiens aux cours du change en vigueur à la date du bilan consolidé. Les actifs et les passifs non monétaires ainsi que les produits et les charges découlant d'opérations libellées en monnaies étrangères sont convertis aux taux de change historiques ou moyen de la période, selon le cas. L'ajustement des actifs et des passifs monétaires libellés en devises, qui découle des fluctuations du change après leur conversion en dollars canadiens, est classé dans le gain (la perte) de change dans l'état consolidé des résultats.

N) IMPÔTS SUR LES BÉNÉFICES

La Société comptabilise les impôts sur les bénéfices selon la méthode du report variable, en vertu de 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 des passifs. Les actifs et les passifs d'impôts futurs sont déterminés en utilisant les taux d'imposition pratiquement en vigueur pour l'exercice au cours duquel les écarts temporaires sont censés se résorber. Les impôts sur les bénéfices sont comptabilisés dans l'état des résultats sauf s'ils se rattachent à des éléments portés au crédit ou au débit des capitaux propres, auquel cas ils sont déduits de ces éléments. L'incidence d'une modification des taux d'imposition sur les actifs et passifs d'impôts futurs est constatée dans les résultats de la période au cours de laquelle la modification est pratiquement en vigueur. Il y a constatation d'actifs d'impôts futurs dans la mesure où leur réalisation est considérée comme étant plus probable qu'improbable. Le 30 septembre 2004, la Société a appliqué la comptabilité nouveau départ selon laquelle les actifs et les passifs de la Société ont été réévalués au complet, à l'exception de l'écart d'acquisition (« nouveau départ »). L'avantage au titre des actifs d'impôts futurs qui existait au nouveau départ comptable, et pour lequel une provision pour moins-valeur est constatée, sera comptabilisé en premier lieu pour ramener à une valeur de néant les actifs incorporels, s'il en est (au prorata), qui avaient été comptabilisés au moment du nouveau départ comptable, le montant résiduel éventuel étant inscrit au crédit des capitaux propres. L'avantage découlant des actifs d'impôts futurs après le nouveau départ sera comptabilisé dans l'état consolidé des résultats.

O) TRÉSORERIE ET ÉQUIVALENTS DE TRÉSORERIE

En date du 31 décembre 2009, la trésorerie comprend 323 \$ au titre de placements ayant des échéances initiales d'au plus trois mois (416 \$ en 2008). Les placements, constitués d'acceptations bancaires et de billets à escompte bancaires, peuvent être rapidement convertis en espèces et ont, à la date d'achat, une échéance d'au plus trois mois. Au 31 décembre 2009, le taux d'intérêt moyen pondéré des placements était de 0,29 % (2,06 % en 2008).

P) PLACEMENTS À COURT TERME

Les placements à court terme, constitués d'acceptations bancaires et de billets à escompte bancaires, ont des échéances initiales de plus de trois mois et d'au plus un an. Au 31 décembre 2009, le taux d'intérêt moyen pondéré des placements à court terme était de 0,53 % (2,90 % en 2008).

Q) LIQUIDITÉS SOUMISES À RESTRICTIONS

La Société a constaté sous l'actif à court terme 78 \$ (45 \$ en 2008) au titre des liquidités soumises à restrictions. Ce montant représente les fonds détenus en fiducie par Vacances Air Canada en conformité avec les prescriptions réglementaires régissant les produits passages payés d'avance constatés dans le passif à court terme relativement à certaines activités liées aux voyages.

Les liquidités soumises à restrictions échéant à plus d'un an à compter de la date du bilan sont intégrées aux dépôts et autres actifs et ont trait à des fonds déposés auprès de diverses institutions financières comme garanties de lettres de crédit et autres éléments.

R) STOCKS DE CARBURANT AVIONS ET DE RECHANGES

Les stocks de carburant avions et de rechanges et fournitures sont évalués au plus faible du coût et de la valeur nette de réalisation, le coût étant déterminé suivant la méthode du coût moyen pondéré.

La Société n'a pas comptabilisé de perte de valeur des stocks ou de reprise de pertes de valeur des stocks constatées antérieurement aux périodes concernées par les présents états financiers. Est compris dans la maintenance avions un montant de 74 \$ au titre des rechanges et fournitures utilisées au cours de l'exercice.

S) 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 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 ans 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 3 à 25 ans.

T) INTÉRÊTS CAPITALISÉS

Les intérêts sur les sommes destinées à financer l'acquisition de nouveau matériel volant et d'autres immobilisations corporelles sont capitalisés sur les périodes précédant la mise en service de ces biens. Les intérêts capitalisés relatifs à l'acquisition de nouveau matériel volant et d'autres immobilisations corporelles sont inclus à titre de dépôts sur acquisitions, dans le compte des immobilisations corporelles (note 3) suivant la méthode du taux d'intérêt effectif. Les intérêts capitalisés comprennent aussi les frais de financement réclamés par les avionneurs relativement aux engagements pris à l'égard d'immobilisations (note 14).

U) ACTIFS INCORPORELS

Le 1^{er} janvier 2009, la Société a adopté le nouveau chapitre 3064, « Écarts d'acquisition et actifs incorporels » de l'Institut Canadien des Comptables Agréés (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 et à l'évaluation des actifs incorporels générés dans le cadre d'un regroupement d'entreprises. La Société comptabilise ses actifs incorporels au moyen d'une méthode similaire à la nouvelle norme et elle n'a en conséquence comptabilisé aucun ajustement lors de son adoption.

Par suite du passage à la comptabilité nouveau départ, les actifs incorporels ont été constatés à leur juste valeur estimative au 30 septembre 2004. Pour les périodes postérieures au 30 septembre 2004, 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.

	Vie utile estimative
Droits relatifs à des désignations et créneaux aéroportuaires internationaux	Indéfinie
Marque de commerce Air Canada	Indéfinie
Autres marques de commerce	Indéfinie
Affiliation à Star Alliance	25 ans
Autres actifs incorporels liés à des contrats ou relations clients	De 10 à 15 ans
Actifs incorporels d'ordre technologique	De 1 à 5 ans

V) DÉPRÉCIATION D'ACTIFS À LONG TERME

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 pourrait ne pas être recouvrée, 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 ne semble pas pouvoir être recouvrée 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 l'exercice considéré. 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.

W) VERSEMENTS AU TITRE DES LOCATIONS AVIONS SUPÉRIEURS OU INFÉRIEURS AUX FRAIS DE LOCATION

Le total des loyers au titre des contrats de location-exploitation d'appareils est amorti, selon la méthode linéaire, par passation en charges d'exploitation. Sont compris dans les dépôts et autres actifs ainsi que dans les autres passifs à long terme, les écarts entre les charges locatives linéaires et les versements prévus par les contrats de location d'avions.

X) OBLIGATIONS LIÉES À LA MISE HORS SERVICE D'IMMOBILISATIONS

La Société constate un actif et le passif correspondant relativement aux coûts de mise hors service d'une immobilisation corporelle, lorsqu'il existe une obligation juridique de mettre cette immobilisation hors service. La juste valeur du passif lié à une obligation de mise hors service d'une immobilisation doit être constatée dans la période durant laquelle elle est engagée, à condition qu'il soit possible de faire une estimation raisonnable de cette juste valeur. Les coûts de mise hors service qui y sont associés sont capitalisés et augmentent la valeur comptable de l'immobilisation en cause, puis ils sont amortis sur la durée de sa vie utile estimative. Au cours des périodes subséquentes, l'obligation est ajustée en fonction de l'écoulement du temps par passation en charges et les variations des flux de trésorerie sous-jacents par des augmentations ou des réductions de l'obligation liée à la mise hors service d'immobilisations ainsi que de la valeur de l'immobilisation correspondante. Un gain ou une perte peut devoir être constaté au règlement de l'obligation.

Y) OPÉRATIONS ENTRE APPARENTÉS

Les opérations entre apparentés hors du cours normal des activités sont évaluées à leur valeur d'échange lorsque la modification des droits de propriété liés à l'élément transféré est réelle et que la valeur d'échange est étayée par une preuve indépendante. Autrement, elles sont évaluées à la valeur comptable. Les opérations entre apparentés dans le cours normal des activités sont évaluées à leur valeur d'échange.

Z) ENTITÉS À DÉTENTEURS DE DROITS VARIABLES

Opérations de location d'appareils

La Société a conclu des opérations de location d'appareils auprès d'un certain nombre de structures d'accueil, considérées comme entités à détenteurs de droits variables (« EDDV ») selon la Note d'orientation concernant la comptabilité NOC-15, *Consolidation des entités à détenteurs de droits variables*, du *Manuel de l'ICCA* (la « NOC-15 »). Comme la Société est la principale bénéficiaire de ces EDDV, la Société a consolidé des entités de location portant sur 44 appareils.

Arrangements liés aux sociétés d'avitaillement

De concert avec d'autres sociétés aériennes, la Société est partie à des ententes d'avitaillement aux termes desquelles les activités sont exercées par des sociétés d'avitaillement (les « sociétés d'avitaillement ») dans divers grands aéroports canadiens. Les sociétés d'avitaillement sont des entreprises constituées en vertu de lois fédérales ou provinciales sur les sociétés commerciales dans le but d'acquérir, de financer et de louer des biens servant à l'avitaillement du matériel volant et du matériel au sol. Ces sociétés d'avitaillement fonctionnent selon le principe du recouvrement des coûts.

Au sens de la NOC-15, la Société est la principale bénéficiaire de trois des sociétés d'avitaillement canadiennes. Cinq des sociétés d'avitaillement au Canada dans lesquelles participe Air Canada, mais qui n'ont pas été consolidées, ont des actifs d'environ 181 \$ et des passifs de quelque 162 \$, soit le risque maximal auquel s'expose la Société compte non tenu des autres coûts et obligations liés à la mise hors service d'immobilisations qu'elle pourrait avoir à partager avec les autres compagnies aériennes contractantes. La Société considère le risque qui s'y rattache comme minime.

AA) NORMES COMPTABLES ADOPTÉES MAIS NON ENCORE MISE EN APPLICATION

Suit un aperçu des principales modifications de normes comptables que la Société sera tenue d'adopter pour les prochains exercices :

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 le 1^{er} janvier 2011 ou après cette date. 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 le 1^{er} janvier 2011 ou à une date ultérieure.

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

3. IMMOBILISATIONS CORPORELLES

	2009	2008
Coût		
Matériel volant, y compris les réacteurs de rechange ^{a)}	5 866 \$	6 235 \$
Actifs visés par des contrats de location-acquisition ^{b)}	1 959	1 940
Bâtiments, y compris les améliorations locatives	688	643
Matériel au sol et autres équipements	157	160
	8 670	8 978
Amortissement cumulé		
Matériel volant, y compris les réacteurs de rechange ^{a)}	1 407	1 101
Actifs visés par des contrats de location-acquisition ^{b)}	683	562
Bâtiments, y compris les améliorations locatives	187	148
Matériel au sol et autres équipements	62	49
	2 339	1 860
	6 331	7 118
Dépôts sur acquisitions, y compris les intérêts capitalisés ^{c)}	38	351
Immobilisations corporelles à la valeur comptable nette^{d)}	6 369 \$	7 469 \$

- a) Sont compris dans le matériel volant au 31 décembre 2009, des articles durables, dont des réacteurs de rechange d'un coût de 821 \$ (798 \$ en 2008), moins l'amortissement cumulé de 327 \$ (279 \$ en 2008), pour une valeur comptable nette de 494 \$ (519 \$ en 2008). Sont aussi inclus dans le matériel volant 25 appareils (30 appareils et un réacteur en 2008) loués à Jazz (note 14) et à des tiers d'un coût de 630 \$ (942 \$ en 2008), moins l'amortissement cumulé de 253 \$ (289 \$ en 2008), pour une valeur comptable nette de 377 \$ (653 \$ en 2008).
- b) Sont compris dans les contrats de location-acquisition au 31 décembre 2009, 40 appareils (41 en 2008) d'un coût de 1 893 \$ (1 874 \$ en 2008), moins l'amortissement cumulé de 672 \$ (554 \$ en 2008), pour une valeur comptable nette de 1 221 \$ (1 320 \$ en 2008), et des installations au coût de 66 \$ (66 \$ en 2008), moins l'amortissement cumulé de 11 \$ (8 \$ en 2008) pour une valeur comptable nette de 55 \$ (58 \$ en 2008).
- c) Comprend 17 \$ (259 \$ en 2008) au titre d'appareils 777 et 787 de Boeing, 21 \$ (34 \$ en 2008) au titre d'achats de matériel et de projets internes et néant (58 \$ en 2008) au titre du programme de réaménagement des cabines. Voir la note 6K pour des informations sur le financement des acomptes avant livraison de Boeing.
- d) La valeur comptable nette des immobilisations corporelles comprend les sommes suivantes : 798 \$ (836 \$ en 2008) au titre de la consolidation d'entités de location d'avions et 165 \$ (150 \$ en 2008) au titre de la consolidation de sociétés d'avitaillement; ces consolidations ont été effectuées conformément à la NOC-15.

Au 31 décembre 2009, le matériel volant comptait 17 appareils (21 en 2008) retirés du service, pour une valeur comptable nette de 22 \$ (33 \$ en 2008).

Les intérêts capitalisés pendant l'exercice 2009 s'élèvent à 4 \$ à un taux d'intérêt de 7,38 % (37 \$ en 2008, dont 10 \$ à un taux d'intérêt correspondant au taux TIOL à un mois aux États-Unis, majoré de 1,14 %, 6 \$ à un taux d'intérêt correspondant au TIOL à trois mois aux États-Unis majoré de 3 %, 17 \$ à un taux d'intérêt de 7,72 % et 4 \$ au titre des frais).

L'amortissement des immobilisations corporelles s'est chiffré à 602 \$ en 2009 (646 \$ en 2008).

En 2009 :

- La Société a pris livraison d'un appareil 777 de Boeing. L'appareil a été financé en vertu d'une garantie d'emprunt consentie par l'Export-Import Bank of the United States (« EXIM »).
- Au premier trimestre de 2009, la Société a conclu une opération de cession-bail visant un appareil 777 de Boeing qui avait été livré en 2007 et qui était financé par un emprunt. Le produit de l'opération de 172 \$ a été affecté au remboursement de l'encours de l'emprunt, soit 114 \$. La Société a comptabilisé un montant de 17 \$ dans les intérêts débiteurs au titre de cette opération, dont des frais pour remboursement par anticipation de 14 \$. Le gain de 26 \$ réalisé à la vente de l'appareil a été reporté et sera comptabilisé dans le poste Amortissement et désuétude sur la durée du bail. Le contrat de location est comptabilisé comme un contrat de location-acquisition et prévoit un bail de 12 ans et des versements locatifs mensuels.
- La Société a vendu deux A340 d'Airbus, d'une valeur comptable de 93 \$, pour un produit de 91 \$, ce qui a donné lieu à une perte de 2 \$. La Société a remboursé 82 \$ de l'emprunt correspondant.
- Au quatrième trimestre de 2009, la Société a conclu une opération de cession-bail visant trois appareils 777 de Boeing qui avaient été livrés en 2007 et qui étaient financés par un emprunt. Le produit de l'opération de 380 \$ a été affecté au remboursement de l'encours de l'emprunt, soit 273 \$. La Société a comptabilisé un montant de 8 \$ dans les intérêts débiteurs au titre de cette opération et une perte de 24 \$ à la vente des appareils. Les contrats de location sont comptabilisés comme des contrats de location-exploitation et prévoient un bail de 12 ans et des versements locatifs mensuels.

En 2008 :

- La Société a pris livraison de huit appareils 777 de Boeing. Trois appareils ont été financés en vertu d'une garantie d'emprunt consentie par EXIM (note 6). Cinq appareils ont été financés par des opérations de cession-bail qui ont donné lieu à un produit de 708 \$. Le gain à la vente de 81 \$ a été reporté et sera appliqué en réduction de la charge au titre de la location avions sur la durée des baux. Les contrats de location sont comptabilisés comme des contrats de location-exploitation et prévoient des baux de 12 ans et des versements mensuels.
- La Société a comptabilisé une moins-value de 38 \$ sur sa flotte de 767-200 de Boeing du fait de la modification de la date de mise hors service des appareils.
- La Société a vendu six appareils Dash-8, d'une valeur comptable de 8 \$, pour un produit de 10 \$ qui a donné lieu à un gain à la vente de 2 \$.
- La Société a vendu un A319 d'Airbus, d'une valeur comptable de 21 \$, pour un produit de 23 \$, qui a donné lieu à un gain à la vente de 2 \$.

4. ACTIFS INCORPORELS

	2009	2008
Actifs à durée de vie indéfinie		
Droits relatifs à des désignations et créneaux aéroportuaires internationaux	329 \$	327 \$
Marque de commerce Air Canada	298	298
Autres marques de commerce	31	31
	658	656
Actifs à durée de vie limitée		
Affiliation à Star Alliance	131	131
Autres contrats ou relations clients	144	144
Actifs incorporels d'ordre technologique	254	279
	529	554
Amortissement cumulé		
Affiliation à Star Alliance	(37)	(32)
Autres contrats ou relations clients	(110)	(99)
Actifs incorporels d'ordre technologique	(124)	(82)
	(271)	(213)
Actifs à durée de vie limitée, montant net	258	341
	916 \$	997 \$

L'amortissement des actifs incorporels s'est chiffré à 58 \$ en 2009 (48 \$ en 2008).

En 2009, la Société a comptabilisé une moins-value de 68 \$ concernant des coûts capitalisés relativement à la conception de POLARIS, un nouveau système de réservation, prisé en compte dans les actifs corporels d'ordre technologique. La Société 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.

5. DÉPÔTS ET AUTRES ACTIFS

	2009	2008
Dépôts liés à des appareils ^{a)}	189 \$	203 \$
Liquidités soumises à restrictions	121	65
Dépôts liés aux régimes de retraite et avantages complémentaires	43	42
Papier commercial adossé à des actifs (« PCAA ») ^{b)}	29	29
Excédent des versements au titre des locations avions sur les frais de location	51	49
Autres dépôts	24	78
Autres	13	29
	470 \$	495 \$

a) Dépôts versés aux bailleurs pour la location d'appareils et de simulateurs de vols.

b) La Société détient un PCAA non bancaire de 37 \$ (29 \$ après ajustement de la juste valeur). 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.

6. DETTE À LONG TERME ET OBLIGATIONS LOCATIVES

	Monnaie de base	Échéance définitive	Taux d'intérêt réel (%)	2009	2008
Financement des appareils Embraer ^{a)}	USD	2017-2021	2,15-8,49	1 150 \$	1 425 \$
Financement des appareils Boeing ^{b)}	USD	2019-2021	0,25-5,69	436	871
Financement des appareils Boeing ^{c)}	JPY	2020	0,46-,047	205	270
Facilité de crédit à terme ^{d)}	CDN	2014	12,75	573	-
Entités locatrices d'avions - dette ^{e)} Note 2Z				662	828
Emprunt à terme exigible en 2013 ^{f)}	USD	2013	6,21	78	190
Contrats de vente conditionnelle ^{g)}	USD	2019	3,15-3,31	140	175
Sociétés d'avitaillement – dette ^{h)} Note 2Z				136	125
Financement des pièces de rechange ⁱ⁾	USD	2014	5,73	132	97
Financement des réacteurs de rechange ^{j)}	USD	2013	3,65	72	95
Financement avant livraison (Boeing) ^{k)} Note 2Z	USD	2009		-	81
Facilité de crédit renouvelable ^{l)}	CDN			-	50
CRJ ^{m)}	CDN	2012	2,13	17	25
Emprunt GE ⁿ⁾	USD	2015	3,19	17	24
Entente de coopération Air Canada-Lufthansa ^{o)}	USD	2009		-	16
Dettes à long terme				3 618	4 272
Obligations locatives ^{p)}				904	1 082
Total de la dette et des obligations locatives				4 522	5 354
Part à moins d'un an				(468)	(663)
Dettes à long terme et obligations locatives				4 054 \$	4 691 \$

Le taux d'intérêt réel mentionné dans le tableau ci-dessus est en date du 31 décembre 2009.

Les montants indiqués ci-dessous sont présentés avant déduction des frais de transaction ou autres frais de la valeur de la dette.

- a) Le financement des appareils d'Embraer s'établit à 1 112 \$ US au 31 décembre 2009 (1 163 \$ US au 31 décembre 2008). Le capital et les intérêts sont remboursés par versements trimestriels jusqu'à l'échéance et le financement est composé d'emprunts à taux fixe et à taux variable. L'emprunt à taux fixe, d'un capital de 847 \$ US, porte intérêt à des taux situés entre 6,39 % et 8,49 % et l'emprunt à taux variable, d'un capital de 265 \$ US, porte intérêt au TIOL des États-Unis majoré de 1,9 % (de 2,15 % à 2,18 %). Le financement peut être remboursé en tout temps, en totalité ou en partie, moyennant paiement des frais applicables. Il est garanti par les 60 appareils d'Embraer livrés, d'une valeur comptable de 1 591 \$.
- b) Le financement des appareils de Boeing s'établit à 430 \$ US au 31 décembre 2009 (711 \$ US au 31 décembre 2008), et provient du financement de garantie d'emprunt fourni par EXIM. Le capital et les intérêts sont remboursés par versements trimestriels jusqu'à l'échéance et le financement est composé d'emprunts à taux fixe et à taux variable. Le financement à taux fixe, d'un capital de 155 \$ US, porte intérêt à des taux se situant entre 5,41 % et 5,69 % et le financement à taux fixe, d'un capital de 275 \$ US, porte intérêt au TIOL trois mois des États-Unis (0,25 %-0,28 %). Le financement peut être remboursé intégralement en tout temps, moyennant paiement des frais applicables. Il est garanti principalement par les cinq appareils livrés, d'une valeur comptable de 632 \$.

- c) Le financement des appareils de Boeing s'élève à 18 671 JPY au 31 décembre 2009 (19 995 JPY au 31 décembre 2008), et provient du financement d'emprunt fourni par EXIM. Le capital et les intérêts sont remboursés par versements trimestriels jusqu'à l'échéance et le financement porte intérêt au TIOL JPY trois mois (0,46 %-0,47 %). Le financement peut être remboursé intégralement en tout temps, moyennant paiement des frais applicables. Il est garanti principalement par les deux appareils livrés, d'une valeur comptable de 234 \$.
- d) En juillet 2009, la Société a encaissé une tranche de 600 \$, avant déduction des frais de financement de 20 \$, aux termes d'une facilité de crédit à terme garantie (la « facilité de crédit »). Dans le cadre de cette facilité de crédit, la Société a aussi procédé à l'émission de bons de souscription visant l'achat d'actions à droit de vote variable de catégorie A ou d'actions à droit de vote de catégorie B comme il est décrit ci-dessous. Aux termes de la facilité de crédit, d'ici le premier anniversaire de l'accord de prêt, Air Canada peut demander, sous réserve de la réalisation de certaines conditions, une augmentation de la facilité de crédit d'au plus 100 \$ en obtenant de nouveaux engagements de la part de prêteurs existants ou de nouveaux prêteurs. La facilité de crédit est remboursable en 16 versements trimestriels égaux et consécutifs de 30 \$ à compter d'août 2010, et par le versement d'un montant final de 120 \$ exigible en juillet 2014. Toute augmentation de la facilité se traduirait par une hausse, au prorata, du montant des versements prévus, y compris du paiement final.

La facilité de crédit porte intérêt au taux le plus élevé entre le taux des acceptations bancaires ou 3,00 %, plus 9,75 % (12,75 % au 31 décembre 2009). Elle peut être remboursée en tout temps, en partie ou en totalité, moyennant paiement des frais applicables et sous réserve d'un remboursement minimum de 10 \$.

Les obligations d'Air Canada aux termes de la facilité de crédit sont garanties par une sûreté réelle et par une hypothèque constituée sur la quasi-totalité des biens actuels et futurs d'Air Canada et de ses filiales, sous réserve de certaines exclusions et de certains privilèges autorisés. La facilité de crédit assujettit Air Canada aux conditions commerciales habituelles, notamment des clauses restrictives, des clauses financières et des cas de défaut. Selon les clauses financières, la Société est tenue de maintenir, en date du dernier jour ouvrable du mois, un niveau de liquidité minimal (défini dans l'accord de crédit et généralement fondé sur le total des postes Trésorerie et équivalents et Placements à court terme) de 800 \$ et un BAIIALA minimum (bénéfice avant intérêts, impôts sur les bénéfices, amortissement, locations avions, certains produits (charges) hors exploitation et éléments exceptionnels) et de respecter un certain ratio de couverture des intérêts établi à la fin de chaque trimestre.

L'accord de crédit exige que la Société maintienne en tout temps des liquidités non soumises à restrictions dans des comptes assujettis à des conventions de contrôle de titres pour un montant minimal correspondant au moins élevés des deux montants suivants : a) 800 \$ et b) 80 % des liquidités non grevées sous réserve d'un minimum de 500 \$. Les titres dans ces comptes feront l'objet de restrictions si Air Canada ne respecte pas certaines conditions de la facilité de crédit décrites ci-dessus.

Aux termes de la facilité de crédit, Air Canada a émis aux prêteurs, au moment du premier prélèvement de crédit, des bons de souscription visant l'achat d'actions à droit de vote variable de catégorie A ou d'actions à droit de vote de catégorie B d'Air Canada représentant 5 % (5 millions d'actions) 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 initial 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 fournit pas d'autre garantie aux prêteurs sur certains actifs dans les 90 jours suivant la date de clôture du financement, Air Canada sera tenue d'émettre aux prêteurs de nouveaux bons de souscription représentant jusqu'à 5 % (5 millions d'actions) du total des actions émises et en circulation (déterminé au moment de l'émission des bons supplémentaires). Le prix d'exercice des bons de souscription supplémentaires est établi selon un prix moyen pondéré en fonction du volume pour les cinq jours avant l'émission, les bons ont été émis le 19 octobre 2009 et ils ont un prix d'exercice de 1,44 \$ par action. La valeur attribuée aux bons de souscription initiaux et aux nouveaux bons de souscription, soit 10 millions en tout, a été prise en compte dans le surplus d'apport inscrit au bilan consolidé au 31 décembre 2009 par un montant de 7 \$.

- e) La Société a conclu des opérations de location liées à des appareils auprès de plusieurs structures d'accueil considérées comme des EDDV. La dette était assortie d'un taux d'intérêt effectif moyen pondéré d'environ 8 % (8 % en 2008). Ces appareils ont une valeur comptable de 798 \$ (836 \$ en 2008) et sont affectés en garantie des emprunts par leurs propriétaires. En vertu de ces contrats de location, les créanciers ont des recours contre la Société, en tant que locataire, en cas de non-paiement ou de résiliation anticipée du contrat de location. La dette liée aux appareils s'établit à 633 \$ US (662 \$) (676 \$ US (828 \$) au 31 décembre 2008); elle est résumée comme suit (en dollars canadiens) :

	Échéance définitive	2009	2008
CRJ	2010-2011	211 \$	257 \$
767-300 de Boeing	2011-2016	141	185
A319 d'Airbus	2011-2014	192	242
A321 d'Airbus	2017	118	144
Total		662 \$	828 \$

- f) En 2008, la Société a conclu et reçu un financement de 190 \$ (155 \$ US). Le premier versement de 80 \$ US est venu à échéance et a été remboursé en janvier 2009. En juillet 2009, l'échéance du prêt à terme exigible en 2009 a été prolongée jusqu'en décembre 2013. Le financement porte intérêt au TIOL à un mois majoré de 5,98 % (6,21 % au 31 décembre 2009 et 6,45 % au 31 décembre 2008) et il est garanti par une sûreté réelle et une hypothèque mobilière d'un montant en capital de 400 \$. Le financement peut être remboursé en tout temps avant l'échéance, en tout ou en partie, sans paiement des frais applicables.
- g) Capital impayé de 133 \$ US (142 \$ US au 31 décembre 2008) sur l'achat de deux appareils A340-500 financés dans le cadre de contrats de vente conditionnelle. Le capital et les intérêts sont payés trimestriellement jusqu'à l'échéance en 2019. Les versements échelonnés sur le prix d'achat portent intérêt à un taux égal au TIOL à trois mois majoré de 2,9 % (3,15 % - 3,31 % au 31 décembre 2009 et 4,37 % - 6,44 % au 31 décembre 2008). Le financement peut être remboursé intégralement en tout temps, moyennant paiement des frais applicables. La valeur comptable des deux appareils A340-500 affectés en garantie des contrats de vente conditionnelle est de 212 \$ au 31 décembre 2009.
- h) La Société est le principal bénéficiaire de certaines sociétés d'avitaillement au Canada. La dette porte intérêt à des taux variant de 2,15 % à 5,09 % et totalise 136 \$. Une tranche de 104 \$ a trait à une obligation payable à un taux d'intérêt fixe de 5,09 %, vient à échéance en 2032 et est remboursable par versements semestriels égaux portant sur le capital et les intérêts. La tranche résiduelle de la dette a des échéances diverses. La dette est garantie par un contrat de sûreté générale couvrant tous les actifs des sociétés d'avitaillement. La valeur comptable de la dette des sociétés d'avitaillement est de 165 \$ au 31 décembre 2009.
- i) Capital impayé de 132 \$ US (80 \$ US au 31 décembre 2008) échéant en 2014, remboursé par versements trimestriels à un taux d'intérêt variable correspondant au TIOL de trois mois majoré du taux différentiel du coût du financement pour les prêteurs et d'une marge de 3 %. Le financement peut être remboursé après le 36^e mois suivant la date initiale du financement, en tout ou en partie, moyennant paiement des frais applicables. L'emprunt est garanti par des rechanges et autres actifs d'une valeur comptable de 265 \$. La convention de prêt prévoit un test mensuel de la valeur des garanties. Ce test porte sur toutes les garanties visant les stocks et la Société peut être tenue de fournir des garanties supplémentaires en stocks, des garanties en espèces, des lettres de crédit, un remboursement par anticipation d'une partie du prêt ou une combinaison des éléments ci-dessus selon les valeurs déterminées à la date du test. Les montants remboursés par anticipation sont portés en réduction de l'emprunt jusqu'à épuisement à l'échéance de celui-ci. En janvier 2009, une somme supplémentaire de 92 \$ (75 \$ US) a été ajoutée en vertu de la convention initiale, aux mêmes conditions que ci-dessus. Des frais de financement totalisant 6 \$ ont été comptabilisés en 2009 au titre de ces emprunts additionnels.
- j) Capital impayé de 70 \$ US (78 \$ US au 31 décembre 2008) échéant en 2013, remboursé par versements trimestriels et par un versement final à l'échéance de 50 % du capital initial, à un taux d'intérêt variable correspondant au TIOL à trois mois majoré de 3,40 % au 31 décembre 2009 (5,13 % en 2008). Le financement peut être remboursé intégralement en tout temps, moyennant paiement des frais applicables. L'emprunt est garanti par 10 réacteurs de rechange d'une valeur comptable de 113 \$.

La convention de prêt prévoit un test de la valeur de marché à la date du premier anniversaire de la facilité et ensuite une fois par année jusqu'à l'échéance. Ce test vise 10 réacteurs. En vertu de ce test, la Société pourrait être tenue de fournir des garanties supplémentaires ou de rembourser par anticipation certains montants prélevés sur la facilité selon les valeurs de marché actualisées des réacteurs à la date du test. Les montants remboursés par anticipation sont portés en diminution de l'emprunt. Le remboursement maximum en décembre 2010, à la date du prochain anniversaire, en supposant que la valeur des réacteurs est de néant et qu'aucune garantie supplémentaire n'a été fournie, est de 65 \$ (63 \$ US). Ce montant diminue progressivement pour s'établir à 50 % du capital initial à l'échéance du prêt. En janvier 2009, un capital supplémentaire de 46 \$ (37 \$ US) et 22 réacteurs ont été ajoutés en vertu de la convention initiale, aux mêmes conditions que ci-dessus. Des frais de financement totalisant 2 \$ ont été comptabilisés en 2009 pour ces emprunts additionnels. Comme il est indiqué à la note 1C, l'encours de ce financement supplémentaire a été remboursé en 2009.

- k) Le 30 octobre 2007, la Société a conclu une entente avec un syndicat bancaire pour le financement d'acomptes avant livraison sur 10 des 16 appareils 777 de Boeing envisagés dans le cadre du contrat d'acquisition d'appareils conclu avec Boeing. Le financement des acomptes avant livraison a consisté en une série de prêts propres aux appareils pour un engagement total maximal d'au plus 568 \$ (575 \$ US). Les prêts liés aux acomptes avant livraison ont une durée de cinq ans, mais peuvent être remboursés par anticipation sans pénalités à la livraison des appareils. En 2009, la Société a prélevé un montant de néant contre 39 \$ (39 \$ US) en 2008. La Société a remboursé par anticipation, en 2009, le prêt de 83 \$ (66 \$ US) lié à des acomptes avant livraison sur un appareil contre un prêt de 516 \$ (501 \$ US) lié à des acomptes avant livraison sur huit appareils en 2008. Il s'agit du dernier remboursement sur le financement avant livraison. À la fin de l'exercice 2009, l'encours des prêts liés aux acomptes avant livraison était de néant, contre 81 \$ (66 \$ US) au 31 décembre 2008. Les intérêts capitalisés cumulés relativement à ce financement s'établissent à néant en 2009 (10 \$ en 2008) pour un taux d'intérêt correspondant au TIOL à 30 jours, majoré de 1,14 % (1,61 % au 31 décembre 2008).
- l) Au 31 décembre 2008, la Société était partie à une facilité de crédit renouvelable garantie de premier rang de 100 \$ (la « facilité de crédit renouvelable »). La durée d'un an de la facilité de crédit pouvait être prolongée à la demande d'Air Canada pour des périodes d'un an supplémentaires à chaque anniversaire de la clôture, sur approbation préalable des prêteurs. Le montant global disponible en vertu de la facilité de crédit renouvelable est assujéti à une restriction de la capacité d'emprunt établie en fonction de certains pourcentages de la valeur des comptes débiteurs et des biens immobiliers admissibles. Au 31 décembre 2008, les fonds disponibles en vertu de la facilité de crédit renouvelable totalisaient 50 \$. La facilité de crédit renouvelable a été garantie par une sûreté de premier rang et par une hypothèque constituée sur les biens actuels et futurs d'Air Canada, sous réserve de certaines exclusions et charges autorisées, et par un droit de premier rang et une hypothèque grevant certains biens immobiliers détenus ou loués par Air Canada. Les obligations d'Air Canada ont été garanties par 1209265 Alberta Td., filiale d'Air Canada, qui a fourni une sûreté réelle de premier rang constituée sur ses biens actuels et futurs, sous réserve de certaines exclusions et charges autorisées, comme cautionnement. La facilité de crédit renouvelable contenait les déclarations et garanties habituelles et est assujéti aux conditions habituelles (concernant notamment les clauses restrictives, les engagements financiers et les cas de défaut). L'une des clauses restrictives financières imposait notamment à la Société de maintenir au dernier jour ouvrable de chaque mois un solde de liquidités disponible de 900 \$, incluant les fonds non utilisés et les engagements disponibles en vertu de la facilité, ainsi qu'un critère visant le ratio de couverture, lequel doit être déterminé à la fin de chaque trimestre financier. Au deuxième trimestre, le solde de liquidités soumis à restrictions par cette clause a été ramené à 800 \$. La marge de taux d'intérêt pour les montants prélevés est, au gré d'Air Canada, fixée au taux préférentiel majoré de 13 % ou au taux des acceptations bancaires majoré de 14 %. Comme il est indiqué à la note 1C, du fait de l'obtention de la facilité de crédit décrite en d), la Société a remboursé intégralement la facilité de crédit renouvelable, soit un montant de 49 \$, en 2009. Les droits du prêteur aux termes de cette facilité de crédit renouvelable ont été attribués aux prêteurs aux termes de la facilité de crédit.
- m) Au 31 décembre 2009, le capital impayé sur quatre CRJ s'établissait à 17 \$ (25 \$ au 31 décembre 2008). Le capital et les intérêts sont payés par versements trimestriels jusqu'à l'échéance en 2012. Le financement porte intérêt à taux variable établi selon le taux des acceptations bancaires canadiennes à trois mois, majoré de 1,7 %. Le financement peut être remboursé en tout temps, en tout ou en partie, moyennant paiement des frais applicables. L'emprunt est garanti par les appareils, d'une valeur comptable de 23 \$.
- n) Capital impayé de 16 \$ US (20 \$ US au 31 décembre 2008) échéant en 2015, remboursé par versements trimestriels à un taux d'intérêt variable correspondant au TIOL de six mois majoré de 2,75 %, payable d'avance à toute date de versement d'intérêt après le 21 septembre 2009, sans paiement des frais applicables. La prochaine date de versement d'intérêt est le 20 mars 2010. L'emprunt est garanti principalement par du matériel d'entraînement au vol d'une valeur comptable actuelle de 33 \$.
- o) Capital impayé de 13 \$ US au 31 décembre 2008, qui a échu en 2009, remboursé par versements semestriels au taux d'intérêt fixe de 4,50 %, majoré de 2,0 % de commission de garantie annuelle.
- p) Les obligations locatives liées aux installations et à 40 appareils, totalisent 904 \$ (83 \$ et 784 \$ US) contre 1 082 \$ (84 \$ et 815 \$ US) au 31 décembre 2008. La dette porte intérêt à un taux effectif moyen pondéré d'environ 8 % et les échéances définitives sont échelonnées entre 2010 et 2033. En 2009, la Société a constaté des intérêts débiteurs de 102 \$ (94 \$ en 2008) sur les obligations locatives.

Certains contrats de location avions prévoient un test de la juste valeur à partir du 1^{er} juillet 2009 et chaque année par la suite, jusqu'à l'échéance. Ce test porte sur 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, selon les modalités du contrat, d'appliquer un test de valeur aux obligations locatives payées d'avance, ces montants pourront 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^{er} juillet 2010, en partant de l'hypothèse que les appareils correspondants ont une valeur de néant, est de 599 \$ (572 \$ US). Ce montant s'élimine progressivement jusqu'à l'échéance des contrats correspondants. En juillet 2009, une garantie additionnelle de 8 \$ 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 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.

En 2009, la Société a payé des intérêts sur la dette à long terme et les obligations locatives de 326 \$ (293 \$ en 2008).

Voir la note 14 pour les obligations de la Société au titre du remboursement du capital et des intérêts de sa dette sur cinq ans au 31 décembre 2009.

7. IMPÔTS SUR LES BÉNÉFICES FUTURS

Les montants liés aux impôts futurs ci-dessous sont présentés dans le bilan consolidé de la Société :

	2009	2008
Passif		
Impôts à payer ^{a)}	(10) \$	(10) \$
Passif d'impôts sur les bénéfices futurs ^{c)}	(85)	(88)
	(95) \$	(98) \$

a) Impôts exigibles

En 2007, Air Canada a constaté une charge d'impôts de 10 \$ résultant de l'harmonisation des impôts sur les sociétés par les gouvernements fédéral et de l'Ontario. Air Canada aura 10 \$ en impôts à payer sur une période de cinq ans à compter de 2010. Le montant estimatif de 4 \$ à payer en 2010 est pris en compte dans les Crédeurs et charges à payer et le montant résiduel dans les Autres passifs à long terme.

b) Provision pour moins-value

La Société a déterminé qu'il est plus probable qu'improbable que des actifs d'impôts futurs de 1 043 \$ ne soient pas recouvrables et ils ont été contrebalancés par une provision pour moins-value. Toutefois, les déductions fiscales futures à l'origine des actifs d'impôts futurs demeurent disponibles pour utilisation ultérieure en réduction du bénéfice imposable. L'avantage au titre des actifs d'impôts futurs qui existait au nouveau départ comptable, et pour lequel une provision pour moins-value est constatée, sera comptabilisé en premier lieu pour ramener à une valeur de néant les actifs incorporels, s'il en est, (sur une base proportionnelle) qui avaient été comptabilisés au moment du nouveau départ comptable, tout montant résiduel étant porté au crédit des capitaux propres. L'avantage au titre des actifs d'impôts futurs acquis après le nouveau départ est présenté dans l'état consolidé des résultats.

c) Passif d'impôts sur les bénéfices futurs

Il a été retenu en hypothèse que certains actifs incorporels et autres actifs, dont le coût fiscal nominal et la valeur comptable s'établissent à environ 658 \$, ont une durée de vie indéfinie et, qu'en conséquence, le passif d'impôts futurs connexe ne devrait pas être retiré du bilan tant que les actifs n'auront pas été cédés ou qu'ils ne seront pas amortissables, ce qui a donné lieu à la constatation d'un passif d'impôts futurs de 85 \$.

Le tableau qui suit présente les actifs et les passifs d'impôts sur les bénéfices futurs :

	2009	2008
Actifs d'impôts futurs		
Report de pertes prospectif	689 \$	588 \$
Obligations au titre des avantages complémentaires de retraite	322	466
Provisions comptables non déductibles actuellement aux fins fiscales	144	261
Gains reportés	24	40
Autres	91	95
Total des actifs d'impôts futurs	1 270	1 450
Passifs d'impôts futurs		
Amortissement comptable des immobilisations supérieur à l'amortissement fiscal	153	217
Actifs incorporels	120	126
Autres	39	38
Total des passifs d'impôts futurs	312	381
Actifs d'impôts futurs, montant net	958	1 069
Moins provision pour moins-value ^{b)}	1 043	1 157
Passifs d'impôts futurs constatés, montant net	(85) \$	(88) \$

Le rapprochement entre les impôts sur les bénéfices liés aux activités poursuivies, calculés selon les taux d'imposition prescrits par les lois, et la charge d'impôts sur les bénéfices s'établit comme suit :

	2009	2008
Économie d'impôts selon les taux d'imposition fédéral et provincial combinés	(9) \$	(319) \$
Part non imposable des gains (pertes) en capital	(105)	68
Charges non déductibles	7	53
Effet de la modification de taux d'imposition sur les impôts sur les bénéfices futurs	76	51
Autres	(15)	23
	(46)	(124)
Provision pour moins-value (voir la note b) ci-dessus)	41	148
Charge (économie) d'impôts sur les bénéfices	(5) \$	24 \$

Les principales composantes de la charge (de l'économie) d'impôts sur les bénéfices liée aux activités poursuivies sont les suivantes :

	2009	2008
Charge d'impôts exigible (économie)	(7) \$	1 \$
Économie d'impôts futurs liée aux écarts temporaires	(115)	(176)
Charge d'impôts futurs liée à la modification des taux d'imposition	76	51
Provision pour moins-value	41	148
Charge (économie) d'impôts sur les bénéfices	(5) \$	24 \$

Voir la note 15 pour de plus amples informations sur les impôts sur les bénéfices futurs présentés dans les autres éléments du résultat étendu au titre des dérivés liés au carburant désignés en application de la comptabilité de couverture.

Les économies d'impôts sur les bénéfices réalisées par la Société en 2009 s'élèvent à 5 \$, contre des paiements de moins de 1 \$ en 2008.

Les soldes des attributs fiscaux au 31 décembre 2009, à savoir les soldes des pertes autres qu'en capital reportées, varient selon le territoire fiscal. Les échéances des pertes fiscales, selon le régime fédéral, sont les suivantes :

	Pertes fiscales
2014	18 \$
2026	3
2027	1 354
2028	1 093
2029	391
	2 859 \$

Il n'y a pas eu de perte en capital (néant en 2008).

8. PASSIF AU TITRE DES RÉGIMES DE RETRAITE ET D'AVANTAGES COMPLÉMENTAIRES

La Société propose à ses employés, notamment aux employés d'Air Canada qui sont détachés par contrat à Aveos et qui étaient détachés par contrat à Aéroplan, plusieurs régimes de retraite à prestations ou à cotisations déterminées ainsi que des régimes d'avantages complémentaires de retraite.

La Société est l'administrateur et le promoteur de dix régimes agréés au titre de la *Loi de 1985 sur les normes de prestation de pension du Canada* (les « régimes agréés canadiens »). Les régimes qu'elle offre à ses salariés aux États-Unis, au Royaume-Uni et au Japon sont des régimes étrangers s'appliquant aux salariés de ces pays. En outre, elle propose un certain nombre de régimes d'avantages complémentaires de retraite, qui ne sont pas agréés. Les régimes de retraite à prestations déterminées assurent des prestations à leurs participants à leur départ à la retraite, à leur cessation d'emploi ou à leur décès, prestations qui sont fonction des états de service et de la moyenne des gains de ces participants en fin de carrière sur une période déterminée.

Les autres avantages sociaux sont des régimes d'assurance vie, de prévoyance maladie et d'assurance invalidité. Ces prestations comprennent à la fois des prestations en cours d'emploi et des prestations complémentaires de retraite. Les prestations en cours d'emploi portent sur les employés admissibles en service, tandis que les prestations complémentaires de retraite comprennent des prestations de santé et d'assurance vie offertes aux employés retraités admissibles.

Certains salariés de la Société travaillent pour ACE et Aveos et cotisent aux régimes de retraite à prestations déterminées dont la Société est le promoteur. Ils participent en outre à certains régimes d'avantages sociaux futurs de la Société en matière de prévoyance maladie, d'assurance vie et d'assurance invalidité. D'autres salariés de la Société travaillaient pour Aéroplan jusqu'à la date de transfert des emplois à Aéroplan. Ils ont alors cessé de participer aux régimes de retraite à prestations déterminées dont la Société est le promoteur et aux régimes de prévoyance maladie, d'assurance vie et d'assurance invalidité dont la Société est le promoteur. Les présents états financiers consolidés comprennent tous les actifs et passifs des régimes dont la Société est le promoteur. La charge au titre des prestations comprend les charges relatives à l'ensemble des participants aux régimes, après déduction des coûts répercutés 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 pour les régimes de retraite, les coûts des services passés pour les régimes de retraite d'Aéroplan ainsi que la part du coût des avantages complémentaires de retraite et des avantages postérieurs à l'emploi qui revient à ACE et à Aveos, laquelle est établie à partir de calculs actuariels propres au groupe d'employés concernés. Pour l'exercice terminé le 31 décembre 2009, le recouvrement de coûts se chiffre à 32 \$ (40 \$ pour 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^{er} 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 avantage 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. 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 dans les caisses de ses régimes de retraite pour les employés au service d'Aéroplan.

Comme il est décrit à la note 18, Air Canada et Aveos sont parties à une Entente sur les régimes de retraite et les avantages complémentaires selon laquelle certaines obligations au titre des régimes de retraite et d'avantages complémentaires seront transférées à Aveos.

Comme il est indiqué à la note 2, pour comptabiliser les régimes de retraite, la direction doit faire des estimations importantes, notamment en ce qui concerne le taux d'actualisation applicable à l'obligation au titre des prestations et au taux prévu de rendement des actifs du régime.

Obligations de capitalisation au titre des régimes de retraite

Au 1^{er} janvier 2009, d'après les évaluations actuarielles qui ont servi à déterminer certains besoins en capitalisation en 2009, le déficit global de solvabilité des régimes de retraite agréés s'élevait à 2 835 \$. Au 1^{er} janvier 2010, d'après les évaluations actuarielles provisoires, ce déficit s'élève à entre 2 500 \$ et 2 700 \$. Cette fourchette pour le déficit de solvabilité provisoire tient compte de l'incidence du rendement réel de l'actif des régimes (voir ci-dessous) 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^{er} janvier 2010 seront établies au premier semestre de 2010 mais, comme il est mentionné ci-après, elles n'auront pas d'incidence sur les obligations de capitalisation pour 2010.

En juillet 2009, le gouvernement du Canada a adopté le règlement de 2009 sur les régimes de retraite d'Air Canada. Ce règlement dispense la Société de verser les cotisations au titre des services passés (soit des paiements spéciaux pour réduire les déficits des régimes) à ses 10 régimes agréés de retraite à prestations déterminées au Canada pour la période allant du 1^{er} avril 2009 au 31 décembre 2010. Par la suite, en ce qui a trait à la période allant du 1^{er} janvier 2011 au 31 décembre 2013, le total des cotisations annuelles au titre des services passés sera soit de 150 \$ pour 2011, 175 \$ pour 2012 et 225 \$ pour 2013, sur une base capitalisée, soit le maximum autorisé par la *Loi de l'impôt sur le revenu* pour ces années au titre des services rendus, s'il est inférieur à ces sommes.

Le règlement de 2009 sur les régimes de retraite d'Air Canada a été adopté dans la foulée des protocoles sur les retraites dont il est question à la note 1C. Aux termes des protocoles sur les retraites, le 26 octobre 2009, Air Canada a émis à une fiducie 17 647 059 actions à droit de vote de catégorie B. Ce nombre d'actions représentait 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 (dans les deux cas après prise en compte de l'émission des actions). La totalité du produit net de la vente de ces actions par la fiducie sera versée dans les régimes de retraite. Le 26 octobre 2009, lors de l'émission des actions en faveur de la fiducie, la Société a retranché 28 \$ du poste « Passif au titre des prestations de retraite et avantages complémentaires et accru » de 28 \$ le surplus d'apport. 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 sur les régimes de retraite d'Air Canada demeurera en vigueur.

Après prise en compte de l'effet du règlement de 2009 sur les régimes de retraite d'Air Canada, les cotisations de l'employeur au titre de la capitalisation des régimes de retraite pour 2009 se sont élevés à 389 \$.

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 au calendrier et au montant des paiements prévus des prestations. Une augmentation de 0,25 % du taux d'actualisation se traduit par une diminution de 346 \$ de l'obligation au titre des régimes de retraite et par une diminution de 28 \$ de la charge de retraite. Une diminution de 0,25 % du taux d'actualisation se traduit par une augmentation de 346 \$ de l'obligation au titre des régimes de retraite et par une diminution de 25 \$ au titre de la charge de retraite.

Hypothèse concernant le rendement prévu des actifs

Le taux de rendement à long terme prévu par la Société à partir des hypothèses sur l'actif est fonction des faits et circonstances qui 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 le calcul du taux de rendement à long terme tient compte des rendements récents, y compris la baisse importante de la valeur des actifs des régimes en 2008 et son rétablissement partiel en 2009, et des rendements 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.

Obligation au titre des prestations et actif des régimes

Le tableau ci-dessous présente l'information financière sur les modifications apportées aux régimes de retraite et aux régimes d'avantages complémentaires de retraite :

	Prestations de retraite		Avantages complémentaires de retraite	
	2009	2008	2009	2008
Variation de l'obligation au titre des prestations				
Obligation au titre des prestations au début de l'exercice	10 729 \$	12 150 \$	790 \$	899 \$
Coûts des services rendus au cours de l'exercice	123	203	50	62
Coûts financiers	760	706	54	52
Cotisations salariales	78	83	-	-
Prestations versées	(724)	(677)	(58)	(57)
Modifications du régime	-	2	-	-
Perte actuarielle (gain actuariel)	1 015	(1 738)	33	(189)
Écart de change	(44)	-	(18)	23
	11 937	10 729	851	790
Variation de l'actif des régimes				
Juste valeur de l'actif des régimes au début de l'exercice	9 717	11 747	-	-
Rendement réel (perte) de l'actif des régimes	1 296	(1 879)	-	-
Cotisations patronales	389	456	58	57
Cotisations salariales	78	83	-	-
Quote-part des cotisations aux termes des protocoles sur les retraites	28	-	-	-
Prestations versées	(724)	(677)	(58)	(57)
Écart de change	(33)	(13)	-	-
	10 751	9 717	-	-
Déficit à la fin de l'exercice	1 186	1 012	851	790
Coûts des services rendus au cours d'exercices antérieurs non constatés	(2)	(2)	-	-
Gain (perte) actuariel net non constaté	(1 079)	(479)	258	321
Provision pour moins-value sur les prestations constituées	15	9	-	-
Obligation nette au titre des prestations	120 \$	540 \$	1 109 \$	1 111 \$
Hypothèses actuarielles moyennes pondérées ayant servi au calcul de l'obligation au titre des prestations constituées				
Taux d'actualisation	6,40 %	7,35 %	4,75-6,40 %	6,25-7,35 %
Taux d'accroissement de la rémunération ^{a)}	2,50 %	2,50 %		

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

En vertu des conditions des régimes agréés et des régimes complémentaires en vigueur au Canada, aucune indexation n'a été effectuée après le 1^{er} janvier 2007.

Le déficit des régimes de retraite qui ne sont pas entièrement capitalisés à la fin de l'exercice est le suivant :

	2009	2008
Régimes agréés canadiens	496 \$	383 \$
Régimes des États-Unis, du Royaume-Uni et du Japon	78	83
Régimes complémentaires	653	606
	1 227 \$	1 072 \$

Sur une base comptable, le déficit net des régimes de retraite au 31 décembre 2009 s'est établi à 1 186 \$, contre 1 012 \$ au 31 décembre 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.

L'obligation nette au titre des prestations est inscrite au bilan de la façon suivante :

	2009	2008
Prestations de retraite	120 \$	540 \$
Avantages complémentaires de retraite	1 109	1 111
Obligation nette au titre des prestations	1 229	1 651
Partie à moins d'un an	(66)	(66)
Passif au titre des prestations de retraite et avantages complémentaires	1 163 \$	1 585 \$

La partie à moins d'un an de l'obligation nette au titre des prestations représente une estimation des prestations et des avantages complémentaires futurs de retraite à constater en 2010. La partie à moins d'un an de l'obligation est incluse dans les « Crédeurs et charges à payer ».

Charges de retraite et d'avantages complémentaires

La Société a constaté les charges nettes de retraite et d'avantages complémentaires suivantes :

	Prestations de retraite		Avantages complémentaires de retraite	
	2009	2008	2009	2008
Ventilation de la charge de retraite périodique nette				
Coûts des services rendus au cours de l'exercice	123 \$	203 \$	50 \$	62 \$
Coûts financiers	760	706	54	52
Rendement réel de l'actif des régimes	(1 296)	1 879	-	-
Gain actuariel	1 015	(1 738)	33	(189)
Modification des régimes	-	2	-	-
Coûts engagés pendant l'exercice	602	1 052	137	(75)
Écart entre les coûts engagés et les coûts constatés pendant l'exercice en ce qui concerne ce qui suit :				
Perte (rendement) de l'actif des régimes	460	(2 711)	-	-
Perte actuarielle (gain actuariel)	(1 068)	1 742	(62)	172
Modifications des régimes	-	(2)	-	-
Augmentation de la provision sur moins-value sur l'actif des prestations constituées	6	8	-	-
Charge de retraite périodique nette liée aux régimes	-	89	75	97
Montant répercuté sur ACE, Aveos et Aéroplan	(20)	(24)	(12)	(16)
Charge nette au titre des régimes de retraite à prestations déterminées et d'avantages complémentaires	(20) \$	65 \$	63 \$	81 \$
Hypothèses actuarielles moyennes pondérées ayant servi au calcul de l'obligation au titre des prestations constituées				
Taux d'actualisation	7,35 %	5,75 %	6,25-7,35 %	5,75-6,00 %
Taux de rendement à long terme attendu de l'actif des régimes	7,15 %	7,15 %	s.o.	s.o.
Taux d'accroissement de la rémunération ¹⁾	2,50 %	2,50 %		

¹⁾ Un taux d'accroissement de la rémunération de 0 % majoré de critères de mérite en 2009 et en 2010 et de 2,50 % majoré de critères de mérite pour les autres exercices a été utilisé pour déterminer la charge nette de retraite.

Avantages complémentaires — Analyse de sensibilité

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 \$ le total des coûts des services rendus et des coûts financiers, et de 18 \$ l'obligation. Une diminution de un point de ces taux aurait fait baisser de 2 \$ le total des coûts des services rendus et des coûts financiers et de 23 \$ l'obligation correspondante.

Composition 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 ¹⁾
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 %
	100,0 %	100,0 %	100,0 %

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, en sa version modifiée en 2009. 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 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 retraites.

Régimes à cotisations déterminées

Les cadres, le personnel administratif et certains employés syndiqués de la Société peuvent participer à des régimes à cotisations déterminées. Les cotisations varient de 3 % à 6 % du salaire annuel pour les employés au Canada et de 3 % à 7 % du salaire annuel pour les participants au Royaume-Uni. La Société verse une cotisation d'un montant équivalent. La charge au titre des régimes à cotisations déterminées de la Société s'élève à 1 \$ pour l'exercice clos le 31 décembre 2009 (1 \$ en 2008).

9. AUTRES PASSIFS À LONG TERME

		2009	2008
Passif au titre des contrats de location avions défavorables ^{a)}		31 \$	37 \$
Produits d'obligations contractuelles ^{b)}	Note 1C	107	-
Excédent des versements au titre des locations avions sur les frais de location	Note 2W	41	56
Passif à long terme lié au personnel ^{c)}		33	35
Passif au titre de la sécurité des travailleurs et de l'assurance contre les accidents du travail		40	37
Gains reportés sur les contrats de cession-bail d'appareils		69	76
Autres ^{d)}		134	129
		455 \$	370 \$

- a) Le passif au titre des contrats de location avions défavorables représente l'excédent de la valeur actualisée nette des versements au titre des locations d'avions sur le montant estimatif des frais de location sur le marché, relativement à des locations qui existaient au moment du passage à la comptabilité nouveau départ.
- b) Le produit d'obligations contractuelles représente le produit non remboursable, déduction faite des coûts connexes et des dépôts, reçu en contrepartie de diverses obligations contractuelles et sera porté en diminution du coût de ces obligations contractuelles, le cas échéant.
- c) Le tableau ci-dessous indique les changements apportés aux provisions liées à la main-d'œuvre, comprises dans le passif à long terme lié au personnel :

	2009	2008
Solde au début de l'exercice	54 \$	66 \$
Accroissement des intérêts	3	4
Charges constatées au titre des salaires et charges sociales	30	21
Décassements	(26)	(37)
Fin de l'exercice	61	54
Part à moins d'un an incluse dans les Crédeurs et charges à payer	(28)	(19)
	33 \$	35 \$

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

- d) Le poste « Autres » comprend les obligations liées à la mise hors service d'immobilisations. Aux termes des baux fonciers respectifs auxquels elles sont parties, les sociétés d'avitaillement ont chacune l'obligation, à l'échéance du bail, de restaurer les biens loués à l'état de terrain vacant et de réparer tous dommages causés à l'environnement dont elles sont responsables. S'il devait s'avérer que des sociétés d'avitaillement sont tenues de participer aux coûts de restauration des lieux, chaque compagnie aérienne contractante y participerait d'une manière proportionnelle à l'utilisation qu'elle a faite du réseau. Pour toutes les obligations liées à la mise hors service d'immobilisations, y compris pour toutes les sociétés d'avitaillement canadiennes dans lesquelles la Société détient une participation, la Société a constaté une obligation de 9 \$ (40 \$ avant actualisation) (8 \$ (40 \$ avant actualisation) en 2008) représentant la valeur actualisée des obligations estimatives de remise en état et de restauration qu'elle pourrait devoir engager, à un taux d'actualisation de 8 % (8 % en 2008), aux diverses échéances des baux, qui s'étalent de 2032 à 2039. Cette estimation est fondée sur diverses hypothèses, y compris le coût global de désaffectation et de restauration et la sélection de différentes approches relatives à la désaffectation et à la restauration.

10. RÉMUNÉRATION À BASE D' ACTIONS
Régime d'intéressement à long terme d'Air Canada

Certains des employés de la Société participent au régime d'intéressement à long terme d'Air Canada (le « régime d'intéressement à long terme ») administré par le conseil d'administration de celle-ci. Le régime d'intéressement à long terme prévoit l'attribution d'options et d'unités d'actions liées au rendement à tous les dirigeants et membres de la haute direction d'Air Canada. Cinq millions d'actions peuvent être émises aux termes du régime d'intéressement à long terme au moyen d'options sur actions ou d'unités d'actions liées au rendement.

Les options sur actions en vertu du régime d'intéressement à long terme ont une durée d'au plus 10 ans et sont assorties d'un prix d'exercice fondé sur la juste valeur de marché des actions au moment de l'attribution des options. La moitié des options attribuées aux termes de ce régime seront acquises sur quatre ans. L'acquisition des options restantes est tributaire de critères de rendement. Les conditions d'acquisition selon le rendement sont fondées sur les objectifs de marge d'exploitation (résultat d'exploitation divisé par les produits d'exploitation) et de bénéfice net établis par le conseil d'Air Canada pour la même période. Les conditions du régime d'intéressement à long terme précisent que, au départ à la retraite d'un employé, les options attribuées peuvent être exercées étant donné que les droits d'exercice continuent de s'accumuler dans les trois années qui suivent la date du départ à la retraite.

Le nombre d'options sur actions d'Air Canada attribuées à des employés, la charge de rémunération qui y est liée et les hypothèses ayant servi à établir la charge de rémunération à base d'actions selon le modèle Black-Scholes d'évaluation des options se présentent comme suit :

	2009	2008
Charge de rémunération (en millions de dollars)	2 \$	(3) \$
Nombre d'options sur actions attribuées à des salariés d'Air Canada	2 330 000	11 000
Moyenne pondérée de la juste valeur par option attribuée (en dollars)	1,06 \$	1,99 \$
Juste valeur globale des options sur actions attribuées (en millions de dollars)	2 \$	- \$
Hypothèses relatives à la moyenne pondérée :		
Taux d'intérêt sans risque	1,73-3,14 %	3,29 %
Volatilité prévue	83,0-84,7 %	34 %
Rendement des actions	0 %	0 %
Durée de vie prévue des options (en années)	4,50	4,50

En 2008, Air Canada a contrepassé une charge de 3 \$ au titre de la rémunération à base d'actions, comptabilisée antérieurement. La direction a en effet déterminé que les critères d'acquisition liés au rendement ne seraient pas réunis.

Le tableau suivant résume les opérations concernant les options d'achat d'actions du régime d'intéressement à long terme :

	2009		2008	
	Options	Prix d'exercice moyen pondéré par action	Options	Prix d'exercice moyen pondéré par action
Options au début de l'exercice	1 701 447	19,14 \$	1 720 092	19,24 \$
Options attribuées	2 330 000	1,32	11 000	8,51
Options éteintes	(67 973)	19,44	(29 645)	21,00
Options en cours à la fin de l'exercice	3 963 474	8,66 \$	1 701 447	19,14 \$
Options pouvant être exercées à la fin de l'exercice	551 544	19,60 \$	362 253	19,96 \$

Fourchette des prix d'exercice	Dates d'échéance	Options en cours – 2009			Options pouvant être exercées – 2009	
		Nombre d'options en cours	Durée résiduelle moyenne pondérée (en années)	Prix d'exercice moyen pondéré par action	Nombre d'options pouvant être exercées	Prix d'exercice moyen pondéré par action
21,00 \$	2013	1 146 400	4	21,00 \$	429 900	21,00 \$
11,08 \$ – 18,60 \$	2014	481 074	5	14,73	120 269	14,73
8,51 \$	2015	11 000	6	8,51	1 375	8,51
0,97 \$ – 1,59 \$	2016	2 325 000	7	1,32	-	-
		3 963 474		8,66 \$	551 544	19,60 \$

Fourchette des prix d'exercice	Dates d'échéance	Options en cours – 2008			Options pouvant être exercées – 2008	
		Nombre d'options en cours	Durée résiduelle moyenne pondérée (en années)	Prix d'exercice moyen pondéré par action	Nombre d'options pouvant être exercées	Prix d'exercice moyen pondéré par action
21,00 \$	2013	1 207 577	5	21,00 \$	301 894	21,00 \$
11,08 \$ - 18,60 \$	2014	482 870	6	14,74	60 359	14,74
8,51 \$	2015	11 000	7	8,51	-	-
		1 701 447		19,14 \$	362 253	19,96 \$

Unités d'actions liées au rendement

Le régime d'intéressement à long terme prévoit aussi l'attribution d'unités d'actions liées au rendement (« UAR »). La période d'acquisition des UAR est de trois ans, généralement à compter du 1^{er} janvier de l'exercice qui suit l'attribution, et elle est assortie de critères d'acquisition en fonction du rendement basés sur l'atteinte de cibles de bénéfices établies pendant la période d'acquisition. À son acquisition et dans la mesure où elle remplit d'autres conditions, chaque UAR confère à l'employé qui la détient le droit de recevoir, soit une action ordinaire, soit un montant en espèces équivalent à la valeur de marché d'une action ordinaire, ou une combinaison des deux, au gré du conseil d'administration. Les conditions du régime prévoient qu'au moment où l'employé prend sa retraite, le nombre d'UAR qui lui seront acquises est établi au prorata du nombre total de mois complets de service actif de l'employé au cours de la période d'acquisition. Certaines UAR attribuées antérieurement ne peuvent être échangées que contre des actions d'Air Canada achetées sur le marché secondaire et/ou l'équivalent en espèces. Comme il est indiqué ci-dessus, le reste des UAR peut être échangé contre des actions d'Air Canada nouvellement émises ou achetées sur le marché secondaire et/ou l'équivalent en espèces au gré de la Société.

La charge de rémunération ayant trait aux UAR en 2009 a été de moins de 1 \$. En 2008, Air Canada a contrepasé une charge de 2 \$ au titre de la rémunération à base d'actions ayant trait aux unités d'actions liées au rendement, qui avait été comptabilisée antérieurement. La direction a en effet déterminé que les critères d'acquisition liés au rendement ne seraient pas réunis.

Le tableau suivant résume les opérations concernant les unités liées au rendement d'actions du régime d'intéressement à long terme :

	2009	2008
UAR au début de l'exercice	1 671 068	551 251
UAR attribuées	11 591	1 125 092
UAR éteintes	(29 595)	(5 275)
UAR en circulation à la fin de l'exercice¹⁾	1 653 064	1 671 068

¹⁾ Au 31 décembre 2009, aucune UAR n'était acquise. Le nombre total d'UAR en circulation englobe 1 091 218 UAR qui donnent aux employés le droit de recevoir, à la discrétion de la Société, des actions d'Air Canada achetées sur le marché secondaire et/ou l'équivalent en espèces (1 111 183 UAR au 31 décembre 2008). Au 31 décembre 2009, le passif lié à ces UAR était de moins de 1 \$.

Régime d'actionnariat des employés

Les employés admissibles peuvent adhérer à un régime d'actionnariat. Ils peuvent y investir jusqu'à 6 % de leur salaire de base pour l'achat d'actions sur le marché secondaire. Air Canada cotisera 33,3 % des placements de l'employé. En 2009, la Société a comptabilisé une charge de rémunération de moins de 1 \$ (1 \$ en 2008).

11. CAPITAUX PROPRES

Le tableau ci-dessous présente les actions ordinaires émises et en circulation d'Air Canada, ainsi que les actions ordinaires pouvant être émises au 31 décembre :

31 décembre	2009	2008
Actions ordinaires en circulation		
Actions émises et en circulation		
Actions à droit de vote variable de catégorie A	56 586 112	15 475 659
Actions à droit de vote de catégorie B	221 560 947	84 524 341
Total des actions émises et en circulation	278 147 059	100 000 000
Actions ordinaires pouvant être émises		
Bons de souscription (voir la note ci-dessous)	90 250 000	-
Options sur actions	3 963 474	1 701 447
Unités d'actions liées au rendement	561 846	559 885
Total des actions ordinaires pouvant être émises	94 775 320	2 261 332

Le tableau qui suit présente les variations en 2009 du nombre d'actions émises et en circulation et leur valeur inscrite, déduction faite des frais d'émission.

Exercice terminé le 31 décembre 2009		Nombre d'actions	Valeur
Actions en circulation			
Actions émises au début de l'exercice		100 000 000	274 \$
Actions émises aux termes des protocoles de retraite	Note 8	17 647 059	28
Actions émises dans le cadre du placement public d'actions et de bons de souscription (voir la note ci-dessous)		160 500 000	230
Actions émises à la fin de l'exercice		278 147 059	532 \$

Actions ordinaires

Au 31 décembre 2009, les actions ordinaires pouvant être émises par Air Canada se composent d'un nombre illimité d'actions à droit de vote variable de catégorie A (les « actions à droit de vote variable ») et d'un nombre illimité d'actions à droit de vote de catégorie B (les « actions à droit de vote »). Les porteurs des actions ordinaires des deux catégories ont des droits équivalents, sauf pour le droit de vote. Les porteurs d'actions à droit de vote variable ont droit à une voix par action, sauf si i) le nombre de voix rattachées aux actions à droit de vote variable en circulation, exprimé en pourcentage du total des voix rattachées aux actions d'Air Canada en circulation, est supérieur à 25 % ou si ii) le total des voix exprimées par les porteurs d'actions à droit de vote variable ou en leur nom lors d'une assemblée est supérieur à 25 % du nombre total de voix pouvant être exprimées à cette assemblée. Si les seuils de 25 % devaient être dépassés, le droit de vote rattaché à chaque action à droit de vote variable diminuerait proportionnellement de façon que : i) le pourcentage des voix rattaché à la catégorie des actions à droit de vote variable ne dépasse pas 25 % du total des voix rattachées à toutes les actions à droit de vote d'Air Canada émises et en circulation et ii) le nombre total de voix exprimées par les détenteurs d'actions à droit de vote variable ou en leur nom ne dépasse pas 25 % des voix pouvant être exprimées en assemblée.

Seuls les non-Canadiens (au sens de la *Loi sur les transports au Canada*) peuvent être détenteurs, véritables propriétaires ou avoir le contrôle, directement ou indirectement, des actions à droit de vote variable. Chaque action à droit de vote variable sera convertie en une action à droit de vote, automatiquement et sans autre intervention de la part d'Air Canada ou du porteur, si l'action à droit de vote variable est détenue, appartient en propriété véritable ou est contrôlée, directement ou indirectement, autrement qu'à titre de garantie seulement, par un Canadien au sens de la *Loi sur les transports au Canada*.

Seuls des Canadiens peuvent être détenteurs, véritables propriétaires ou avoir le contrôle, directement ou indirectement, des actions à droit de vote. Une action à droit de vote émise et en circulation sera convertie en une action à droit de vote variable, automatiquement et sans autre intervention de la part d'Air Canada ou du porteur, si cette action à droit de vote est détenue, appartient en propriété véritable ou est contrôlée, directement ou indirectement, autrement qu'à titre de garantie seulement, par une personne qui n'est pas un Canadien.

Bons de souscription

Le tableau suivant présente un résumé des bons de souscription en circulation au 31 décembre 2009 :

Date d'attribution	Nombre de bons de souscription en circulation	Prix d'exercice	Échéance	Durée jusqu'à l'échéance (en années)
30 juillet 2009	5 000 000	1,51 \$	30 juillet 2013	3,6
19 octobre 2009	5 000 000	1,44 \$	19 octobre 2013	3,8
27 octobre 2009	80 250 000	2,20 \$	27 octobre 2012	2,8
	90 250 000			

En 2009, 90 250 000 bons de souscription ont été émis. De ce nombre, 10 000 000 bons de souscription ont été émis dans le cadre de la facilité de crédit (décrite à la note 6 d)) et 80 250 000 l'ont été dans le cadre du placement public d'actions et de bons de souscription décrit ci-après.

Placement public d'actions et de bons de souscription

Le 27 octobre 2009, Air Canada a réalisé un placement public par prise ferme 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 \$ (produit net de 249 \$ déduction faite des frais relatifs au placement et de la rémunération des preneurs fermes).

Chaque unité se compose 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.

Les montants comptabilisés eu égard aux actions et aux bons de souscription seront répartis en fonction de leurs justes valeurs relatives. Un montant de 230 \$ a été attribué au capital social et un montant de 19 \$ relativement aux bons de souscription a été attribué au surplus d'apport.

Cumul des autres éléments du résultat étendu

Les composantes du cumul des autres éléments du résultat étendu sont présentées à la note 15.

12. RÉSULTAT PAR ACTION

Le tableau ci-dessous illustre le calcul du résultat de base et du résultat dilué par action :

(en millions, sauf les montants par action)	2009	2008
Numérateur :		
Numérateur utilisé pour le calcul du résultat dilué de base et dilué par action :		
Perte de l'exercice	(24) \$	(1 025) \$
Numérateur ajusté servant au calcul du résultat dilué par action	(24) \$	(1 025) \$
Dénominateur :		
Dénominateur utilisé pour le calcul du résultat de base par action :		
Nombre moyen pondéré d'actions	132	100
Effet des titres potentiellement dilutifs :		
Actions dont l'émission est conditionnelle	5	-
Bons de souscription	-	-
Options d'achat d'actions	-	-
Unités d'actions liées au rendement	-	-
Ajustement	5	-
Ajout de l'effet antidilutif	(5)	-
Dénominateur ajusté servant au calcul du résultat dilué par action	132	100
Perte par action – de base	(0,18) \$	(10,25) \$
Perte par action – diluée	(0,18) \$	(10,25) \$

*Le calcul du résultat par action est effectué à partir de dollars complets et non de millions arrondis.
Il n'est donc pas possible de se servir des montants ci-dessus pour recalculer les valeurs par action.*

L'effet dilutif des options sur actions en cours sur le résultat par action est déterminé suivant la méthode du rachat d'actions. Selon cette méthode, le produit découlant de l'exercice de ces titres est réputé être utilisé pour l'achat d'actions à droit de vote de catégorie B. Les actions dont l'émission est conditionnelle ont trait à l'effet de dilution des actions émises aux termes des protocoles sur les retraites décrits à la note 8, depuis la date de signature du protocole, en juillet, jusqu'à la date de leur émission, le 26 octobre 2009.

N'entrent pas dans le calcul du résultat dilué par action pour 2009 les 3 724 659 options en cours (1 701 447 en 2008) pour lesquelles les prix d'exercice étaient supérieurs au cours moyen des actions ordinaires pour l'exercice. N'entrent pas non plus dans ce calcul les 561 846 unités d'actions liées au rendement réglées en instruments de capitaux propres qui étaient en circulation au 31 décembre 2009 (559 885 en 2008) puisque la direction a déterminé que les critères d'acquisition fondés sur le rendement ne seraient pas respectés. Sont aussi exclus du calcul du résultat dilué par action, pour 2009, 90 001 652 bons de souscription dont les prix d'exercice étaient supérieurs au cours moyen des actions ordinaires pour l'exercice.

13. INFORMATIONS SECTORIELLES

Le rapprochement entre les montants globaux déclarés par région géographique pour les produits passages et fret et les montants applicables des états financiers consolidés s'établit comme suit :

Produits passages	2009	2008
Lignes intérieures	3 591 \$	4 108 \$
Lignes transfrontalières Canada-États-Unis	1 641	1 876
Lignes transatlantiques	1 721	1 883
Lignes transpacifiques	829	995
Autres	717	851
	8 499 \$	9 713 \$

Produits fret	2009	2008
Lignes intérieures	63 \$	97 \$
Lignes transfrontalières Canada-États-Unis	14	18
Lignes transatlantiques	127	212
Lignes transpacifiques	112	142
Autres	42	46
	358 \$	515 \$

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 ayant leurs points de départ et de destination principalement en Europe. Les lignes transpacifiques concernent les vols 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 le Pacifique Sud et dans les Antilles. Les autres produits proviennent principalement de clients situés au Canada.

14. ENGAGEMENTS

Boeing

Au 31 décembre 2009, la Société avait en cours des engagements auprès de The Boeing Company (« Boeing ») visant l'acquisition de 37 appareils 787. La Société détenait aussi des droits d'achat visant 18 appareils 777 et 10 appareils 787 et des options d'achat visant 13 appareils 787. En 2009, la Société et Boeing ont convenu de modifier certaines modalités commerciales, notamment certaines dates de livraison. La livraison du premier appareil 787 de Boeing est à présent prévue pour le 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 d'environ 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 de 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.

Engagements d'immobilisations

Au 31 décembre 2009, le coût global estimatif des appareils 787 de Boeing en commande ferme et des autres immobilisations faisant l'objet d'un engagement était d'environ 4 812 \$ (dont 3 117 \$ au titre d'engagements de financement, sous réserve du respect de certaines conditions). Les montants en dollars US ont été convertis au cours du change en vigueur le 31 décembre 2009 à midi, soit 1,0466 \$ CA. Les prix définitifs de livraison des appareils comprennent les augmentations estimatives et, s'il y a lieu, les intérêts reportés sur le paiement à la livraison calculés selon le TIOL à 90 jours aux États-Unis au 31 décembre 2009. Les autres immobilisations faisant l'objet d'un engagement ont principalement trait à des bâtiments et à des projets d'améliorations locatives.

	2010	2011	2012	2013	2014	Par la suite	Total
Engagements d'immobilisations	74 \$	47 \$	121 \$	731 \$	979 \$	2 860 \$	4 812 \$

Engagements au titre de contrats de location-exploitation

En 2009, la Société a pris livraison de ses deux derniers 777 de Boeing prévus. L'un de ces appareils a été loué aux termes d'un contrat de location-exploitation.

Au 31 décembre 2009, les paiements minimaux futurs au titre de contrats de location-exploitation en cours portant sur du matériel volant et d'autres immobilisations se chiffrent à 2 630 \$ aux taux de change en vigueur à la fin de l'exercice.

	2010	2011	2012	2013	2014	Par la suite	Total
Matériel volant	370 \$	334 \$	317 \$	295 \$	232 \$	754 \$	2 302 \$
Autres immobilisations	49	41	38	27	25	148	328
Total	419 \$	375 \$	355 \$	322 \$	257 \$	902 \$	2 630 \$

Les paiements minimaux futurs au titre de contrats de location-exploitation ci-dessus tiennent compte des garanties sur la valeur résiduelle, sauf en ce qui concerne les contrats pour lesquels la Société a obtenu un financement de la valeur résiduelle.

La Société sous-loue certains appareils à Jazz selon la méthode de l'imputation à l'exercice; ils sont pris en compte, en montant net, dans l'état des résultats. Ces contrats de sous-location portent sur 29 CRJ-200 et 15 CRJ-705 de Bombardier. Les engagements au titre des contrats de location-exploitation pour ces appareils, qui ont été récupérés auprès de Jazz, ne sont pas pris en compte dans les engagements au titre des contrats de location-exploitation avions présentés dans le tableau ci-dessus, mais ils sont ventilés comme suit :

2010	2011	2012	2013	2014	Par la suite	Total
81 \$	80 \$	80 \$	80 \$	80 \$	553 \$	954 \$

Les contrats de sous-location conclus avec Jazz ont les mêmes conditions et la même durée que les engagements de location correspondants pris par la Société auprès des bailleurs.

Les engagements non résiliables minimaux futurs pour les 12 mois suivants au titre des contrats d'achat de capacité avec Jazz et avec d'autres transporteurs régionaux se chiffraient respectivement à quelque 732 \$ (764 \$ en 2008) et à 29 \$ (30 \$ en 2008). Comme il est décrit à la note 2D et selon les conditions modifiées décrites à la note 1C, l'échéance du CAC de Jazz est le 31 décembre 2020. Les tarifs prévus au CAC de Jazz pourraient changer en fonction, entre autres, de la variation des coûts de Jazz et des résultats d'une comparaison avec d'autres transporteurs régionaux qui devrait être effectuée en 2010.

Analyse des échéances

Les obligations de remboursement du capital et des intérêts au 31 décembre 2009 sur la dette à long terme et les obligations locatives s'établissent comme suit :

Capital	2010	2011	2012	2013	2014	Par la suite	Total
Obligations liées à la dette à long terme	368 \$	655 \$	418 \$	495 \$	383 \$	1 360 \$	3 679 \$
Obligations locatives	100	101	110	119	94	380	904
	468 \$	756 \$	528 \$	614 \$	477 \$	1 740 \$	4 583 \$

Intérêts	2010	2011	2012	2013	2014	Par la suite	Total
Obligations liées à la dette à long terme	213 \$	177 \$	144 \$	109 \$	75 \$	167 \$	885 \$
Obligations locatives	80	71	62	50	41	118	422
	293 \$	248 \$	206 \$	159 \$	116 \$	285 \$	1 307 \$

Dans le tableau ci-dessus, les obligations de remboursement du capital ne tiennent pas compte des frais de transaction reportés de 61 \$ qui sont portés en diminution de la dette à long terme et des obligations locatives dans le bilan consolidé.

Le tableau suivant présente une analyse des échéances de certains passifs financiers en fonction des flux de trésorerie contractuels non actualisés. Cette analyse, qui porte sur les composantes en capital et en intérêts des paiements requis au titre de la dette à long terme, est fondée sur les taux d'intérêt et les taux de change applicables en vigueur au 31 décembre 2009.

	2010	2011	2012	2013	2014	Par la suite	Total
Obligations liées à la dette à long terme	581 \$	832 \$	562 \$	604 \$	458 \$	1 527 \$	4 564 \$
Obligations locatives	180	172	172	169	135	498	1 326
Créditeurs et charges à payer	1 215	-	-	-	-	-	1 215
Dérivés liés au carburant	31	-	-	-	-	-	31
	2 007 \$	1 004 \$	734 \$	773 \$	593 \$	2 025 \$	7 136 \$

Achat minimum de milles Aéroplan faisant l'objet d'un engagement

Selon le CPSC conclu entre la Société et Aéroplan, la Société est tenue d'acheter un nombre minimal de milles Aéroplan à Aéroplan. Pour 2010, ce nombre minimal de milles est estimé à 211 \$. L'engagement annuel correspond à 85 % du nombre total moyen de milles émis à l'égard des vols d'Air Canada ou des produits et services des transporteurs affiliés à Air Canada au cours des trois années civiles antérieures. En 2009, les achats, par la Société, de milles à Aéroplan se sont chiffrés à 249 \$.

15. INSTRUMENTS FINANCIERS ET GESTION DU RISQUE
Récapitulatif des instruments financiers

	Valeurs comptables					31 décembre 2008
	31 décembre 2009					
	Classement des instruments financiers					
	Détenus à des fins de transaction	Détenus jusqu'à leur échéance	Prêts et créances	Passifs financiers évalués au coût après amortissement	Total	
Actifs financiers						
Trésorerie et équivalents de trésorerie	1 115 \$	- \$	- \$	- \$	1 115 \$	499 \$
Placements à court terme	292	-	-	-	292	506
Liquidités soumises à restrictions	78	-	-	-	78	45
Débiteurs	-	-	701	-	701	702
Dépôts de garantie sur dérivés liés au carburant	43	-	-	-	43	328
Dépôts et autres actifs						
Liquidités soumises à restrictions	121	-	-	-	121	65
Papier commercial adossé à des actifs	29	-	-	-	29	29
Dépôts liés à des appareils et autres dépôts	-	256	-	-	256	323
Instruments dérivés						
Dérivés sur devises	-	-	-	-	-	64
Swaps de taux d'intérêt	11	-	-	-	11	21
	1 689 \$	256 \$	701 \$	- \$	2 646 \$	2 582 \$
Passifs financiers						
Créditeurs	- \$	- \$	- \$	1 215 \$	1 215 \$	1 262 \$
Partie à moins d'un an de la dette à long terme et des obligations locatives	-	-	-	468	468	663
Dette à long terme et obligations locatives	-	-	-	4 054	4 054	4 691
Instruments dérivés						
Dérivés liés au carburant ¹⁾	31	-	-	-	31	15
Dérivés sur devises	4	-	-	-	4	-
	35 \$	- \$	- \$	5 737 \$	5 772 \$	6 631 \$

¹⁾ Les dérivés liés au carburant présentés ci-dessus ont trait à des dérivés liés au carburant qui n'ont pas été désignés aux fins de la comptabilité de couverture. Au 31 décembre 2009, la Société ne compte aucun dérivé lié au carburant désigné aux fins de la comptabilité de couverture. Au 31 décembre 2008, les dérivés liés au carburant désignés aux fins de la comptabilité de couverture ont une juste valeur de 405 \$, avec une position favorable aux contreparties et sont décrits plus amplement ci-dessous.

Le classement des instruments financiers n'a subi aucun changement depuis le 31 décembre 2008.

Aux fins de la gestion de sa trésorerie, la Société peut à l'occasion liquider certains placements à court terme avant leur échéance initiale. Ces instruments financiers ne réunissent donc pas les critères nécessaires pour être classés dans les placements détenus jusqu'à leur échéance et ont été désignés comme étant détenus à des fins de transaction. Ils sont comptabilisés à la juste valeur, et les variations de la juste valeur sont classées dans les intérêts créditeurs.

Garanties liées à des opérations de crédit-bail

La Société détient des dépôts, dont la valeur comptable, soit 10 \$ (18 \$ en 2008), est proche de la juste valeur, en garantie de certains appareils loués et sous-loués à des tiers. Ces dépôts ne sont pas porteurs d'intérêts pour le locataire ou le sous-locataire. De ces dépôts, une tranche de 7 \$ (11 \$ en 2008) a été affectée en garantie des obligations de la Société à l'endroit des loueurs des appareils et de ceux qui financent les appareils, le montant résiduel détenu par Air Canada n'étant soumis à aucune restriction pendant la durée du bail. Les garanties détenues par la Société sont rendues au locataire ou au sous-locataire, selon le cas, à la fin du bail ou de la durée de la sous-location, à condition qu'il n'y ait eu aucun défaut de paiement pendant la durée du bail ou de la sous-location.

Récapitulatif des gains sur instruments financiers comptabilisés à la juste valeur

	2009	2008
Partie inefficace des couvertures du prix du carburant	- \$	83 \$
Dérivés liés au carburant auxquels ne s'applique pas la comptabilité de couverture	102	(9)
Swaps croisés	-	4
Autres	(7)	14
Gains sur instruments financiers comptabilisés à la juste valeur ¹⁾	95 \$	92 \$

¹⁾ Voir la rubrique « Risque lié au prix du carburant » pour de plus amples renseignements sur les pertes sur dérivés liés au carburant comptabilisées dans les « Autres éléments du résultat étendu ».

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.

Comme il est indiqué ci-dessous, 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 sur la base 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 \$ et ayant une échéance en novembre 2011 relativement à la facilité de crédit décrite à la note 6. À mesure des paiements effectués la valeur notionnelle du swap est systématiquement ramenée à 450 \$ 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 \$, 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 \$ 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 \$ (88 \$ US) (118 \$ (96 \$ 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 \$, avec position favorable à la Société (21 \$, 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 \$ dans le poste « Gains sur instruments financiers comptabilisés à la juste valeur » relativement à ces dérivés (gain de 14 \$ en 2008).

Les intérêts créditeurs tiennent compte de 10 \$ (47 \$ 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 est libellée 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 %, étant comblé au moyen de divers dérivés sur devises, notamment des opérations au comptant et des placements en dollars américains, dont les dates d'échéance correspondaient aux dates auxquelles les fonds en dollars américains étaient insuffisants. Le nombre de dérivés 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 \$ (95 \$ US) échéant en 2010 (au 31 décembre 2008 : contrats relativement à 632 \$ (516 \$ US) et 5 \$ (3 €)). La juste valeur de ces contrats sur devises au 31 décembre 2009 était de 4 \$ avec position favorable aux contreparties (64 \$, avec position favorable à la Société en 2008). Ces instruments dérivés n'ont pas été désignés comme couvertures aux fins comptables et sont évalués à la juste valeur. En 2009, une perte de 7 \$ a été constatée dans le poste « Gain (perte) de change » relativement à ces dérivés (gain de 327 \$ en 2008).

Risque de liquidité

Comme un grand nombre de transporteurs aériens dans le monde, Air Canada a dû relever divers défis de taille en 2008 et en 2009 du fait de la volatilité des prix du carburant et de la baisse de la demande de voyages par avion. La récession a eu des répercussions importantes sur les produits passages et fret de nombreux transporteurs aériens, dont Air Canada. Parallèlement, les prix du carburant ont baissé en 2009 et les ajustements de capacité effectués en 2008 et en 2009 ont quelque peu amorti ces répercussions.

La direction croit cependant que les événements importants décrits à la note 1C améliorent la situation de trésorerie actuelle de la Société. Elle demeure toutefois exposée à des risques liés à la conjoncture actuelle, notamment des risques liés à la volatilité du prix du carburant sur le marché, aux taux de change, aux taux d'intérêt et aux pressions accrues de la concurrence, à des risques liés aux clauses restrictives des montages financiers, des ententes visant le traitement des opérations par carte de crédit et des autres contrats auxquels la Société est partie, ainsi qu'à d'autres risques mentionnés ailleurs. Les présentes notes afférentes aux états financiers contiennent des informations concernant les principaux risques de liquidités surveillés par la Société. (Voir ci-dessous pour de plus amples informations sur les risques de marché, la note 8 pour des informations au sujet des obligations de capitalisation des régimes de retraite, la note 17 pour des informations concernant les éventualités, y compris les enquêtes sur le fret, la note 6 pour des informations à propos des clauses restrictives des montages financiers et ci-après pour des informations concernant les clauses restrictives dans les ententes de carte de crédit conclues par la Société.)

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 l'effet des nouvelles mesures de sûreté imposées en décembre 2009 par les autorités du Canada et des États-Unis sur la demande de voyages par avion au départ du Canada et à destination des États-Unis.

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 s'établissait à 1 407 \$, soit 14% des produits d'exploitation de 2009. La direction continue de surveiller de près les flux de trésorerie dans le cadre de ses efforts visant à s'assurer que la Société dispose des ressources en trésorerie suffisantes pour s'acquitter de ses obligations et de ses engagements lorsqu'ils deviennent exigibles.

La note 14 présente une analyse des échéances des obligations financières de la Société, ainsi que de ses autres engagements d'exploitation fixes et de ses engagements d'investissement.

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 qui résultent de l'exposition aux risques de marché sont en principe annulées par les variations des flux de trésorerie associées au risque faisant l'objet de la couverture.

Se reporter à la rubrique sur le papier commercial adossé à des actifs ci-dessous pour obtenir des renseignements sur les instruments de ce type détenus par la Société et les risques de marché connexes.

Analyse de sensibilité

Suit une analyse de sensibilité pour chaque type de risque de marché auquel la Société est exposée du fait des instruments financiers significatifs qu'elle a comptabilisés au 31 décembre 2009. L'analyse de sensibilité est fondée sur les variations raisonnablement possibles de la variable de risque pertinente. Ces hypothèses ne sont pas nécessairement représentatives des variations réelles de ces risques et ne sauraient être considérées comme fiables. Étant donné la volatilité récente des marchés des capitaux et des marchandises, les pourcentages de variation réels pourraient être sensiblement différents des pourcentages de variation présentés ci-dessous. Chacun des risques est évalué indépendamment des autres risques.

	Risque de taux d'intérêt ¹⁾	Risque de change ²⁾		Autre risque de prix ³⁾	
	Bénéfice	Bénéfice		Bénéfice	
	Augmentation de 1 %	Augmentation de 5 %	Diminution de 5 %	Augmentation de 10 %	Diminution de 10 %
Trésorerie et équivalents de trésorerie	11 \$	(7) \$	7 \$	- \$	- \$
Placements à court terme	3 \$	(1) \$	1 \$	- \$	- \$
Dépôts liés à du matériel volant	- \$	(8) \$	8 \$	- \$	- \$
Dette à long terme et obligations locatives	(15) \$	195 \$	(195) \$	- \$	- \$
Dérivés liés au carburant	- \$	- \$	- \$	25 \$	(22) \$
Dérivés sur devises	- \$	(6) \$	5 \$	- \$	- \$
Swaps de taux d'intérêt	1 \$	- \$	- \$	- \$	- \$

1) Du fait des bas taux d'intérêt actuellement en vigueur sur le marché, une diminution de 1 % des taux d'intérêt n'a pas été retenue comme hypothèse raisonnable pour la période visée par les prévisions, soit un an.

2) L'augmentation (diminution) du change est attribuable au raffermissement (affaiblissement) du dollar canadien.

3) L'autre risque de prix a trait aux dérivés de la Société liés au carburant. L'analyse de sensibilité est fondée sur une diminution ou une augmentation de 10 % du prix de la marchandise sous-jacente.

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 d'une entente 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 \$ à la fin du mois et que les pertes d'exploitation dépassent certains seuils. En 2009, Air Canada s'est entendue avec l'un de ses principaux fournisseurs de traitement de cartes de crédit pour modifier certaines ententes concernant le traitement des cartes de crédit. En vertu de ces modifications, le niveau de trésorerie non affectée qu'Air Canada doit maintenir a été ramené à 800 \$. La Société doit donner à son fournisseur des dépôts accumulés et des garanties sur certains actifs liés au matériel volant. L'événement déclencheur (qui nécessiterait le versement de dépôts en espèces) découlant du ratio de couverture de la dette ne s'applique plus aux termes de l'entente modifiée. Selon les ententes, si Air Canada maintient un niveau de trésorerie non affectée de plus de 1 200 \$ pendant deux mois consécutifs, le

niveau de trésorerie non affectée requis passera à 1 100 \$ 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 \$ à la fin de chaque mois, Air Canada n'aura 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 \$ 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 \$, dans la mesure où le solde de trésorerie non affectée est d'au moins 800 \$. L'entente actuelle prend fin en mai 2010.

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, des équivalents de trésorerie, des placements à court terme et des débiteurs, ainsi que des dépôts de garantie sur couvertures liées 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 éloignés géographiquement, à des entreprises ou à d'autres compagnies aériennes. Des directives concernant les cotes de solvabilité 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 de leur 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.

Les dépôts de garantie fournis par la Société à des contreparties à des relations de couverture du prix du carburant totalisent 43 \$. Le risque de crédit, s'il en est, lié à ces dépôts est porté en réduction du passif correspondant pour la contrepartie au contrat de dérivé lié au carburant.

Voir la rubrique sur le papier commercial adossé à des actifs non bancaire, ci-dessous, pour de plus amples informations sur le risque de crédit.

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 boursier organisé. La politique de la Société permet de couvrir jusqu'à 75 % des achats de carburéacteurs 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 \$.

Au 31 décembre 2009, Air Canada avait couvert environ 18 % de ses achats prévus de carburéacteur pour 2010 à un prix plafond moyen du Western Texas Intermediate (« WTI ») de 95 \$ 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 pétrole brut.

Le tableau ci-dessous présente les volumes notionnels par baril ainsi que les moyennes pondérées des prix plancher et plafond du pétrole WTI pour chaque exercice actuellement couvert au 31 décembre 2009.

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 ^{a)}	2010	1 835 000	s. o.	92 \$
Swaps ^{a)}	2010	1 070 000	99 \$	99 \$
Tunnels ^{a)}	2010	1 180 000	93 \$	95 \$

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.

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

En 2009, la Société a modifié son portefeuille de couvertures liées au carburant en résiliant son swap et en vendant des contrats d'option de vente pour un montant de 192 \$, avec une position favorable aux contreparties. La garantie détenue par les contreparties ayant couvert la majorité du montant du règlement, ces opérations ont donné lieu à des sorties de fonds supplémentaires négligeables. Certains de ces contrats étaient auparavant désignés en application de la comptabilité de couverture. Dans le cas des contrats de dérivés désignés en application de la comptabilité de couverture relativement à du carburant, la valeur du cumul des autres éléments du résultat étendu comptabilisée relativement à ces dérivés sera imputée à la charge de carburant de la période au cours de laquelle le dérivé aurait dû venir à échéance.

En date du 31 décembre 2009, les pertes existantes inscrites au cumul des autres éléments du résultat étendu qui devraient être reclassées au résultat net au cours des 12 prochains mois se chiffraient à 183 \$, avant impôts. Du fait de l'abandon de la comptabilité de couverture à compter du troisième trimestre de 2009 (voir la note 2L), 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 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 \$ en garantie auprès des contreparties (328 \$ au 31 décembre 2008).

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

Exercices terminés les 31 décembre (en millions de dollars canadiens, sauf les données par action)		2009	2008
État consolidé des résultats			
Charges d'exploitation			
Carburant avions	Gain (perte) efficace réalisé sur dérivés désignés en application de la comptabilité de couverture	(419) \$	79 \$
Produits (charges) hors exploitation			
Gain (perte) sur instruments financiers comptabilisés à la juste valeur	Gain (perte) inefficace sur dérivés désignés en application de la comptabilité de couverture	- \$	83 \$
	Gain (perte) à la juste valeur de marché sur couvertures économiques	102 \$	(9) \$
État consolidé du résultat étendu			
	Gain (perte) efficace sur dérivés désignés en application de la comptabilité de couverture	(1) \$	(605) \$
	Charge d'impôts sur le gain efficace	- \$	- \$
	Reclassement à la charge de carburant avions de la perte (du gain) réalisé net sur les dérivés liés au carburant désignés en application de la comptabilité de couverture	419 \$	(79) \$
	Impôt lié au reclassement	4 \$	22 \$

31 décembre (en millions de dollars canadiens)		2009	2008
Bilan consolidé			
Actif à court terme	Dépôts de garantie pour dérivés liés au carburant	43 \$	328 \$
Passif à court terme*	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) \$
Capitaux propres (CAERE)	Perte nette sur dérivés liés au carburant désignés en application de la comptabilité de couverture (après impôts de 1 \$ en 2009 et de 5 \$ en 2008)	(184) \$	(606) \$

* Ce solde est constaté à titre de passif à court terme dans le bilan consolidé, les contreparties pouvant résilier les dérivés à la juste valeur en tout temps avant leur échéance.

Justes valeurs des instruments financiers inscrits au bilan consolidé

En raison de l'échéance très rapprochée ou à court terme qui les caractérise, les instruments financiers inscrits à titre d'actifs et de passifs financiers à court terme au bilan consolidé, qui comprennent les débiteurs et les créditeurs, ont une valeur comptable proche de leur juste valeur. Les équivalents de trésorerie, les placements à court terme et les dépôts de garantie sur dérivés liés au carburant sont classés comme étant détenus à des fins de transaction et sont par conséquent constatés à la juste valeur.

Les valeurs comptables des swaps de devises, des swaps de taux d'intérêt et des dérivés liés au carburant sont égales à leurs justes valeurs, qui est basée sur le montant auquel ils pourraient être réglés étant donné les taux en vigueur estimés.

La Direction a estimé la juste valeur de sa dette à long terme au moyen de techniques d'évaluation tenant compte des taux d'intérêt en vigueur sur le marché, du resserrement actuel des marchés du crédit et de l'estimation la plus récente des marges de crédit applicables à la Société selon des opérations récentes. Les faibles taux d'intérêt en vigueur sur le marché ont contrebalancé en partie les éventuelles augmentations de marge de crédit observées pour des opérations récentes. La juste valeur estimative de la dette est de quelque 4 200 \$ et sa valeur comptable est établie à 4 522 \$, ce qui rend compte principalement des baisses des justes valeurs des financements d'appareils obtenus au cours d'exercices antérieurs.

Le tableau qui suit présente les évaluations à la juste valeur inscrites au bilan, classées en fonction du caractère significatif des données utilisées pour effectuer les évaluations.

	31 décembre 2009	Évaluations de la juste valeur à la date de clôture, d'après ce qui suit :		
		Prix cotés sur des marchés actifs pour des actifs identiques (niveau 1)	Autres données observables importantes (niveau 2)	Données non observables importantes (niveau 3)
Actifs financiers				
Titres détenus à des fins de transaction				
Équivalents de trésorerie	323 \$	- \$	323 \$	- \$
Placements à court terme	292	-	292	-
Liquidités soumises à restrictions incluses dans les placements à court terme	70	-	70	-
Dépôts et autres actifs				
Papier commercial adossé à des actifs	29	-	-	29
Instruments dérivés				
Swaps de taux d'intérêt	11	-	11	-
Total	725 \$	- \$	696 \$	29 \$

	31 décembre 2009	Évaluations de la juste valeur à la date de clôture, d'après ce qui suit :		
		Prix cotés sur des marchés actifs pour des actifs identiques (niveau 1)	Autres données observables importantes (niveau 2)	Données non observables importantes (niveau 3)
Passifs financiers				
Instruments dérivés				
Dérivés liés au carburant	31 \$	- \$	31 \$	- \$
Dérivés liés au change	4	-	4	-
Total	35 \$	- \$	35 \$	- \$

Les actifs financiers détenus par des institutions financières sous forme d'encaisse, de liquidités soumises à restrictions et de dépôts en garantie des dérivés liés au carburant sont exclus du tableau de classement des évaluations à la juste valeur ci-dessus du fait qu'ils ne sont pas évalués selon une méthode d'évaluation.

Papier commercial adossé à des actifs (« PCAA »)

La Société détient un PCAA non bancaire de 37 \$ (29 \$ 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.

16. INFORMATIONS CONCERNANT LE CAPITAL

La Société considère le capital comme la somme de la dette à long terme et des obligations locatives, de la participation sans contrôle, des contrats de location-exploitation capitalisés et des capitaux propres. Au 31 décembre 2008, la Société avait conclu des ententes de financement avant livraison relatives à la livraison ultérieure de certains avions et, comme les appareils n'avaient pas encore été livrés, cette dette a été exclue du calcul du capital. La Société inclut dans le capital les contrats de location-exploitation capitalisés, mesure couramment utilisée dans le secteur pour attribuer une valeur aux obligations en vertu de contrats de location-exploitation. La valeur correspond à la charge annualisée de location des appareils multipliée par 7,5, coefficient couramment utilisé dans le secteur du transport aérien. La mesure utilisée ne reflète pas nécessairement la juste valeur ou la valeur actualisée nette liée aux paiements minimaux futurs au titre des obligations locatives, car elle ne repose pas sur les paiements contractuels résiduels et que le coefficient peut ne pas tenir compte des taux d'actualisation implicites dans les contrats de location ou des taux en vigueur pour des obligations analogues assorties de conditions et de risques semblables. Cette définition du capital, utilisée par la direction, pourrait ne pas être comparable à d'autres mesures présentées par d'autres sociétés ouvertes.

La Société surveille aussi son ratio dette nette ajustée-total de la dette nette et des capitaux propres. La dette nette ajustée correspond à la somme de la dette à long terme et obligations locatives, de la participation sans contrôle, des contrats de location-exploitation capitalisés et des capitaux propres moins la trésorerie, les équivalents de trésorerie et les placements à court terme.

La Société gère son capital en fonction des principaux objectifs suivants :

- planifier les obligations de remboursement afin qu'elles cadrent avec la durée de vie prévue des principaux actifs générateurs de produits de la Société;
- veiller à ce que la Société ait accès au capital afin de financer son programme de renouvellement et de remise en état du parc aérien et veiller à ce que les niveaux de trésorerie soient suffisants pour pallier la détérioration de la situation économique;
- maintenir un équilibre adéquat entre le capital provenant d'emprunts et le capital provenant d'investisseurs, selon l'évaluation donnée par le ratio dette nette ajustée-total de la dette nette et des capitaux propres;
- surveiller la qualité de crédit de la Société afin de lui faciliter l'accès aux marchés financiers à des taux d'intérêt concurrentiels.

Dans le but de maintenir ou d'ajuster la structure de son capital, la Société prend les mesures suivantes : elle modifie parfois le type de capital auquel elle a recours, notamment en optant pour l'achat au lieu de la location, elle reporte ou annule des dépenses liées au matériel volant en n'exerçant pas les options disponibles ou en vendant les options qu'elle détient sur des appareils et elle émet des titres de créance ou de capitaux propres, le tout selon les conditions du marché et les modalités des ententes sous-jacentes.

Au 31 décembre 2009, le calcul du capital total est le suivant :

	2009	2008
Dette à long terme et obligations locatives	4 054 \$	4 691 \$
Partie à moins d'un an de la dette à long terme et des obligations locatives	468	663
	4 522	5 354
Participation sans contrôle	201	190
Contrats de location-exploitation capitalisés	2 513	2 093
Moins : financement avant livraison compris dans la dette à long terme	-	(81)
Dette ajustée et participation sans contrôle	7 236	7 556
Capitaux propres	1 446	762
Capital total	8 682 \$	8 318 \$
Dette ajustée et participation sans contrôle	7 236 \$	7 556 \$
Moins : trésorerie, équivalents de trésorerie et placements à court terme	(1 407)	(1 005)
Dette nette ajustée et participation sans contrôle	5 829 \$	6 551 \$
Ratio dette nette ajustée-total de la dette nette ajustée et des capitaux propres	80,1 %	89,6 %

La diminution de 722 \$ du montant comptabilisé au titre de la dette nette ajustée et de la participation sans contrôle en 2009 s'explique principalement par l'appréciation substantielle du dollar canadien et de ses répercussions sur la dette libellée en dollars américains. Elle est aussi attribuable, dans une large mesure, à l'augmentation du solde de trésorerie au cours de l'exercice, qui a été motivée par le lancement d'un appel public à l'épargne visant des actions et des bons de souscription et d'autres opérations décrites à la note 1C.

17. ÉVENTUALITÉS, GARANTIES ET INDEMNITÉS**Éventualités***Enquêtes des autorités en matière de concurrence sur le transport de fret*

La Commission européenne, le département de la Justice des États-Unis et le Bureau de la concurrence du Canada, entre autres autorités en matière de concurrence, enquêtent actuellement sur des pratiques de tarification des transports de fret qui seraient éventuellement anticoncurrentielles, notamment l'imposition de suppléments carburant, d'un certain nombre de transporteurs aériens et d'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 leurs enquêtes. 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 \$. 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.

Porter Airlines Inc.

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 contrevient aux lois canadiennes sur la concurrence, et réclamant 850 \$ 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.

Parité salariale

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.

Retraite obligatoire

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.

Autres éventualités

La Société fait actuellement l'objet de diverses autres poursuites et actions en justice, notamment de réclamations de la part de divers groupes d'employés d'Air Canada, et des provisions ont été constituées en conséquence. La direction est d'avis que le règlement final de ces réclamations n'aura pas un effet négatif important sur la situation financière de la Société ni sur ses résultats.

En ce qui concerne les contrats de location de 45 appareils, la différence entre les loyers révisés par suite de l'instauration du plan de réorganisation, de transaction et d'arrangement (le « plan d'arrangement ») au titre de la *Loi avec les arrangements avec les créanciers des compagnies* (« 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

Garanties au titre d'ententes d'avitaillement

De concert avec d'autres compagnies aériennes, la Société est partie à des ententes d'avitaillement avec des 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 NOC-15, était d'environ 162 \$ au 31 décembre 2009 (127 \$ en 2008), ce qui correspond au risque de perte maximal auquel s'expose la Société, compte non tenu de tout partage de coûts éventuel avec les autres compagnies contractantes. La Société considère le risque en découlant comme étant 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

Dans presque toutes les villes qu'elle dessert, la Société est appelée à conclure des contrats d'exploitation ou de crédit-bail immobilier en vertu desquels elle se voit accorder une licence d'utilisation de certaines installations. Il est courant pour la Société, à titre de locataire d'installations commerciales, de garantir le locateur et d'autres tiers apparentés contre toute responsabilité civile délictuelle 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, la Société 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, la Société 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, la Société 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, les réparations, 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 la Société, 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 de la Société et les ententes contractuelles qu'elle a conclues 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 de la Société.

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

18. OPÉRATIONS ENTRE APPARENTÉS

Au 31 décembre 2009, ACE détient une participation de 27 % dans Air Canada. Air Canada est appelée à conclure diverses opérations entre apparentés avec ACE et avec Aveos (auparavant Soutien et Services ACTS Aéro inc. (« ACTS Aéro »)), qui exerce les activités qu'exerçait ACTS SEC (« ACTS ») avant la vente d'ACTS par ACE le 16 octobre 2007.

En 2008, ACTS SEC a liquidé pour un montant de 11 \$ certains contrats avec Air Canada dans le cadre de la vente des actifs d'ACTS SEC en octobre 2007. Ces contrats ont été comptabilisés comme des opérations sur capitaux propres, ce qui a donné lieu à une augmentation de 11 \$ du surplus d'apport au bilan consolidé d'Air Canada.

Les soldes d'opérations entre apparentés présentés ci-dessous concernent principalement la prestation de services, y compris la répartition des coûts liés aux employés, comme il est indiqué à la note 8. Les soldes d'opérations entre apparentés sont assortis de modalités prévoyant le paiement dans les 30 jours suivant la réception de la facture.

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

	2009	2008
Débiteurs		
ACE	- \$	2 \$
Aveos	135	120
	135 \$	122 \$
Maintenance payée d'avance		
Aveos	9 \$	5 \$
	9 \$	5 \$
Créditeurs et charges à payer		
ACE	3 \$	- \$
Aveos	92	99
	95 \$	99 \$
Dettes à long terme, y compris la partie échéant à moins d'un an et la valeur des bons de souscription		
ACE	150 \$	- \$
	150 \$	- \$

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

	2009	2008
Produits		
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
	46 \$	59 \$
Charges		
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 découlant de la participation d'ACE dans la facilité de crédit	8	-
Autres charges	-	1
	294 \$	202 \$

Sommaire des principaux contrats avec des apparentés

Liens entre la Société et Aveos

On se reportera à la rubrique « Plan de restructuration d'Aveos » ci-après pour une description du plan de restructuration annoncé par Aveos le 26 janvier 2010. Les opérations de restructuration d'Aveos devraient être conclues au premier trimestre de 2010, sous réserve de l'achèvement des documents officiels et du respect 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 et 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 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 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 répercutés à Aveos.

L'Entente sur les régimes de retraite et avantages complémentaires prévoit également qu'Air Canada remette des lettres de crédit à Aveos, le 16 octobre 2007, en vue de garantir les obligations de paiement liées aux déficits de solvabilité au titre des régimes de retraite à prestations déterminées et aux passifs comptables liés aux autres conventions de retraite et d'assurance invalidité. Les lettres de crédit s'élevaient au départ à 101 \$. 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 \$. 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 ». Voir la note 5 pour de l'information sur le solde actuel des lettres de crédit liées à l'Entente sur les régimes de retraite et avantages complémentaires. On se reportera à la rubrique « Plan de restructuration d'Aveos » plus loin pour une description des modifications apportées à cette entente.

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^{er} avril 2011.

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

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

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

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

L'entente de non-concurrence et de transfert de protocole 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 \$, compensé, pour 22 \$, par l'incidence des conditions de paiement assouplies consenties à Aveos, ce qui se traduit par des rentrées nettes de 18 \$ 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 seront resserrées à compter de février 2010 et continueront de l'être progressivement sur six mois. En juillet 2010, une fois que les conditions de paiement 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 dans le cadre de la restructuration.

Contrats de maintenance

Aveos et Air Canada sont parties à des contrats généraux de services de maintenance depuis le 1^{er} octobre 2006, aux termes desquels Aveos fournit à la Société divers services techniques, dont des services d'entretien moteur et de maintenance des groupes auxiliaires de bord, des services de révision générale d'appareils (exception faite des services de maintenance en ligne et d'entretien cabine, assurés par la Société), des services de maintenance de composants. 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. Aveos assure également à la Société divers autres services de réparation non exclusifs. 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^{er} janvier 2007, aux termes duquel la Société fournit à Aveos, contre rémunération, un soutien d'infrastructure, de nature surtout administrative, concernant les technologies de l'information, les ressources humaines, les services financiers et comptables. 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^{er} octobre 2006, Aveos et Air Canada sont parties à un bail cadre, aux termes duquel Aveos loue auprès de la Société certains locaux aux aéroports de Vancouver, Winnipeg, Toronto et Montréal.

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'achèvement des documents officiels et du respect 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 \$ (voir ci-dessus la rubrique *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 \$, 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 ACEFacilité de crédit à terme

ACE est partie prêteuse à la facilité de crédit décrite à la note 6. La participation d'ACE à la facilité de crédit représente 150 \$ de l'encours de 600 \$ 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 attribuable à ACE des intérêts débiteurs présentés pour l'exercice s'élève à 8 \$ et la quote-part attribuable à ACE des bons de souscription comptabilisés dans le surplus d'apport est d'environ 2 \$.

Contrat de services cadre

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