

Troisième trimestre 2010
États financiers consolidés intermédiaires non vérifiés
et notes complémentaires



Le 4 novembre 2010

État consolidé des résultats

Non vérifié (en millions de dollars canadiens, sauf les montants par action)	Trimestres terminés les 30 septembre		Périodes de neuf mois terminées les 30 septembre	
	2010	2009	2010	2009
	Produits d'exploitation			
Passages	2 722 \$	2 400 \$	7 131 \$	6 469 \$
Fret	123	92	342	248
Autres	181	178	697	674
	3 026	2 670	8 170	7 391
Charges d'exploitation				
Carburant avions	733	682	2 012	1 847
Salaires et charges sociales	471	437	1 415	1 333
Redevances aéroportuaires et de navigation	270	272	732	743
Contrat d'achat de capacité conclu avec Jazz note 7	247	246	703	746
Amortissement et désuétude	166	171	514	495
Maintenance avions	158	183	504	557
Restauration et fournitures connexes	77	82	226	222
Communications et technologies de l'information	76	70	235	229
Location avions	88	81	262	250
Commissions	72	51	194	140
Autres	341	327	1 097	1 062
	2 699	2 602	7 894	7 624
Bénéfice (perte) d'exploitation	327	68	276	(233)
Produits (charges) hors exploitation				
Intérêts créditeurs	4	2	10	12
Intérêts débiteurs note 2	(86)	(87)	(297)	(286)
Intérêts capitalisés	-	1	-	4
Gain (perte) sur immobilisations note 2	2	1	1	(70)
Gain (perte) sur instruments financiers comptabilisés à la juste valeur note 5	5	4	(11)	73
Autres	-	(4)	-	(5)
	(75)	(83)	(297)	(272)
Bénéfice (perte) avant les éléments suivants	252	(15)	(21)	(505)
Participation sans contrôle	(1)	(3)	(7)	(11)
Gain de change	90	295	34	549
Économie (charge) d'impôts sur les bénéfices				
Impôts exigibles	-	-	3	2
Impôts futurs	(80)	-	(36)	(3)
Bénéfice net (perte) de la période	261 \$	277 \$	(27) \$	32 \$
Bénéfice net (perte) par action				
Résultat de base	0,94 \$	2,77 \$	(0,10) \$	0,32 \$
Résultat dilué	0,91 \$	2,44 \$	(0,10) \$	0,30 \$

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

Bilan consolidé

Non vérifié (en millions de dollars canadiens)	30 septembre 2010	31 décembre 2009
ACTIF		
Actif à court terme		
Trésorerie et équivalents de trésorerie	1 511 \$	1 115 \$
Placements à court terme	662	292
	2 173	1 407
Liquidités soumises à restrictions	52	78
Débiteurs	774	701
Stocks de carburant avions	54	63
Rechanges et fournitures	63	64
Charges payées d'avance et autres actifs à court terme note 5	293	338
	3 409	2 651
Immobilisations corporelles	5 892	6 369
Actifs incorporels	901	916
Dépôts et autres actifs note 8	484	470
	10 686 \$	10 406 \$
PASSIF		
Passif à court terme		
Créditeurs et charges à payer note 5	1 279 \$	1 246 \$
Produits passages perçus d'avance	1 320	1 288
Partie à moins d'un an de la dette à long terme et des obligations locatives note 2	511	468
	3 110	3 002
Dette à long terme et obligations locatives note 2	4 183	4 054
Impôts sur les bénéfices futurs	86	85
Passif au titre des prestations de retraite et avantages complémentaires	1 078	1 163
Autres passifs à long terme	491	455
	8 948	8 759
Participation sans contrôle	166	201
CAPITAUX PROPRES		
Capital social	532	532
Surplus d'apport	1 826	1 825
Déficit	(754)	(727)
Cumul des autres éléments du résultat étendu note 5	(32)	(184)
	1 572	1 446
	10 686 \$	10 406 \$

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

État consolidé de la variation des capitaux propres

Non vérifié (en millions de dollars canadiens)	Périodes de neuf mois terminées les 30 septembre	
	2010	2009
Capital social		
Actions ordinaires	532 \$	274 \$
Total du capital social	532	274
Surplus d'apport		
Solde au début de la période	1 825	1 797
Juste valeur des options sur actions émises en faveur d'employés de la société comptabilisée en charge de rémunération	1	2
Protocoles sur les retraites	-	29
Bons de souscription émis aux termes de la facilité de crédit	-	7
Surplus d'apport	1 826	1 835
Déficit		
Solde au début de la période	(727)	(703)
Bénéfice net (perte) de la période	(27)	32
Déficit	(754)	(671)
Cumul des autres éléments du résultat étendu		
Solde au début de la période	(184)	(606)
Autres éléments du résultat étendu	152	337
Total du cumul des autres éléments du résultat étendu	(32)	(269)
Total du déficit et du cumul des autres éléments du résultat étendu	(786)	(940)
Total des capitaux propres	1 572 \$	1 169 \$

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

État consolidé du résultat étendu

Non vérifié (en millions de dollars canadiens)	Trimestres terminés les 30 septembre		Périodes de neuf mois terminées les 30 septembre	
	2010	2009	2010	2009
Résultat étendu				
Bénéfice net (perte) de la période	261 \$	277 \$	(27) \$	32 \$
Autres éléments du résultat étendu, après impôts :				
Pertes nettes sur dérivés liés au carburant visés par l'application de la comptabilité de couverture, après déduction des impôts	note 5	-	-	(1)
Reclassement au résultat des pertes réalisées nettes sur dérivés liés au carburant, après déduction des impôts	note 5	42	152	338
		42	152	337
Total du résultat étendu	303 \$	371 \$	125 \$	369 \$

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

État consolidé des flux de trésorerie

Non vérifié (en millions de dollars canadiens)	Trimestres terminés les 30 septembre		Périodes de neuf mois terminées les 30 septembre	
	2010	2009	2010	2009
Flux de trésorerie liés aux activités				
Exploitation				
Bénéfice net (perte) de la période	261 \$	277 \$	(27) \$	32 \$
Ajustements liés au rapprochement avec les flux de trésorerie nets provenant de l'exploitation				
Amortissement et désuétude	166	171	514	495
(Gain) perte sur immobilisations	(2)	(1)	(1)	70
Gain de change	(72)	(308)	(39)	(520)
Impôts sur les bénéfices futurs	80	-	36	3
Excédent de la capitalisation des régimes d'avantages sociaux sur la charge constatée	(43)	(103)	(83)	(315)
Participation sans contrôle	1	3	7	11
Dérivés liés au carburant et autres dérivés	21	80	97	17
Dépôts de garantie pour couvertures liées au carburant, montant net	11	(3)	41	206
Variation des éléments hors trésorerie du fonds de roulement	(303)	(355)	114	(179)
Autres	17	5	57	23
	137	(234)	716	(157)
Financement				
Emprunts	1 075	587	1 175	930
Réduction de la dette à long terme et des obligations locatives	(808)	(256)	(1 035)	(856)
Autres	-	-	(35)	-
	267	331	105	74
Investissement				
Placements à court terme	48	252	(370)	339
Nouvelles immobilisations corporelles	(25)	(34)	(92)	(190)
Produits tirés d'engagements contractuels	-	230	-	230
Produit de la vente d'immobilisations	27	3	28	96
Produit d'opérations de cession-bail	-	-	20	172
Réduction de la lettre de crédit d'Aveos	-	-	23	-
Autres	(48)	6	(34)	(21)
	2	457	(425)	626
Augmentation de la trésorerie et des équivalents de trésorerie	406	554	396	543
Trésorerie et équivalents de trésorerie au début de la période	1 105	488	1 115	499
Trésorerie et équivalents de trésorerie à la fin de la période	1 511 \$	1 042 \$	1 511 \$	1 042 \$
Paiements en espèces d'intérêts	74 \$	66 \$	219 \$	245 \$
Paiements (économies) en espèces d'impôts sur les bénéfices	1 \$	- \$	4 \$	(3) \$

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

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

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

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

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

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

2. ACTIVITÉS DE FINANCEMENT ET D'INVESTISSEMENT**Placements privés de billets**

Le 3 août 2010, la Société a réalisé un placement privé visant deux séries de billets garantis de premier rang, soit des billets garantis prioritaires de premier rang échéant en 2015 d'un capital de 600 \$ US (les « billets prioritaires de premier rang en dollars US ») et des billets garantis prioritaires de premier rang échéant en 2015 d'un capital de 300 \$ (les « billets prioritaires de premier rang en dollars CA » ou, collectivement avec les billets de premier rang en dollars US, les « billets de premier rang »). Le 3 août 2010, la Société a aussi réalisé un placement privé de billets garantis prioritaires de deuxième rang échéant en 2016 d'un capital de 200 \$ US (les « billets de deuxième rang » ou, collectivement avec les billets prioritaires de premier rang, les « billets »). Le produit net, après déduction des honoraires, des frais et des escomptes, revenant à la Société s'est élevé à 1 075 \$. La Société a affecté environ 729 \$ du produit net des placements au remboursement de la totalité de l'encours de la dette aux termes de sa facilité de crédit à terme, y compris des frais de paiement anticipé de 29 \$.

Les billets de premier rang en dollars US portent intérêt au taux de 9,250 % par année, les billets de premier rang en dollars CA portent intérêt au taux de 10,125 % par année et les billets de deuxième rang portent intérêt au taux de 12,000 % par année, payables dans chaque cas le 1^{er} février et le 1^{er} août de chaque année, à compter du 1^{er} février 2011. La Société est tenue de verser un intérêt exceptionnel supplémentaire de 2 % par année sur les billets si : i) le ratio valeur-dette à privilège prioritaire (valeur évaluée de la garantie / dette à sûreté prioritaire) est inférieur à 1,7 : 1,0, ou ii) le ratio de la valeur évaluée totale (valeur évaluée totale de la garantie / dette garantie) est inférieur à 1,25 : 1,0.

La Société peut racheter une partie ou la totalité des billets de premier rang en tout temps à compter du 1^{er} août 2012 à certains prix de rachat établis, majorés des intérêts courus et impayés. En tout temps avant le 1^{er} août 2012, Air Canada peut racheter une partie ou la totalité des billets de premier rang à un prix égal à 100 % du capital majoré d'une prime « intégrale » et des intérêts courus et impayés. En tout temps avant le 1^{er} août 2012, Air Canada peut racheter jusqu'à 35 % du capital global de chaque émission de billets de premier rang au moyen du produit de certains placements en actions, à des prix de rachat établis, majorés des intérêts courus et impayés. De plus, en tout temps et à l'occasion, avant le 1^{er} août 2014, la Société peut racheter, au cours de toute période de 12 mois, jusqu'à 10 % du capital global initial de chaque émission de billet de premier rang à un prix de rachat égal à 103 % du capital, majoré des intérêts courus et impayés.

La Société peut racheter une partie ou la totalité des billets de deuxième rang en tout temps à compter du 1^{er} février 2013 à certains prix de rachat établis, majorés des intérêts courus et impayés. En tout temps avant le 1^{er} février 2013, Air Canada peut racheter une partie ou la totalité des billets de deuxième rang à un prix égal à 100 % du capital majoré d'une prime « intégrale » et des intérêts courus et impayés. En tout temps avant le 1^{er} février 2013, Air Canada peut racheter jusqu'à 35 % du capital global des billets de deuxième rang au moyen du produit de certains placements en actions en payant un prix de rachat égal à 112 % du capital des billets de deuxième rang visés par le rachat, majoré des intérêts courus et impayés.

Les options de paiement anticipé liées aux billets de premier rang et aux billets de deuxième rang sont considérées comme des dérivés incorporés. La valeur de ces dérivés incorporés au 30 septembre 2010 est négligeable. Si certains événements donnés de modification du contrôle ou certaines ventes d'immobilisations ont lieu, la Société doit proposer le rachat des billets.

Les billets sont des obligations garanties d'Air Canada, i) assorties d'une sûreté de premier rang (dans le cas des billets de premier rang) ou d'une sûreté de deuxième rang (dans le cas des billets de deuxième rang), sous réserve de certains privilèges autorisés, sur les comptes clients, certaines participations dans des biens immobiliers, certains moteurs de rechange, l'équipement au sol, certains baux relatifs aux créneaux d'aéroport et aux portes d'embarquement, et sur certaines lignes transpacifiques d'Air Canada et les baux relatifs aux créneaux d'aéroport et aux portes d'embarquement utilisés dans le cadre de ces lignes transpacifiques et ii) cautionnées en tant que dette prioritaire par certaines filiales d'Air Canada, sous réserve de certains seuils et de certaines exclusions.

Voir la note 5 pour une description de l'incidence de la réalisation des placements de billets relativement au risque de marché.

Facilité de crédit

Le 20 août 2010, la Société a conclu un accord de crédit avec GE Japan Corporation, PK Airfinance Japan (« GE Japan ») visant une facilité de crédit à terme garantie de premier rang pouvant aller jusqu'à environ 171 \$ US (la « facilité ») afin de refinancer des montants concernant 16 appareils qu'exploite actuellement Air Canada et loués auprès d'entités de location ad hoc qui sont consolidées par Air Canada. En conséquence, les actifs et les dettes liés aux appareils de ces entités de location sont comptabilisés dans le bilan consolidé. La dette des entités de location d'appareils est décrite à la note 6(e) des états financiers consolidés annuels de 2009 de la Société. Sur une base consolidée, les prélèvements sur cette facilité d'emprunt seront comptabilisés comme des règlements effectués sur la dette des entités de location ad hoc liée à ces appareils. Les prélèvements aux termes de la facilité sont subordonnés à certaines conditions d'usage.

Cette facilité de crédit pourra servir en 2011 à refinancer jusqu'à hauteur de 129 \$ US le montant lié à huit A319 d'Airbus et à quatre 767-300ER de Boeing, sur une période de sept et quatre ans, respectivement. La facilité de crédit pourra aussi servir en 2012 à refinancer, jusqu'à concurrence de 42 \$ US, le montant lié à quatre A319 d'Airbus, sur une période de cinq ans. Du fait de cet accord, les montants à payer au cours des 12 prochains mois aux termes des échéances d'emprunt existantes et qui seront refinancés dans le cadre de cet engagement à long terme ont été classés comme étant à long terme au 30 septembre 2010.

Facilité de crédit à terme

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

Comme il est décrit ci-dessus sous « Placements privés de billets », l'encours de la dette aux termes de cette facilité de 700 \$ a été remboursé en totalité lors de l'émission de billets à terme en août 2010. Étant donné la variation des flux de trésorerie découlant du remboursement de la facilité de crédit, la Société a imputé un montant de 54 \$ aux intérêts débiteurs du deuxième trimestre de 2010, y compris des frais de paiement anticipé de 29 \$ et de 25 \$, pour l'ajustement lié à la fraction non amortie des frais de transaction et des escomptes sur la dette.

Se reporter à la note 9 pour des informations sur les obligations de remboursement du capital et de paiement des intérêts sur cinq ans de la Société au 30 septembre 2010.

Paiements anticipés au titre d'obligations locatives

Aux termes d'une évaluation de la juste valeur décrite à la note 6(p) des états financiers consolidés annuels pour 2009 de la Société, au troisième trimestre de 2010, la Société a fourni un montant de 48 \$ en garantie de certains contrats de location d'avions visant des A340 et des A330. Cette sortie de fonds est classée sous la rubrique « Investissement » dans l'état consolidé des flux de trésorerie.

Opération de cession-bail

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

Plan de restructuration d'Aveos

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

Sorties d'immobilisations et provisions pour immobilisations

Au troisième trimestre de 2010, la Société a vendu un moteur de rechange d'une valeur comptable de 24 \$ pour un produit de 25 \$, ce qui a donné lieu à un gain de 1 \$ sur la vente. Il n'y a pas eu de sorties ou de provisions significatives au premier semestre de 2010.

Il n'y a pas eu de sorties ou de provisions significatives au premier et au troisième trimestres de 2009.

Au deuxième trimestre de 2009 :

- la Société a comptabilisé une perte de valeur de 67 \$ se rapportant à des coûts capitalisés antérieurement qui avaient été engagés pour l'élaboration d'un nouveau système de réservation appelé POLARIS;
- la Société a vendu deux A340 ayant une valeur comptable de 93 \$ pour un produit de 91 \$, ce qui a donné lieu à une perte de 2 \$ sur la vente. La Société a remboursé un montant de 82 \$ de la dette relative à ces appareils.

3. CHARGE DE RETRAITE ET D'AVANTAGES COMPLÉMENTAIRES
Charge de retraite et d'avantages complémentaires

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

	Trimestres terminés les 30 septembre		Périodes de neuf mois terminées les 30 septembre	
	2010	2009	2010	2009
Charge au titre des prestations de retraite	29 \$	2 \$	85 \$	- \$
Charge au titre des avantages complémentaires	22	20	66	60
	51	22	151	60
Montant imputé à ACE, à Aveos et à Aéroplan	(6)	(6)	(20)	(23)
Charge nette de retraite et d'avantages complémentaires	45 \$	16 \$	131 \$	37 \$

Comme il est indiqué à la note 18 des états financiers consolidés annuels de la Société pour 2009, Air Canada et Aveos sont parties à une entente sur les régimes de retraite et avantages complémentaires portant sur le transfert futur de certains actifs et passifs liés à ces régimes à Aveos. Au premier trimestre de 2010, Le Bureau du surintendant des institutions financières (« BSFI ») a donné son autorisation au transfert des actifs et passifs des régimes de retraite d'Air Canada au régime de retraite d'Aveos pour certains employés non syndiqués d'Air Canada devenus des employés d'Aveos le 16 octobre 2007. La valeur de l'actif transféré a été établie au prorata, compte tenu du passif de solvabilité, de la valeur des actifs des régimes de retraite d'Air Canada au 16 octobre 2007. Le montant résultant a été rajusté pour tenir compte du rendement des placements et des versements de prestations jusqu'à la date à laquelle les fonds ont été réellement transférés. L'opération, réalisée au deuxième trimestre de 2010, comprenait un transfert d'actif de 41 \$, des paiements en espèces déjà effectués de 2 \$ et une charge à payer de 1 \$ qui ont totalisé 44 \$, ainsi qu'une diminution de 41 \$ de l'obligation au titre des prestations. Le coût des règlements concernant les régimes pour l'exercice écoulé à ce jour étant inférieur au seuil établi selon les PCGR, la Société a choisi de ne pas porter le règlement au résultat de la période considérée. Les gains (pertes) éventuels seront comptabilisés dans les gains (pertes) actuariels lors de la réévaluation annuelle du 31 décembre 2010 et amortis sur la période d'activité résiduelle moyenne prévue, le cas échéant.

4. PROVISIONS LIÉES À LA MAIN-D'ŒUVRE

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

	Trimestres terminés les 30 septembre		Périodes de neuf mois terminées les 30 septembre	
	2010	2009	2010	2009
Solde au début de la période	48 \$	68 \$	61 \$	54 \$
Intérêts accumulés	1	1	2	3
Charges (crédits) constatées au titre des salaires et des charges sociales	-	-	(2)	24
Débours	(5)	(7)	(17)	(19)
Solde à la fin de la période	44	62	44	62
Partie à moins d'un an incluse dans les Créditeurs et charges à payer	(17)	(25)	(17)	(25)
	27 \$	37 \$	27 \$	37 \$

De temps à autre, la Société offre des programmes de cessation d'emploi à certains employés. Le coût de ces programmes est constaté dans les charges d'exploitation. À la suite de l'examen des provisions constituées, il a été déterminé qu'une partie de la provision, soit 3 \$, n'était plus nécessaire et un ajustement a été effectué au deuxième trimestre de 2010.

5. INSTRUMENTS FINANCIERS ET GESTION DES RISQUES
Récapitulatif des gains (pertes) sur instruments financiers comptabilisés à la juste valeur

	Trimestres terminés les 30 septembre		Périodes de neuf mois terminées les 30 septembre	
	2010	2009	2010	2009
Dérivés liés au carburant auxquels ne s'applique pas la comptabilité de couverture	(1) \$	2 \$	(22) \$	78 \$
Autres	6	2	11	(5)
Gain (perte) sur instruments financiers comptabilisés à la juste valeur¹⁾	5 \$	4 \$	(11) \$	73 \$

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

Gestion des risques
Risque de marché

Le risque de marché s'entend du risque que la juste valeur ou les flux de trésorerie futurs d'un instrument financier fluctuent du fait 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.

L'émission des billets garantis prioritaires de premier rang et de deuxième rang en dollars américains a eu une incidence sur le risque de change auquel est exposée la Société du fait de la dette à long terme. Étant donné cette augmentation de la dette libellée en monnaies étrangères, une appréciation ou une dépréciation de 5 % du dollar canadien par rapport au dollar américain donnerait lieu à une augmentation ou à une diminution de 41 \$ du bénéfice avant impôt, respectivement. La vulnérabilité aux variations de la dette totale en dollars américains est atténuée par un montant de 593 \$ US détenu dans la trésorerie et les équivalents de trésorerie, les placements à court terme et les dépôts et autres actifs aux fins des activités d'exploitation au 30 septembre 2010, montant pour lequel une appréciation ou une dépréciation de 5 % du dollar canadien donnerait lieu à une augmentation ou à une diminution du bénéfice avant impôt d'environ 31 \$.

Les billets garantis prioritaires de premier rang et de deuxième rang portent intérêt à taux fixe et n'ont pas d'incidence significative sur le risque de taux d'intérêt. Voir la note 15 des états financiers annuels de la Société pour 2009 pour de plus amples informations au sujet du risque de taux d'intérêt et du risque de change.

Risque de liquidité

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

Clauses restrictives des ententes concernant les cartes de crédit

La Société a conclu diverses ententes visant le traitement des opérations par carte de crédit de ses clients, comme il est plus amplement décrit à la note 15 des états financiers consolidés annuels de la Société pour 2009. Aux termes des ententes qu'elle a conclues avec l'un de ses principaux fournisseurs de services de traitement des opérations par carte de crédit, celui-ci peut retenir le paiement de fonds à Air Canada ou exiger que la Société lui verse des dépôts si certains événements (« événements déclencheurs ») se produisent. En 2009, la Société s'est entendue avec ce fournisseur pour modifier certaines ententes de traitement des cartes de crédit de manière à en réviser les clauses sur les événements déclencheurs. En mai 2010, la Société a conclu un ensemble de modifications additionnelles, prolongeant ces ententes jusqu'à la fin de novembre 2010 aux mêmes conditions et fournissant des options à la Société, à certaines conditions, pour renouveler ces ententes pour une période allant jusqu'à deux ans, selon des modalités révisées. Bien que la Société n'ait exercé aucune des options visant à prolonger les ententes selon les modalités révisées en mai 2010, elle a, en octobre 2010, prolongé ces ententes jusqu'à la fin de mai 2011. En plus de prolonger la durée de ces ententes, la Société a conclu des ententes avec ce fournisseur au sujet de la prestation de certains services de

traitement des opérations par carte de crédit sur d'autres marchés que l'Amérique du Nord et pour ses activités de fret partout dans le monde.

La Société a accepté la proposition d'un nouveau fournisseur de services concernant la prestation de ses principaux services de traitement des opérations par carte de crédit en Amérique du Nord relatifs à Visa et à MasterCard pendant cinq ans à compter de la date d'expiration de ses ententes actuelles qui sont remplacées. La Société et le fournisseur de services de traitement des opérations par carte de crédit se sont entendus sur les conditions auxquelles la Société serait tenue de remettre des dépôts au fournisseur. L'obligation de remettre des dépôts et leur montant sont fondés sur une matrice mesurant, trimestriellement, le ratio de couverture des frais fixes et la trésorerie non affectée de la Société. L'entente conclue entre la Société et le fournisseur de services de traitement d'opérations par cartes de crédit est subordonnée au respect de certaines conditions, dont la finalisation des documents officiels.

Risque lié au prix du carburant

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

Les contrats dérivés liés au carburant ne sont pas désignés aux fins de la comptabilité de couverture au 30 septembre 2010. À cette date, la juste valeur de marché des dérivés liés au carburant favorable à la Société était de 8 \$ et elle était comptabilisée dans les charges payées d'avance et autres actifs à court terme (31 \$ au 31 décembre 2009, avec position favorable aux contreparties, comptabilisés dans les créditeurs et charges à payer).

Au troisième trimestre de 2010 :

- La Société a comptabilisé une perte de 1 \$ dans le gain (la perte) sur instruments financiers comptabilisés à la juste valeur au titre des dérivés liés au carburant (une perte de 22 \$ pour les neuf premiers mois de 2010, un gain de 2 \$ pour le troisième trimestre de 2009 et un gain de 78 \$ pour les neuf premiers mois de 2009).
- La Société a acheté des contrats d'option d'achat de pétrole brut. La prime rattachée à ces contrats s'élève à 9 \$ (30 \$ pour les neuf premiers mois de 2010).
- Des contrats de dérivés liés au carburant ont été dénoués par règlement en espèces, ce qui a donné lieu à une juste valeur de 7 \$, avec position favorable aux contreparties (26 \$ pour les neuf premiers mois de 2010; 14 \$, avec position favorable aux contreparties au troisième trimestre de 2009 et 76 \$, avec position favorable aux contreparties, pour les neuf premiers mois de 2009).

Au 30 septembre 2010, la Société avait couvert environ 34 % de ses achats prévus de carburéacteur pour le reste de 2010 à un prix plafond moyen équivalent du pétrole West Texas Intermediate (« WTI ») de 88 \$ US le baril, et environ 7 % sont visés par un prix plancher moyen équivalent WTI de 90 \$ US le baril. Les contrats de la Société destinés à couvrir les achats prévus de carburéacteur pour la période de 2010 portent sur le pétrole brut. La Société a aussi couvert environ 8 % de ses achats prévus de carburéacteur pour 2011 par des contrats portant sur le pétrole brut à un prix plafond moyen de 91 \$ US le baril.

Le tableau ci-dessous présente les volumes notionnels par baril ainsi que les moyennes pondérées des prix plancher et plafond pour chaque exercice actuellement couvert par type d'instrument dérivé en date du 30 septembre 2010.

Instruments dérivés	Échéance	Volume (en barils)	Prix plancher moyen équivalent WTI (en \$ US/baril)	Prix plafond moyen équivalent WTI (en \$ US/baril)
Options d'achat	2010	1 545 000	s.o.	86 \$
Options d'achat	2011	2 100 000	s.o.	91 \$
Swaps	2010	195 000	100 \$	100 \$
Tunnels	2010	195 000	80 \$	88 \$

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.

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

La Société a cessé d'appliquer la comptabilité de couverture au troisième trimestre de 2009. Les montants reportés ayant trait à des dérivés auparavant désignés en vertu de la comptabilité de couverture qui étaient inscrits au cumul des autres éléments du résultat étendu ont été intégrés dans la charge de carburant de la période au cours de laquelle les dérivés correspondants étaient censés parvenir à échéance. Au troisième trimestre de 2010, un montant de 42 \$ a été reclassé du cumul des autres éléments du résultat étendu dans la charge de carburant avion (152 \$ pour les neuf premiers mois de 2010). Au 30 septembre 2010, le montant net des pertes comptabilisées dans le cumul des autres éléments du résultat étendu qui devraient être reclassées au bénéfice net au cours des trois prochains mois s'élève à 31 \$ avant impôts. Le solde du cumul des autres éléments du résultat étendu ayant trait aux contrats de couverture liés au carburant sera ramené à zéro au 31 décembre 2010.

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

		Trimestres terminés les 30 septembre		Périodes de neuf mois terminées les 30 septembre	
		2010	2009	2010	2009
État consolidé des résultats					
Charges d'exploitation					
Carburant avions	Perte efficace réalisée sur dérivés désignés en application de la comptabilité de couverture	(42) \$	(94) \$	(152) \$	(334) \$
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	s. o.	s. o.	s. o.	- \$
	Gain (perte) à la juste valeur de marché sur couvertures économiques	(1) \$	2 \$	(22) \$	78 \$
État consolidé du résultat étendu					
	Perte efficace sur dérivés désignés en application de la comptabilité de couverture	s. o.	s. o.	s. o.	(1) \$
	Charge d'impôts sur le gain efficace	s. o.	s. o.	s. o.	- \$
	Reclassement à la charge de carburant avions de la perte réalisée nette sur les dérivés liés au carburant désignés en application de la comptabilité de couverture	42 \$	94 \$	152 \$	334 \$
	Impôt lié au reclassement	- \$	- \$	- \$	4 \$

		30 septembre 2010	31 décembre 2009
Bilan consolidé			
Charges payées d'avance et autres actifs à court terme	Dépôts de garantie pour dérivés liés au carburant	2 \$	43 \$
	Juste valeur de marché des dérivés liés au carburant	8 \$	- \$
Créditeurs et charges à payer	Juste valeur de marché des dérivés liés au carburant	- \$	(31) \$
Capitaux propres (CAERE)	Perte nette sur dérivés liés au carburant désignés en application de la comptabilité de couverture (déduction faite d'impôts de 1 \$ en 2010; et de 1 \$ en 2009)	(32) \$	(184) \$

Risque de taux d'intérêt

Au deuxième trimestre de 2010, l'entente de swap de taux d'intérêt liée à la facilité de crédit à terme, décrite plus amplement à la note 15 des états financiers consolidés annuels de 2009 de la Société, a été résiliée. À la date de résiliation, ce contrat avait une juste valeur de néant (1 \$ au 31 décembre 2009, avec position favorable à la contrepartie). En 2010, un gain de 1 \$ a été inscrit dans le poste Gains sur instruments financiers comptabilisés à la juste valeur relativement à ce dérivé.

Risque lié à la rémunération à base d'actions

La Société verse une rémunération à ses salariés sous forme d'options d'achat et d'unités d'actions liées au rendement, selon la description donnée à la note 10 des états financiers consolidés annuels de 2009 de la Société. Chaque unité d'action liée au rendement confère à son détenteur le droit de recevoir une action ordinaire d'Air Canada, un montant en trésorerie équivalant à la valeur de marché d'une action ordinaire ou une combinaison des deux, au gré du conseil d'administration.

Le risque lié à la rémunération à base d'actions s'entend du risque que les flux de trésorerie futurs nécessaires pour régler les unités d'actions liées au rendement fluctuent en raison de variations du prix de l'action de la Société. Pour tenir compte de la vulnérabilité du régime d'unités d'actions liées au rendement, la Société a conclu des contrats à terme sur actions au deuxième trimestre de 2010 afin de couvrir 75 % des unités d'actions liées au rendement qui pourraient être acquises en 2011 et en 2012, si les critères d'acquisition liés au rendement sont réunis. La Société a versé 5 \$ à titre de paiement anticipé sur les contrats, ce montant correspondant à 2 700 000 actions ordinaires d'Air Canada à un prix initial de 1,785 \$ l'action. Les termes des contrats à terme sur actions coïncident avec la période d'acquisition de 825 000 unités d'actions liées au rendement en 2011 et de 1 875 000 unités d'actions liées au rendement en 2012 et seront réglées en trésorerie. Ces contrats n'ont pas été désignés comme instruments de couverture aux fins comptables. Les variations de la juste valeur de ces contrats sont, par conséquent, inscrites dans le gain (la perte) sur instruments financiers comptabilisés à la juste valeur à la période au cours de laquelle elles se produisent. Un gain de 3 \$ a été comptabilisé au troisième trimestre de 2010 (gain de 3 \$ pour les neuf premiers mois de 2010). Au 30 septembre 2010, la juste valeur des contrats à terme sur actions s'élève à 8 \$, avec position favorable à Air Canada et elle est comptabilisée dans les dépôts et autres actifs.

6. INFORMATIONS SECTORIELLES

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

	Trimestres terminés les 30 septembre		Périodes de neuf mois terminées les 30 septembre	
	2010	2009	2010	2009
Produits passages				
Lignes intérieures	1 057 \$	998 \$	2 840 \$	2 708 \$
Lignes transfrontalières Canada-États-Unis	448	406	1 349	1 236
Lignes transatlantiques	685	588	1 518	1 345
Lignes transpacifiques	353	256	826	630
Autres	179	152	598	550
	2 722 \$	2 400 \$	7 131 \$	6 469 \$

	Trimestres terminés les 30 septembre		Périodes de neuf mois terminées les 30 septembre	
	2010	2009	2010	2009
Produits fret				
Lignes intérieures	18 \$	17 \$	52 \$	47 \$
Lignes transfrontalières Canada-États-Unis	4	3	12	10
Lignes transatlantiques	44	30	119	89
Lignes transpacifiques	46	32	122	74
Autres	11	10	37	28
	123 \$	92 \$	342 \$	248 \$

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

7. CONTRAT D'ACHAT DE CAPACITÉ DE JAZZ

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

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

	Trimestres terminés les 30 septembre		Périodes de neuf mois terminées les 30 septembre	
	2010	2009	2010	2009
Frais au titre du CAC de Jazz	247 \$	246 \$	703 \$	746 \$
Coûts refacturés en vertu du CAC de Jazz pour le carburant	77	71	214	188
Coûts refacturés en vertu du CAC de Jazz au titre des redevances aéroportuaires	51	52	145	149
Autres coûts refacturés en vertu du CAC de Jazz	5	5	25	25
	380 \$	374 \$	1 087 \$	1 108 \$

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

8. OPÉRATIONS ENTRE APPARENTÉS

Gestion ACE Aviation Inc. (« ACE ») a déclaré détenir, au 30 septembre 2010, une participation de 27 % dans Air Canada. Air Canada a conclu diverses opérations entre parties apparentées avec ACE. Pour de plus amples informations, on se reportera à la note 18 des états financiers annuels de la Société pour 2009. Du fait du plan de restructuration d'Aveos décrit ci-dessous, Air Canada et Aveos ne sont plus des parties apparentées.

Plan de restructuration d'Aveos

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

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

Les modalités de l'Entente sur les régimes de retraite et avantages complémentaires ont également été modifiées de manière à reporter à avril 2011 le calcul des actifs des régimes et des déficits de solvabilité découlant du transfert des employés syndiqués qui assurent les services de maintenance des cellules. Aux termes de ces modifications, Air Canada a pris en charge les variations du déficit de solvabilité relatif aux

employés visés à compter de la date de l'Entente sur les régimes de retraite et avantages complémentaires, qui a pris effet le 16 octobre 2007, jusqu'à la date de leur transfert à Aveos, prévu en avril 2011. Dans le cadre de la modification, la totalité des lettres de crédit émises aux termes de l'Entente sur les régimes de retraite et avantages complémentaires ont été annulées et une nouvelle lettre de crédit d'un montant de 20 \$ a été émise par Air Canada en faveur d'Aveos afin de garantir le versement de l'ensemble des paiements d'indemnités dus par Air Canada à Aveos au titre des prestations de retraite et d'invalidité et des passifs liés aux retraités dont Air Canada est responsable selon l'Entente sur les régimes de retraite et avantages complémentaires. Cette modification s'est traduite par une réduction de 23 \$, au premier trimestre de 2010, du dépôt en transit aux termes de la facilité de lettres de crédit d'Air Canada. D'ici à ce que les actifs et les passifs au titre des régimes de retraite d'Air Canada et des autres régimes d'avantages complémentaires des employés et des retraités couvrant les employés syndiqués puissent être transférés à Aveos, le coût des prestations de retraite au titre des services rendus au cours de l'exercice ainsi que le coût des services rendus au cours de l'exercice et les coûts financiers liés aux prestations complémentaires se rapportant à des employés d'Air Canada fournissant des services à Aveos sont répercutés sur Aveos. Les modifications apportées à l'Entente sur les régimes de retraite et avantages complémentaires n'ont donc pas eu de conséquences comptables au cours du trimestre à l'étude. Pour de plus amples informations sur l'Entente sur les régimes de retraite et avantages complémentaires, se reporter à la note 18 afférente aux états financiers consolidés annuels pour 2009.

Par suite des ententes ci-dessus, la participation d'Air Canada dans Aveos, comptabilisée à la valeur de consolidation, s'est établie à 49 \$, selon sa juste valeur estimative. Le billet à terme de 22 \$ a été comptabilisé à sa juste valeur estimative de 11 \$, selon la valeur actualisée des flux de trésorerie attendus, sur une base actualisée. Les autres créances à l'égard d'Aveos, de 4 \$, ont été réglées. Aux fins comptables, le montant de 34 \$ qui représente la contrepartie aux modifications des ententes a été reporté et sera amorti sur la durée des ententes modifiées conclues avec Aveos, soit quatre ans, en moyenne. Le tableau qui suit présente un résumé de ce traitement comptable, appliqué au premier trimestre de 2010 :

Contrepartie en actions reçue	<u>49</u> \$
Affectée à :	
Billet à terme	11 \$
Règlement de créances	4
Ententes et modifications de contrats	<u>34</u>
	<u>49</u> \$

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

9. ENGAGEMENTS

Analyse des échéances

Les obligations de remboursement du capital et des intérêts au 30 septembre 2010 sur la dette à long terme et les contrats de location-acquisition s'établissent comme suit :

	Reste de 2010	2011	2012	2013	2014	Par la suite	Total
Capital	95 \$	634 \$	405 \$	472 \$	297 \$	2 868 \$	4 771 \$
Intérêts	80	295	270	244	217	354	1 460
	175 \$	929 \$	675 \$	716 \$	514 \$	3 222 \$	6 231 \$

L'analyse des échéances est fonction des flux de trésorerie contractuels non actualisés et elle est fondée sur les taux d'intérêt et les taux de change en vigueur le 30 septembre 2010. Elle ne tient pas compte de l'incidence de la facilité de crédit conclue avec GE Japan décrite à la note 2. En cas de prélèvement sur la facilité de crédit, les flux de trésorerie nets seront réduits du montant des tranches de la dette venant à échéance refinancées en 2011 et 2012 de 125 \$ et 43 \$, respectivement, compensé par les remboursements du capital et les paiements d'intérêts aux termes de la facilité de crédit.

Dans le tableau ci-dessus, les obligations de remboursement du capital ne tiennent pas compte des frais financiers de 77 \$ qui sont portés en diminution de la dette à long terme et des obligations locatives dans le bilan consolidé.