

AIR CANADA 

2010
États financiers consolidés



Le 10 février 2011

Le 9 février 2011

Rapport de l'auditeur indépendant

Aux actionnaires d'Air Canada

Nous avons effectué l'audit des états financiers consolidés ci-joints d'Air Canada et de ses filiales, qui comprennent les bilans consolidés aux 31 décembre 2010 et 2009 et les états consolidés des résultats, de la variation des capitaux propres, du résultat étendu et des flux de trésorerie pour les exercices clos à ces dates, ainsi que les notes complémentaires incluant un résumé des principales méthodes comptables.

Responsabilité de la direction pour les états financiers consolidés

La direction est responsable de la préparation et de la présentation fidèle de ces états financiers consolidés conformément aux principes comptables généralement reconnus du Canada, ainsi que du contrôle interne qu'elle considère comme nécessaire pour permettre la préparation d'états financiers consolidés exempts d'anomalies significatives, que celles-ci résultent de fraudes ou d'erreurs.

Responsabilité de l'auditeur

Notre responsabilité consiste à exprimer une opinion sur les états financiers consolidés, sur la base de nos audits. Nous avons effectué nos audits selon les normes d'audit généralement reconnues du Canada. Ces normes requièrent que nous nous conformions aux règles de déontologie et que nous planifions et réalisons l'audit de façon à obtenir l'assurance raisonnable que les états financiers consolidés ne comportent pas d'anomalies significatives.

Un audit implique la mise en œuvre de procédures en vue de recueillir des éléments probants concernant les montants et les informations fournis dans les états financiers consolidés. Le choix des procédures relève du jugement de l'auditeur, et notamment de son évaluation des risques que les états financiers consolidés comportent des anomalies significatives, que celles-ci résultent de fraudes ou d'erreurs. Dans l'évaluation de ces risques, l'auditeur prend en considération le contrôle interne de l'entité portant sur la préparation et la présentation fidèle des états financiers consolidés afin de concevoir des procédures d'audit appropriées aux circonstances, et non dans le but d'exprimer une opinion sur l'efficacité du contrôle interne de l'entité. Un audit comporte également l'appréciation du caractère approprié des méthodes comptables retenues et du caractère raisonnable des estimations comptables faites par la direction, de même que l'appréciation de la présentation d'ensemble des états financiers consolidés.

Nous estimons que les éléments probants que nous avons obtenus dans le cadre de nos audits sont suffisants et appropriés pour fonder notre opinion d'audit.

Opinion

À notre avis, les états financiers consolidés donnent, dans tous leurs aspects significatifs, une image fidèle de la situation financière d'Air Canada et de ses filiales aux 31 décembre 2010 et 2009, ainsi que des résultats de leur exploitation et de leurs flux de trésorerie pour les exercices clos à ces dates, conformément aux principes comptables généralement reconnus du Canada.

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

Comptables agréés¹
Montréal (Québec)

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)		2010	2009
Produits d'exploitation			
Passages		9 427 \$	8 499 \$
Fret		466	358
Autres		893	882
		10 786	9 739
Charges d'exploitation			
Carburant avions		2 652	2 448
Salaires et charges sociales		1 885	1 751
Redevances aéroportuaires et de navigation		961	971
Contrat d'achat de capacité conclu avec Jazz	Note 2D	934	973
Amortissement et désuétude	Notes 3 et 4	679	660
Maintenance avions		677	759
Restauration et fournitures connexes		280	291
Communications et technologies de l'information		316	293
Locations avions		346	335
Commissions		259	186
Autres		1 436	1 388
		10 425	10 055
Bénéfice (perte) d'exploitation avant l'élément suivant		361	(316)
Ajustement de la provision pour enquêtes sur le fret, montant net	Note 17	46	-
Résultat d'exploitation		407	(316)
Produits (charges) hors exploitation			
Intérêts créditeurs		19	14
Intérêts débiteurs		(378)	(373)
Intérêts capitalisés		1	4
Perte sur immobilisations	Notes 3 et 4	(7)	(95)
Gain (perte) sur instruments financiers comptabilisés à la juste valeur	Note 15	(3)	95
Autres		(20)	-
		(388)	(355)
Bénéfice (perte) avant les éléments suivants		19	(671)
Participation sans contrôle		(9)	(15)
Gain de change		145	657
Économie (charge) d'impôts sur les bénéfices	Note 7		
Impôts exigibles		4	7
Impôts futurs		(52)	(2)
Bénéfice net (perte) de l'exercice		107 \$	(24) \$
Résultat net par action			
Résultat de base	Note 12	0,38 \$	(0,18) \$
Résultat dilué	Note 12	0,37 \$	(0,18) \$

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

Bilan consolidé

31 décembre (en millions de dollars canadiens)		2010	2009
ACTIF			
Actif à court terme			
Trésorerie et équivalents de trésorerie	Note 2O	1 090 \$	1 115 \$
Placements à court terme	Note 2P	1 102	292
		2 192	1 407
Liquidités soumises à restrictions	Note 2Q	80	78
Débiteurs		641	701
Stocks de carburant avions		67	63
Rechanges et fournitures	Note 2R	88	64
Charges payées d'avance et autres actifs à court terme		377	338
		3 445	2 651
Immobilisations corporelles	Note 3	5 747	6 369
Actifs incorporels	Note 4	840	916
Dépôts et autres actifs	Note 5	512	470
		10 544 \$	10 406 \$
PASSIF			
Passif à court terme			
Créditeurs et charges à payer		1 182 \$	1 246 \$
Produits passages perçus d'avance		1 375	1 288
Partie à moins d'un an de la dette à long terme et des obligations locatives	Note 6	505	468
		3 062	3 002
Dette à long terme et obligations locatives	Note 6	3 952	4 054
Impôts sur les bénéfices futurs	Note 7	80	85
Passif au titre des prestations de retraite et avantages complémentaires	Note 8	1 059	1 163
Autres passifs à long terme	Note 9	482	455
		8 635	8 759
Participation sans contrôle		169	201
CAPITAUX PROPRES			
Capital social	Note 11	534	532
Surplus d'apport		1 826	1 825
Déficit		(620)	(727)
Cumul des autres éléments du résultat étendu	Notes 2L et 15	-	(184)
		1 740	1 446
		10 544 \$	10 406 \$

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)		2010	2009
Capital social			
Actions ordinaires au début de l'exercice		532 \$	274 \$
Actions émises	Notes 8 et 11	2	258
Total du capital social		534	532
Surplus d'apport			
Solde au début de l'exercice		1 825	1 797
Juste valeur des options sur actions octroyées à des employés de la Société, comptabilisée comme charge de rémunération	Note 10	1	2
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
Total du surplus d'apport		1 826	1 825
Déficit			
Solde au début de l'exercice		(727)	(703)
Bénéfice net (perte) de l'exercice		107	(24)
Déficit		(620)	(727)
Cumul des autres éléments du résultat étendu			
Solde au début de l'exercice		(184)	(606)
Autres éléments du résultat étendu		184	422
Total du cumul des autres éléments du résultat étendu		-	(184)
Total du déficit et du cumul des autres éléments du résultat étendu		(620)	(911)
Total des capitaux propres		1 740 \$	1 446 \$

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)		2010	2009
Résultat étendu			
Bénéfice net (perte) de l'exercice		107 \$	(24) \$
Autres éléments du résultat étendu, après impôts :			
Pertes nettes sur des dérivés liés au carburant visés par l'application de la comptabilité de couverture, après impôts	Note 15	-	(1)
Reclassement au résultat des pertes réalisées nettes sur les dérivés liés au carburant, après impôts	Note 15	184	423
		184	422
Total du résultat étendu		291 \$	398 \$

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)	2010	2009
Flux de trésorerie liés aux activités suivantes :		
Exploitation		
Bénéfice net (perte) de l'exercice	107 \$	(24) \$
Ajustements liés au rapprochement avec les flux de trésorerie nets provenant de l'exploitation		
Amortissement et désuétude	679	660
Perte sur immobilisations	7	95
Gain de change	(172)	(633)
Impôts sur les bénéfices futurs	52	2
Excédent de la capitalisation des régimes d'avantages sociaux futurs sur la charge constatée	(126)	(368)
Participation sans contrôle	9	15
Dérivés liés au carburant et autres dérivés	102	41
Dépôts de garantie sur dérivés liés au carburant, montant net	43	268
Ajustement de la provision pour enquêtes sur le fret, montant net	(46)	-
Variation des éléments hors trésorerie du fonds de roulement	154	(234)
Autres	55	11
	864	(167)
Financement		
Produits tirés des emprunts	1 175	926
Actions émises	2	230
Bons de souscription émis dans le cadre du placement public et de la facilité de crédit	-	26
Réduction de la dette à long terme et des obligations locatives	(1 135)	(1 237)
Autres	(35)	-
	7	(55)
Investissement		
Placements à court terme	(810)	214
Nouvelles immobilisations corporelles	(118)	(232)
Produits d'engagements contractuels	-	230
Produit de la vente d'actifs	29	103
Produit d'opérations de cession-bail	20	552
Réduction de la lettre de crédit d'Aveos	23	-
Autres	(40)	(29)
	(896)	838
Augmentation (diminution) de la trésorerie et des équivalents de trésorerie	(25)	616
Trésorerie et équivalents de trésorerie au début de l'exercice	1 115	499
Trésorerie et équivalents de trésorerie à la fin de l'exercice	1 090 \$	1 115 \$

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

**Exercices terminés les 31 décembre 2010 et 2009
(en millions de dollars canadiens, sauf les montants concernant les actions)**

1. RÈGLES DE PRÉSENTATION ET NATURE DES ACTIVITÉS

A) RÈGLES DE PRÉSENTATION

Les états financiers consolidés 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 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 consolidés 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. 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, transfrontalier Canada-États-Unis 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 Aviation (« Jazz »), qui a succédé à Société en commandite Jazz Air, 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 sous la marque « AC Jetz ».

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'ACGHS, le 1^{er} décembre 2009, Air Canada offre ces services directement.

Vacances Air Canada est l'un des principaux voyagistes au Canada. Avec des bureaux à Montréal et à Toronto, Vacances Air Canada exerce ses activités dans le secteur des voyages d'agrément à l'étranger (Antilles, Mexique, États-Unis, Europe, Amérique centrale et Amérique du Sud, Pacifique-Sud et Asie) en élaborant, en commercialisant et en distribuant des forfaits vacances. Vacances Air Canada offre également des forfaits croisières en Amérique du Nord, en Europe et dans les Antilles.

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

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 consolidés 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, la comptabilisation des impôts sur les bénéfices, la détermination des produits passages, la détermination de la période d'amortissement des actifs à long terme, la perte de valeur des immobilisations, la valeur comptable des instruments financiers comptabilisés à la juste valeur et les provisions pour enquêtes et procédures liées aux allégations concernant des activités anticoncurrentielles d'établissement de prix pour le fret.

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 Canada Inc. (« 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. Les produits passages comprennent également les produits des services à la clientèle comme la modification de billets, la sélection des places et les excédents de bagages, qui sont comptabilisés au fur et à mesure que les services sont rendus.

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, dont certains sont 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, reposent sur des taux fixes et des taux variables (« les taux prévus au CAC ») plus des frais majorés et des coûts refacturés. Les taux prévus au CAC sont établis à intervalles réguliers pour des périodes de trois ans. Les taux sont établis à l'issue de négociations entre les parties et reposent sur les coûts prévus de Jazz pour la période d'application du taux et sur un plan d'exploitation couvrant la période d'application du taux fourni par Air Canada. Les coûts refacturés sont pris en charge par la Société sans majoration, et comprennent la charge de carburéacteur, 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 2009 et 2010 sont présentés dans le tableau ci-dessous :

	2010	2009
Frais au titre du CAC de Jazz	934 \$	973 \$
Charge de carburant refacturée au titre du CAC de Jazz	292	253
Redevances aéroportuaires refacturées au titre du CAC de Jazz	193	196
Autres coûts refacturés au titre du CAC de Jazz	39	35
	1 458 \$	1 457 \$

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, tel qu'il est décrit à la note 14.

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, entre autres, ce qui suit : i) une réduction des frais payés aux termes du CAC de Jazz fondée sur une réduction du taux de majoration des coûts refacturés aux termes du CAC de Jazz de façon à le ramener de 16,72 % à 12,5 %; 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 31 décembre 2015 au 31 décembre 2020), période pendant laquelle sera effectuée une deuxième étude comparative; et iv) une entente portant sur la stratégie de renouvellement de la flotte d'appareils à turbopropulseurs de Jazz prévoyant le remplacement de 13 CRJ-100 par 15 Dash-8-400.

E) PROGRAMME DE FIDÉLISATION AÉROPLAN

Air Canada est un partenaire d'Aéroplan, qui offre à certains clients d'Air Canada des milles Aéroplan^{MD} 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^{MD} 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^{MD} accumulés par les clients d'Air Canada, Air Canada achète des milles Aéroplan^{MD} à Aéroplan conformément aux conditions du CPSC. Le coût de l'achat de milles Aéroplan^{MD} 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 101 \$ en 2010 (126 \$ en 2009).

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 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 15 ans pour les régimes de retraite et entre 5 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 un ancien apparenté, Aveos Performance aéronautique Inc. (« 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'au 1^{er} juin 2009, 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 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. 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.

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. Se reporter à la note 15 pour une description des instruments dérivés utilisés par la Société pour couvrir les risques liés aux flux de trésorerie découlant des UAR.

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 d'exploitation 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

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. 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 taux d'intérêt effectifs. Les placements en instruments de capitaux propres classés comme disponibles à la vente qui n'ont pas de prix coté sur un marché actif sont évalués au coût.

La Société a recours aux instruments dérivés liés aux taux d'intérêt, au change et au prix du carburant ainsi qu'à des contrats à terme sur actions pour réduire les risques auxquels l'exposent ces éléments. 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 consolidé 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 taux d'intérêt 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 comptabilisée par le biais des intérêts créditeurs.
- Les liquidités soumises à des restrictions sont classées comme étant détenues à des fins de transaction, et toute variation de la juste valeur pendant la période est comptabilisée par le biais des intérêts créditeurs.
- 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 inscrits à l'état consolidé des résultats, 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 inscrits à l'état consolidé des résultats, 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 débiteurs sont inscrits à l'état consolidé des résultats, le cas échéant.

Dérivés liés au carburant

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. 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 lorsque l'opération de couverture qui avait été prévue a lieu.

La comptabilité de couverture cesse si le dérivé n'est plus une couverture efficace, si le dérivé est dénoué ou vendu, ou encore au moment de la vente ou du dénouement anticipé 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 l'opération de couverture qui avait été prévue a lieu. 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 carburant à compter du troisième trimestre de 2009. Elle

continue 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 ont été imputés à la charge de carburant de la période au cours de laquelle l'opération de couverture qui avait été prévue a lieu. Au 31 décembre 2010, le cumul des autres éléments du résultat étendu ne présente aucun solde pour des contrats de couverture liés au carburant.

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 historique 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-value 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 2010, la trésorerie et les équivalents de trésorerie comprennent un montant de 497 \$ au titre de placements ayant des échéances initiales d'au plus trois mois (323 \$ en 2009). 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 2010, le taux d'intérêt moyen pondéré des placements était de 1,37 % (0,29 % en 2009).

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 2010, le taux d'intérêt moyen pondéré des placements à court terme était de 1,13 % (0,53 % en 2009).

Q) LIQUIDITÉS SOUMISES À RESTRICTIONS

La Société a constaté sous l'actif à court terme 80 \$ (78 \$ en 2009) 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 passagés 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 ET FOURNITURES

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 36 \$ au titre des rechanges et fournitures utilisées au cours de l'exercice (74 \$ en 2009).

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) en fonction 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, tel qu'il est décrit à la note 14.

U) ACTIFS INCORPORELS

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	5 ans

V) DÉPRÉCIATION D'ACTIFS À LONG TERME

Les actifs à long terme sont soumis à un test de dépréciation 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 non actualisés 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 non actualisés 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 37 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 190 \$ et des passifs de quelque 171 \$, 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.

3. IMMOBILISATIONS CORPORELLES

	2010	2009
Coût		
Matériel volant, y compris les réacteurs de rechange a)	5 797 \$	5 866 \$
Actifs visés par des contrats de location-acquisition b)	1 959	1 959
Bâtiments, y compris les améliorations locatives	702	688
Matériel au sol et autres équipements	170	157
	8 628	8 670
Amortissement cumulé		
Matériel volant, y compris les réacteurs de rechange a)	1 758	1 407
Actifs visés par des contrats de location-acquisition b)	853	683
Bâtiments, y compris les améliorations locatives	228	187
Matériel au sol et autres équipements	76	62
	2 915	2 339
	5 713	6 331
Dépôts sur acquisitions, y compris les intérêts capitalisés c)	34	38
Immobilisations corporelles à la valeur comptable nette d)	5 747 \$	6 369 \$

- a) Sont compris dans le matériel volant au 31 décembre 2010, des articles durables, dont des réacteurs de rechange d'un coût de 786 \$ (821 \$ en 2009), moins l'amortissement cumulé de 355 \$ (327 \$ en 2009), pour une valeur comptable nette de 431 \$ (494 \$ en 2009). Sont aussi inclus dans le matériel volant 24 appareils et un moteur de rechange (24 appareils et un moteur de rechange en 2009) loués à Jazz (note 14) et à des tiers d'un coût de 591 \$ (591 \$ en 2009), moins l'amortissement cumulé de 282 \$ (237 \$ en 2009), pour une valeur comptable nette de 309 \$ (354 \$ en 2009).
- b) Sont compris dans les contrats de location-acquisition au 31 décembre 2010, 40 appareils (40 en 2009) d'un coût de 1 893 \$ (1 893 \$ en 2009), moins l'amortissement cumulé de 840 \$ (672 \$ en 2009), pour une valeur comptable nette de 1 053 \$ (1 221 \$ en 2009), et des installations au coût de 66 \$ (66 \$ en 2009), moins l'amortissement cumulé de 13 \$ (11 \$ en 2009) pour une valeur comptable nette de 53 \$ (55 \$ en 2009).
- c) Comprend 17 \$ (17 \$ en 2009) au titre d'appareils 777 et 787 de Boeing, ainsi que 17 \$ (21 \$ en 2009) au titre d'achats de matériel et de projets internes.
- d) La valeur comptable nette des immobilisations corporelles comprend les sommes suivantes : 698 \$ (798 \$ en 2009) au titre de la consolidation d'entités de location d'avions et 155 \$ (165 \$ en 2009) au titre de la consolidation de sociétés d'avitaillement; ces consolidations ont été effectuées conformément à la NOC-15.

Au 31 décembre 2010, le matériel volant comptait 17 appareils (17 en 2009) retirés du service, pour une valeur comptable nette de 4 \$ (22 \$ en 2009). En 2010, la Société a comptabilisé une perte de valeur de 7 \$ sur sa flotte d'appareils 767-200 de Boeing retirés du service.

Les intérêts capitalisés pendant l'exercice 2010 s'élèvent à 1 \$ à un taux d'intérêt de 6,68 % (4 \$ à un taux d'intérêt de 7,38 % en 2009).

L'amortissement des immobilisations corporelles s'est chiffré à 627 \$ en 2010 (602 \$ en 2009).

En 2010 :

- La Société a tiré un produit net supplémentaire de 20 \$ de la réalisation du volet restant de l'opération de cession-bail visant trois appareils 777 de Boeing qui avait été pratiquement menée à bien au quatrième trimestre de 2009. La Société a comptabilisé une perte de 1 \$ sur immobilisations en 2010 pour ce volet de l'opération.
- 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 \$.

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 »).
- 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.
- 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.

4. ACTIFS INCORPORELS

	2010	2009
Actifs à durée de vie indéfinie		
Droits relatifs à des désignations et créneaux aéroportuaires internationaux	310 \$	329 \$
Marque de commerce Air Canada	276	298
Autres marques de commerce	29	31
	615	658
Actifs à durée de vie limitée		
Affiliation à Star Alliance	125	131
Autres contrats ou relations clients	141	144
Actifs incorporels d'ordre technologique	277	254
	543	529
Amortissement cumulé		
Affiliation à Star Alliance	(42)	(37)
Autres contrats ou relations clients	(116)	(110)
Actifs incorporels d'ordre technologique	(160)	(124)
	(318)	(271)
Actifs à durée de vie limitée, montant net	225	258
	840 \$	916 \$

L'amortissement des actifs incorporels s'est chiffré à 47 \$ en 2010 (58 \$ en 2009).

Du fait de la comptabilisation au cours de l'exercice terminé le 31 décembre 2010 de l'avantage d'actifs d'impôts futurs qui existaient au nouveau départ, et pour lesquels une provision pour moins-value avait été comptabilisée, les actifs incorporels ont été réduits au prorata de 56 \$ (néant en 2009).

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, prise en compte dans les actifs incorporels d'ordre technologique.

5. DÉPÔTS ET AUTRES ACTIFS

	2010	2009
Dépôts liés à des appareils a)	131 \$	189 \$
Liquidités soumises à restrictions	130	121
Participation dans Aveos	Note 18 51	-
Actif au titre des prestations constituées	Note 8 28	-
Excédent des versements au titre des locations avions sur les frais de location	Note 2W 52	51
Dépôts liés aux régimes de retraite et avantages complémentaires	Note 18 20	43
Papier commercial adossé à des actifs	Note 15 29	29
Autres dépôts	34	24
Autres	37	13
	512 \$	470 \$

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

6. DETTE À LONG TERME ET OBLIGATIONS LOCATIVES

	Monnaie de base	Échéance définitive	Taux d'intérêt réel (%)	2010	2009
Financement des appareils Embraer a)	USD	2017-2021	2,18-8,49	1 041 \$	1 164 \$
Financement des appareils Boeing b)	USD	2019-2021	0,29-5,69	386	450
Financement des appareils Boeing c)	JPY	2020	0,33	207	210
Billets garantis prioritaires de 1 ^{er} rang d)	USD	2015	9,25	597	-
Billets garantis prioritaires de 1 ^{er} rang d)	CDN	2015	10,13	300	-
Billets garantis prioritaires de 2 ^e rang d)	USD	2016	12,00	199	-
Facilité de crédit à terme e)	CDN	2014	-	-	593
Entités locatrices d'avions – dette f) Note 2Z				533	662
Emprunt à terme exigible en 2013 g)	USD	2013	6,25	75	78
Contrats de vente conditionnelle h)	USD	2019	3,20-3,29	123	140
Sociétés d'avitaillement – dette i) Note 2Z				134	136
Financement des pièces de rechange j)	USD	2014	5,74	100	138
Financement des réacteurs de rechange k)	USD	2013	3,70	62	74
Financement des CRJ i)	CDN	2012	2,98	10	17
Financement du simulateur de vol GE m)	USD	2015	3,50	13	17
Dettes à long terme				3 780	3 679
Obligations locatives n)				755	904
Total de la dette et des obligations locatives				4 535	4 583
Rabais non amorti				(16)	-
Frais d'émission de titres de créance				(62)	(61)
Part à moins d'un an				(505)	(468)
Dettes à long terme et obligations locatives				3 952 \$	4 054 \$

Le taux d'intérêt réel mentionné dans le tableau ci-dessus est en date du 31 décembre 2010.

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

Se reporter à la note f) pour la description de la facilité de crédit conclue le 20 août 2010 afin de refinancer certains emprunts exigibles en 2011 et en 2012.

- a) Le financement des appareils d'Embraer s'établit à 1 046 \$ US au 31 décembre 2010 (1 112 \$ US au 31 décembre 2009). 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 796 \$ US, porte intérêt à des taux situés entre 6,39 % et 8,49 % (6,39 % et 8,49 % au 31 décembre 2009) et l'emprunt à taux variable, d'un capital de 250 \$ US, porte intérêt au TIOL à trois mois des États-Unis majoré de 1,9 % (de 2,18 % à 2,20 % au 31 décembre 2010 et de 2,15 % à 2,18 % au 31 décembre 2009). Le financement peut être remboursé en tout temps, en tout ou en partie, moyennant paiement des frais applicables. Il est garanti par les 60 appareils d'Embraer livrés, d'une valeur comptable de 1 527 \$.
- b) Le financement des appareils de Boeing s'établit à 388 \$ US au 31 décembre 2010 (430 \$ US au 31 décembre 2009), et provient du financement de garantie d'emprunt fourni par la Export-Import Bank of the United States (« 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 139 \$ US, porte intérêt à des taux se situant entre 5,41 % et 5,69 % (5,41 % et 5,69 % au 31 décembre 2009) et le financement à taux variable, d'un capital de 249 \$ US, porte intérêt au TIOL à trois mois des États-Unis (de 0,29 % à 0,31 % au 31 décembre 2010 et de 0,25 % à 0,28 % au 31 décembre 2009). Le financement peut être remboursé intégralement en tout temps, moyennant

paiement des frais applicables. Il est garanti principalement par cinq appareils livrés, d'une valeur comptable de 607 \$.

- c) Le financement des appareils de Boeing s'élève à 16 872 JPY au 31 décembre 2010 (18 671 JPY au 31 décembre 2009), 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 à trois mois (0,33 % au 31 décembre 2010 et de 0,46 % à 0,47 % au 31 décembre 2009). Le financement peut être remboursé intégralement en tout temps, moyennant paiement des frais applicables. Il est garanti principalement par deux appareils livrés, d'une valeur comptable de 225 \$.
- d) En 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 »). En août 2010, la Société a également réalisé un placement privé visant des billets garantis de deuxième rang d'un capital de 200 \$ US et échéant en 2016 (les « billets de deuxième rang » ou, collectivement avec les billets 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 la facilité de crédit décrite à la note e) ci-dessous, 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 31 décembre 2010 est négligeable. Si certains événements impliquant une modification du contrôle ou certaines ventes d'immobilisations ont lieu, la Société doit proposer le rachat des billets.

Les billets sont des obligations garanties de premier rang d'Air Canada, i) assorties d'une sûreté de premier rang (dans le cas des billets prioritaires de premier rang) ou d'une sûreté de deuxième rang (dans le cas des billets prioritaires 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 les permis d'exploitation de 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 une filiale d'Air Canada, sous réserve de certains seuils et de certaines exclusions.

- e) 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. 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. 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. 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.

Comme il est décrit ci-dessous en d), l'encours de la dette aux termes de cette facilité de 700 \$ a été remboursé en totalité lors de l'émission des billets 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 en 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.

La facilité de crédit portait intérêt au taux le plus élevé entre le taux des acceptations bancaires ou 3,00 %, plus 9,75 % (12,75 % au 31 décembre 2009).

Aux termes de la facilité de crédit, Air Canada a émis aux prêteurs, au moment du premier prélèvement de crédit de 600 \$, 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 initiaux a un prix d'exercice de 1,51 \$ l'action. Ils peuvent être exercés en tout temps et ils viennent à échéance quatre ans après la date d'émission. Si Air Canada ne 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 peuvent être exercés en tout temps et ils viennent à échéance 4 ans après la date d'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 \$.

- f) 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 2009). Ces appareils ont une valeur comptable de 698 \$ (798 \$ en 2009) 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 535 \$ US (533 \$) (633 \$ US (662 \$) au 31 décembre 2009); elle est résumée comme suit (en dollars canadiens) :

	Échéance définitive	2010	2009
CRJ	2011	138 \$	211 \$
767-300 de Boeing	2011-2016	123	141
A319 d'Airbus	2011-2014	170	192
A321 d'Airbus	2017	102	118
Total		533 \$	662 \$

En 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. L'accord de crédit porte intérêt au taux TIOL à un mois des États-Unis majoré de 5,50 %. 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.

La facilité 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 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 la facilité, 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 31 décembre 2010.

- g) L'encours au 21 décembre 2010 du financement d'emprunt à terme s'élève à 75 \$ US (75 \$ US au 31 décembre 2009). Le financement porte intérêt au TIOL à un mois majoré de 5,98 % (6,25 % au 31 décembre 2010 et 6,21 % au 31 décembre 2009) 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.
- h) Les contrats de vente conditionnelle représentent un capital impayé de 124 \$ US au 31 décembre 2010 (133 \$ US au 31 décembre 2009) 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 % (de 3,20 % à 3,29 % au 31 décembre 2010 et de 3,15 % à 3,31 % au 31 décembre 2009). 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 185 \$ au 31 décembre 2010.
- i) La Société est le principal bénéficiaire de certaines sociétés d'avitaillement au Canada. La dette porte intérêt à des taux variant de 2,93 % à 5,09 % et totalise 134 \$. Une tranche de 101 \$ 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 155 \$ au 31 décembre 2010.
- j) Capital impayé de 101 \$ US au 31 décembre 2010 au titre du financement des pièces de rechange (132 \$ US au 31 décembre 2009) échéant en 2014, remboursé, ainsi que les intérêts, par versements trimestriels à un taux d'intérêt variable correspondant au TIOL à trois mois majoré du taux différentiel du coût du financement pour les prêteurs et d'une marge de 3,00 % (5,74 % au 31 décembre 2010, 5,73 % au 31 décembre 2009). 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 214 \$. Les conventions de financement connexes prévoient certains tests mensuels de la valeur des garanties. Ces tests portent 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. Aucun remboursement par anticipation ou aucune garantie supplémentaire n'a été requise dans le cadre du test de la valeur des garanties. Les montants remboursés par anticipation sont portés en réduction de l'emprunt jusqu'à épuisement à l'échéance de celui-ci.
- k) Capital impayé de 63 \$ US au 31 décembre 2010 au titre du financement des moteurs de rechange (70 \$ US au 31 décembre 2009) échéant en 2013, remboursé, ainsi que les intérêts, 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 % (3,70 % au 31 décembre 2010 et 3,65 % au 31 décembre 2009). 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 110 \$.

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 2011, 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 54 \$ (54 \$ US). Aucun remboursement par anticipation ou aucune garantie supplémentaire n'a été requise dans le cadre du test de la valeur de marché. Ce montant diminue progressivement pour s'établir à 50 % du capital initial à l'échéance du prêt.

- l) Au 31 décembre 2010, le capital impayé sur les CRJ s'établissait à 10 \$ (17 \$ au 31 décembre 2009). Le capital et les intérêts sont payés par versements trimestriels jusqu'à l'échéance en 2012. Le financement porte intérêt à un taux variable établi selon le taux des acceptations bancaires canadiennes à trois mois, majoré de 1,70 % (2,98 % au 31 décembre 2010 et 2,13 % au 31 décembre 2009). Le financement peut être remboursé en tout temps, en tout ou en partie, moyennant paiement des frais applicables. L'emprunt est garanti par quatre appareils, d'une valeur comptable de 21 \$.
- m) Capital impayé de 13 \$ US au 31 décembre 2010 au titre du financement du simulateur de vol GE (16 \$ US au 31 décembre 2009) échéant en 2015, remboursé par versements trimestriels à un taux d'intérêt variable correspondant au TIOL à six mois majoré de 2,75 % (3,50 % au 31 décembre 2010 et 3,19 % au 31 décembre 2009), payable d'avance à toute date de versement d'intérêt après le 21 septembre 2009, sans paiement des frais applicables. L'emprunt est garanti principalement par du matériel d'entraînement au vol d'une valeur comptable actuelle de 26 \$.
- n) Les obligations locatives, liées aux installations et à 40 appareils totalisent 755 \$ (82 \$ et 670 \$ US) contre 904 \$ (83 \$ et 784 \$ US) au 31 décembre 2009. La dette porte intérêt à un taux effectif moyen pondéré d'environ 8 % et les échéances définitives sont échelonnées entre 2013 et 2033. En 2010, la Société a constaté des intérêts débiteurs de 75 \$ (102 \$ en 2009) 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 21 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. 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 recouvrés 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 2011, en partant de l'hypothèse que les appareils correspondants ont une valeur de néant, est de 457 \$ (459 \$ US). Ce montant s'élimine progressivement jusqu'à l'échéance des contrats correspondants. En septembre 2010, une garantie additionnelle de 48 \$ consistant en des dépôts en espèces a été fournie après évaluation de la juste valeur pour certains contrats de location d'appareils A340 et A330. Cette sortie de fonds est classée sous la rubrique « Investissement » dans l'état consolidé des flux de trésorerie.

En 2010, la Société a payé des intérêts sur la dette à long terme et les obligations locatives de 276 \$ (326 \$ en 2009).

Voir la note 14 pour les obligations de la Société au titre du remboursement du capital et des intérêts de sa dette au 31 décembre 2010.

7. IMPÔTS SUR LES BÉNÉFICES FUTURS

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

	2010	2009
Passif		
Impôts exigibles a)	(5) \$	(10) \$
Passif d'impôts sur les bénéfices futurs b)	(80)	(85)
	(85) \$	(95) \$

a) Impôts exigibles

Air Canada doit un montant de 5 \$ au titre des impôts exigibles, dont une tranche de 2 \$ est prise en compte dans les Créditeurs et charges à payer et le montant résiduel est comptabilisé dans les Autres passifs à long terme.

b) Passif d'impôts sur les bénéfices futurs

Il a été retenu en hypothèse que certains actifs incorporels et autres actifs, dont le coût fiscal est de néant et la valeur comptable s'établit à environ 615 \$, 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 80 \$.

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

	2010	2009
Actifs d'impôts futurs		
Report de pertes prospectif	496 \$	689 \$
Obligations au titre des avantages postérieurs à l'emploi	287	322
Provisions comptables non déductibles actuellement aux fins fiscales	101	144
Excédent de l'amortissement fiscal des immobilisations corporelles sur l'amortissement comptable	41	-
Gains reportés	35	24
Autres	111	91
Total des actifs d'impôts futurs	1 071	1 270
Passifs d'impôts futurs		
Excédent de l'amortissement comptable des immobilisations corporelles sur l'amortissement fiscal	-	153
Actifs incorporels	110	120
Autres	53	39
Total des passifs d'impôts futurs	163	312
Actifs d'impôts futurs, montant net	908	958
Moins provision pour moins-value c)	988	1 043
Passifs d'impôts futurs constatés, montant net	(80) \$	(85) \$

c) Provision pour moins-value

La Société a déterminé qu'il est plus probable qu'improbable que des actifs d'impôts futurs de 988 \$ 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.

La charge (l'économie) d'impôts diffère du montant qui aurait résulté de l'application des taux d'imposition prescrits par les lois au résultat avant charge d'impôts selon la ventilation suivante :

	2010	2009
Charge (économie) d'impôts selon les taux d'imposition fédéral et provincial combinés	47 \$	(9) \$
Part non imposable des gains en capital	(23)	(105)
Charges non déductibles (bénéfice non imposable)	(11)	7
Effet de la modification de taux d'imposition sur les impôts sur les bénéfices futurs	7	76
Autres	(18)	(15)
	2	(46)
Provision pour moins-value (voir la note c) ci-dessus)	46	41
Charge (économie) d'impôts sur les bénéfices	48 \$	(5) \$

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

	2010	2009
Économie d'impôts exigibles	(4) \$	(7) \$
Économie d'impôts futurs liée aux écarts temporaires	(1)	(115)
Charge d'impôts futurs liée à la modification des taux d'imposition	7	76
Charge d'impôts futurs liée à la provision pour moins-value	46	41
Charge (économie) d'impôts sur les bénéfices	48 \$	(5) \$

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 paiements d'impôts sur les bénéfices effectués par la Société en 2010 s'élèvent à 4 \$, contre des économies de 5 \$ en 2009.

Les soldes des attributs fiscaux au 31 décembre 2010, à savoir les soldes des pertes autres qu'en capital reportées, varient selon le territoire fiscal. Les échéances des pertes fiscales autres que des pertes en capital, selon le régime fédéral, sont les suivantes :

	Pertes fiscales
2026	2 \$
2027	524
2028	904
2029	431
2030	11
	1 872 \$

Les pertes en capital nettes se chiffrent à néant au 31 décembre 2010 (néant en 2009).

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 ainsi qu'aux employés de la Société qui étaient détachés par contrat à Aéroplan jusqu'au 1^{er} juin 2009, plusieurs régimes à prestations ou à cotisations déterminées offrant des avantages de retraite, des avantages complémentaires de retraite et des avantages postérieurs à l'emploi.

La Société est l'administratrice et la promotrice 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 postérieures à l'emploi et des prestations complémentaires de retraite. Les prestations postérieures à l'emploi portent sur les prestations d'invalidité offertes aux 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 Aveos et cotisent aux régimes de retraite à prestations déterminées dont la Société est la promotrice. 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 employés de la Société ont travaillé pour Aéroplan jusqu'au 1^{er} juin 2009, date de transfert à Aéroplan, puis ils ont cessé d'accumuler des prestations aux termes des régimes de retraite à prestations déterminées dont la Société est la promotrice et aux termes des régimes d'avantages sociaux futurs en matière de soins de santé, d'assurance vie et d'assurance invalidité dont la Société est la promotrice. Les présents états financiers consolidés comprennent tous les actifs et passifs des régimes dont la Société est la promotrice. La charge au titre des prestations comprend les charges relatives à l'ensemble des participants aux régimes, après déduction des coûts répercutés sur 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 d'Aveos, les coûts des services passés pour les régimes de retraite d'Aéroplan ainsi que la part du coût des avantages postérieurs à l'emploi et des avantages complémentaires de retraite qui revient à Aveos, laquelle est établie à partir de calculs actuariels propres au groupe d'employés concernés. Pour l'exercice terminé le 31 décembre 2010, le recouvrement de coûts se chiffre à 27 \$ (32 \$ pour 2009).

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 avantages complémentaires d'Air Canada, a cessé à la date d'entrée en service chez Aéroplan. Air Canada et Aéroplan poursuivent les négociations concernant les conditions du transfert des régimes de retraite et certaines conséquences de ce transfert. 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 2010 jusqu'à l'issue des négociations. Depuis la transition, Aéroplan verse 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. En 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 43 \$ ainsi qu'une réduction de 43 \$ de l'obligation au titre des prestations, en plus du transfert de paiements en espèces de 2 \$ déjà effectués dans le cadre de l'Entente sur les régimes de retraite et les avantages complémentaires. Un montant de 1 \$ a également été comptabilisé relativement à l'Entente sur les régimes de retraite et les avantages complémentaires. Le règlement a été comptabilisé dans les gains (pertes) actuariels non amortis lors de la réévaluation annuelle du 31 décembre 2010 et il sera amorti sur la période d'activité résiduelle moyenne prévue, le cas échéant.

Comme il est indiqué à la note 2B, 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 2010, d'après les évaluations actuarielles qui ont servi à déterminer certains besoins en capitalisation en 2010, le déficit global de solvabilité des régimes de retraite agréés s'élevait à 2 728 \$. Les prochaines évaluations actuarielles seront en date du 1^{er} janvier 2011 et seront établies au premier semestre de 2011 mais, comme il est mentionné ci-après, elles n'entraîneront pas d'augmentation sur les obligations de capitalisation des régimes de retraite au titre des coûts des services passés pour 2011.

En juillet 2009, le gouvernement fédéral a adopté le *Règlement sur la capitalisation des régimes de pension d'Air Canada (2009)* (le « règlement de 2009 »). 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* (Canada) 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 au troisième trimestre de 2009 dans la foulée des protocoles sur les retraites conclus avec tous les syndicats canadiens représentant des salariés de la Société (« les protocoles sur les retraites »). 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 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 2010 se sont élevées à 243 \$.

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 411 \$ de l'obligation au titre des régimes de retraite et par une diminution de 9 \$ de la charge de retraite. Une diminution de 0,25 % du taux d'actualisation se traduit par une augmentation de 411 \$ de l'obligation au titre des régimes de retraite et par une diminution de 8 \$ 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 duration 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 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.

Réforme de l'assurance-maladie aux États-Unis

La Société est promotrice de certains régimes d'assurance-maladie complémentaires aux États-Unis sur lesquels se répercutent les lois sur la réforme de l'assurance-maladie aux États-Unis, entrées en vigueur en mars 2010. Aux termes de ces lois, les modifications apportées aux régimes comprendront la suppression des plafonds de prestations à vie. Ces lois ont eu pour effet d'accroître de 55 \$ l'obligation de la Société au titre des prestations des régimes complémentaires de retraite. Le montant est comptabilisé en totalité au titre des pertes actuarielles et sera comptabilisé dans la charge de retraite sur la durée de service résiduelle moyenne prévue à compter de 2011.

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	
	2010	2009	2010	2009
Variation de l'obligation au titre des prestations				
Obligation au titre des prestations au début de l'exercice	11 937 \$	10 729 \$	851 \$	790 \$
Coûts des services rendus au cours de l'exercice	160	123	53	50
Coûts financiers	748	760	53	54
Cotisations salariales	76	78	-	-
Prestations versées	(770)	(724)	(59)	(58)
Perte actuarielle	1 501	1 015	110	33
Écart de change	(33)	(44)	(8)	(18)
	13 619	11 937	1 000	851
Variation de l'actif des régimes				
Juste valeur de l'actif des régimes au début de l'exercice	10 751	9 717	-	-
Rendement réel de l'actif des régimes	1 270	1 296	-	-
Cotisations patronales	243	389	59	58
Cotisations salariales	76	78	-	-
Quote-part des cotisations aux termes des protocoles sur les retraites	-	28	-	-
Prestations versées	(770)	(724)	(59)	(58)
Écart de change	(28)	(33)	-	-
	11 542	10 751	-	-
Déficit à la fin de l'exercice	2 077	1 186	1 000	851
Coûts des services rendus au cours d'exercices antérieurs non constatés	(2)	(2)	-	-
Gain (perte) actuariel net non constaté	(2 104)	(1 079)	129	258
Provision pour moins-value sur les prestations constituées	1	15	-	-
Obligation nette (actif) au titre des prestations	(28) \$	120 \$	1 129 \$	1 109 \$
Hypothèses actuarielles moyennes pondérées ayant servi au calcul de l'obligation au titre des prestations constituées				
Taux d'actualisation	5,50 %	6,40 %	4,25-5,50 %	4,75-6,40 %
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 a été utilisé pour déterminer l'obligation nette au titre des prestations des régimes de retraite pour 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 :

	2010	2009
Régimes agréés canadiens	1 238 \$	496 \$
Régimes des États-Unis, du Royaume-Uni et du Japon	98	78
Régimes complémentaires	755	653
	2 091 \$	1 227 \$

Sur une base comptable, le déficit net des régimes de retraite au 31 décembre 2010 s'est établi à 2 077 \$, contre 1 186 \$ au 31 décembre 2009. 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 dans une certaine mesure 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 :

	2010	2009
Actif au titre des prestations de retraite comptabilisé dans les dépôts et autres actifs	28 \$	- \$
Passif au titre des prestations constituées comptabilisé dans l'obligation au titre des prestations de retraite	- \$	120 \$
Avantages complémentaires de retraite	1 129	1 109
Obligation nette au titre des prestations	1 129	1 229
Partie à moins d'un an	(70)	(66)
Passif au titre des prestations de retraite et avantages complémentaires	1 059 \$	1 163 \$

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 verser en 2011. 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	
	2010	2009	2010	2009
Ventilation de la charge de retraite périodique nette				
Coûts des services rendus au cours de l'exercice	160 \$	123 \$	53 \$	50 \$
Coûts financiers	748	760	53	54
Rendement réel de l'actif des régimes	(1 270)	(1 296)	-	-
Perte actuarielle sur l'obligation au titre des prestations	1 501	1 015	110	33
Coûts engagés pendant l'exercice	1 139	602	216	137
Écart entre les coûts engagés et les coûts constatés pendant l'exercice en ce qui concerne ce qui suit :				
Rendement de l'actif des régimes	469	460	-	-
Gain actuariel	(1 499)	(1 068)	(132)	(62)
Augmentation (diminution) de la provision sur moins-value sur l'actif des prestations constituées	(14)	6	-	-
Charge de retraite périodique nette liée aux régimes	95	-	84	75
Montant répercuté sur Aveos et Aéroplan	(16)	(20)	(11)	(12)
Charge nette au titre des régimes de retraite à prestations déterminées et d'avantages complémentaires	79 \$	(20) \$	73 \$	63 \$
Hypothèses actuarielles moyennes pondérées ayant servi au calcul de l'obligation au titre des prestations constituées				
Taux d'actualisation	6,40 %	7,35 %	5,75-6,40 %	6,25-7,35 %
Taux prévu de rendement à long terme de l'actif des régimes	7,00 %	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 2010 et de 2,5 % 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 2010, 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 2009). 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 2 \$ le total des coûts des services rendus et des coûts financiers, et de 47 \$ 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 46 \$ l'obligation correspondante.

Composition de l'actif des régimes de retraite

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

	2010	2009	Répartition cible ¹⁾
Actifs non jumelés (principalement des actions)	54,0 %	55,9 %	54,4 %
Actifs jumelés (principalement des obligations canadiennes)	46,0 %	43,4 %	45,6 %
Trésorerie et placements à court terme	0,0 %	0,7 %	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 2010. 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 2010, l'actif jumelé avait une exposition supplémentaire de 15 % aux dérivés afin de couvrir le risque de taux d'intérêt lié au passif des régimes de retraite.

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 2 \$ pour l'exercice clos le 31 décembre 2010 (1 \$ en 2009).

9. AUTRES PASSIFS À LONG TERME

	2010	2009
Passif au titre des contrats de location avions défavorables a)	25 \$	31 \$
Produits d'obligations contractuelles b)	107	107
Excédent des versements au titre des locations avions sur les frais de location	32	41
Passif à long terme lié au personnel c)	25	33
Passif au titre de la sécurité des travailleurs et de l'assurance contre les accidents du travail	42	40
Gains reportés sur les contrats de cession-bail d'appareils	62	69
Garantie liée à des ententes de crédit-bail et autres dépôts	46	33
Autres d)	143	101
	482 \$	455 \$

- 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 :

	2010	2009
Solde au début de l'exercice	61 \$	54 \$
Accroissement des intérêts	2	3
Charges (crédits) constatées au titre des salaires et charges sociales	(2)	30
Décaissements	(21)	(26)
Fin de l'exercice	40	61
Part à moins d'un an incluse dans les Crédeurs et charges à payer	(15)	(28)
	25 \$	33 \$

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. 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 en 2010.

- d) Le poste « Autres » comprend les obligations liées à la mise hors service d'immobilisations de la Société. 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 10 \$ (40 \$ avant actualisation) (9 \$ (40 \$ avant actualisation) en 2009) 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 2009), 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 »). 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. Aux termes du régime d'intéressement à long terme, 19 470 294 actions peuvent être émises à l'égard 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 :

	2010	2009
Charge de rémunération (en millions de dollars)	1 \$	2 \$
Nombre d'options sur actions attribuées à des salariés d'Air Canada	50 000	2 330 000
Moyenne pondérée de la juste valeur par option attribuée (en dollars)	1,06 \$	1,06 \$
Juste valeur globale des options sur actions attribuées (en millions de dollars)	- \$	2 \$
Hypothèses relatives à la moyenne pondérée :		
Taux d'intérêt sans risque	2,55-3,23 %	1,73-3,14 %
Volatilité prévue	80,0-83,6 %	83,0-84,7 %
Rendement des actions	0 %	0 %
Durée de vie prévue des options (en années)	4,50	4,50

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

	2010		2009	
	Options	Prix d'exercice moyen pondéré par action	Options	Prix d'exercice moyen pondéré par action
Options au début de l'exercice	3 963 474	8,66 \$	1 701 447	19,14 \$
Options attribuées	50 000	1,85	2 330 000	1,32
Options exercées	(5 625)	1,59	-	-
Options éteintes	(719 918)	19,63	(67 973)	19,44
Options en cours à la fin de l'exercice	3 287 931	6,17 \$	3 963 474	8,66 \$
Options pouvant être exercées à la fin de l'exercice	1 038 986	14,42 \$	551 544	19,60 \$

Fourchette des prix d'exercice	Dates d'échéance	Options en cours – 2010			Options pouvant être exercées – 2010	
		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	566 457	3	21,00 \$	566 457	21,00 \$
11,08 \$ - 18,60 \$	2014	345 474	4	14,89	180 404	14,89
8,51 \$	2015	11 000	5	8,51	2 750	8,51
0,97 \$ - 1,59 \$	2016	2 315 000	6	1,32	289 375	1,32
1,78 \$-1,91 \$	2017	50 000	7	1,85	-	-
		3 287 931		6,17 \$	1 038 986	14,42 \$

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 \$

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 et elle est généralement 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 ne peuvent être échangées que contre des actions d'Air Canada achetées sur le marché secondaire et/ou l'équivalent en espèces au gré du conseil d'administration. 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 du conseil d'administration.

La charge de rémunération ayant trait aux UAR en 2010 a été de 4 \$ (moins de 1 \$ en 2009).

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

	2010	2009
UAR au début de l'exercice	1 653 064	1 671 068
UAR attribuées	2 532 337	11 591
UAR éteintes	(595 952)	(29 595)
UAR en circulation à la fin de l'exercice¹⁾	3 589 449	1 653 064

¹⁾ Au 31 décembre 2010, aucune UAR n'était acquise. Le nombre total d'UAR en circulation englobe 3 586 949 UAR qui donnent aux employés le droit de recevoir, au gré du conseil d'administration, des actions d'Air Canada achetées sur le marché secondaire et/ou l'équivalent en espèces (1 091 218 UAR au 31 décembre 2009). Au 31 décembre 2010, le passif lié à ces UAR était de 5 \$.

Se reporter à la note 15 pour une description des instruments dérivés dont se sert la Société pour couvrir la vulnérabilité des flux de trésorerie aux UAR attribuées.

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 2010, la Société a comptabilisé une charge de rémunération de moins de 1 \$ (moins de 1 \$ en 2009).

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	2010	2009
Actions émises et en circulation		
Actions à droit de vote variable de catégorie A	64 275 209	56 586 112
Actions à droit de vote de catégorie B	214 697 175	221 560 947
Total des actions émises et en circulation	278 972 384	278 147 059
Actions ordinaires pouvant être émises		
Bons de souscription (voir la note ci-dessous)	89 430 300	90 250 000
Options sur actions	3 287 931	3 963 474
Unités d'actions liées au rendement	2 500	561 846
Total des actions ordinaires pouvant être émises	92 720 731	94 775 320

Le tableau qui suit présente les variations en 2010 du nombre d'actions émises et en circulation et leur valeur inscrite, déduction faite des frais d'émission.

Exercice terminé le 31 décembre 2010	Nombre d'actions	Valeur
Actions émises au début de l'exercice	278 147 059	532 \$
Actions émises à l'exercice d'options sur actions	5 625	-
Actions émises à l'exercice de bons de souscription	819 700	2
Actions émises à la fin de l'exercice	278 972 384	534 \$

Actions ordinaires

Au 31 décembre 2010, 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 émise et en circulation 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 2010 :

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	2,6
19 octobre 2009	5 000 000	1,44 \$	19 octobre 2013	2,8
27 octobre 2009	79 430 300	2,20 \$	27 octobre 2012	1,8
	89 430 300			

En 2009, 90 250 000 bons de souscription ont été émis. De ce nombre, 10 000 000 de bons de souscription ont été émis dans le cadre de la facilité de crédit (décrite à la note 6e)) et 80 250 000 l'ont été dans le cadre du placement public d'actions et de bons de souscription décrit ci-après. En 2010, 819 700 bons de souscription ont été exercés pour une contrepartie en espèces de 2 \$.

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.

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)	2010	2009
Numérateur :		
Numérateur utilisé pour le calcul du résultat de base et dilué par action :		
Bénéfice net (perte)	107 \$	(24) \$
Dénominateur :		
Nombre moyen pondéré d'actions	278	132
Effet des titres potentiellement dilutifs :		
Actions dont l'émission est conditionnelle	-	5
Bons de souscription	13	-
Options d'achat d'actions	1	-
Unités d'actions liées au rendement	-	-
	14	5
Ajout de l'effet antidilutif	-	(5)
Dénominateur ajusté servant au calcul du résultat dilué par action	292	132
Bénéfice (perte) par action – de base	0,38 \$	(0,18) \$
Bénéfice (perte) par action – diluée	0,37 \$	(0,18) \$

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 2009, jusqu'à la date de leur émission, le 26 octobre 2009.

N'entrent pas dans le calcul du résultat dilué par action pour 2010 les 2 368 152 options en cours (3 724 659 en 2009) 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 2 500 unités d'actions liées au rendement réglées en instruments de capitaux propres qui étaient en circulation au 31 décembre 2010 (561 846 en 2009), la direction ayant déterminé que les critères d'acquisition fondés sur le rendement ne seraient pas respectés. Tous les bons de souscription en circulation ont été inclus dans le calcul du résultat dilué par action pour 2010. En 2009, 90 001 652 bons de souscription avaient été exclus du calcul du résultat dilué par action, étant donné que leurs 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	2010	2009
Lignes intérieures	3 790 \$	3 591 \$
Lignes transfrontalières Canada-États-Unis	1 797	1 641
Lignes transatlantiques	1 962	1 721
Lignes transpacifiques	1 087	829
Autres	791	717
	9 427 \$	8 499 \$

Produits fret	2010	2009
Lignes intérieures	69 \$	63 \$
Lignes transfrontalières Canada-États-Unis	17	14
Lignes transatlantiques	164	127
Lignes transpacifiques	164	112
Autres	52	42
	466 \$	358 \$

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 2010, 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 janvier 2011, Boeing a annoncé qu'elle avait reporté la première livraison d'appareils 787 du premier au troisième trimestre de 2011. La première livraison d'appareils 787 de Boeing à la Société est actuellement prévue pour le deuxième semestre de 2013. L'incidence éventuelle de l'annonce de janvier 2011 par Boeing sur les livraisons d'appareils 787 à la Société, s'il en est, n'a pas encore été déterminée.

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 2010, 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 4 504 \$ (dont 2 962 \$ 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 2010 à midi, soit 0,9946 \$ 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 2010. Les autres immobilisations faisant l'objet d'un engagement ont principalement trait à des bâtiments et à des projets d'améliorations locatives.

	2011	2012	2013	2014	2015	Par la suite	Total
Engagements d'immobilisations	86 \$	112 \$	700 \$	932 \$	624 \$	2 050 \$	4 504 \$

Engagements au titre de contrats de location-exploitation

Au 31 décembre 2010, 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 2 217 \$ aux taux de change en vigueur à la fin de l'exercice.

	2011	2012	2013	2014	2015	Par la suite	Total
Matériel volant	335 \$	316 \$	295 \$	230 \$	178 \$	554 \$	1 908 \$
Autres immobilisations	47	39	38	36	32	117	309
Total	382 \$	355 \$	333 \$	266 \$	210 \$	671 \$	2 217 \$

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 25 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 :

	2011	2012	2013	2014	2015	Par la suite	Total
Sous-locations à Jazz imputées à l'exercice	76 \$	76 \$	76 \$	76 \$	74 \$	449 \$	827 \$

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 du CAC de Jazz et des contrats d'achat de capacité conclus avec d'autres transporteurs régionaux se chiffraient respectivement à quelque 749 \$ (732 \$ en 2009) et à 29 \$ (29 \$ en 2009). Selon les conditions modifiées décrites à la note 2D, 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 de comparaisons des coûts de Jazz avec ceux d'autres transporteurs régionaux, dont l'une qui est en cours. Les mesures découlant des résultats de cette comparaison seront mises en vigueur avec effet rétroactif au 1^{er} janvier 2010.

Analyse des échéances

Les obligations de remboursement du capital et des intérêts au 31 décembre 2010 sur la dette à long terme et les obligations locatives s'établissent comme suit :

Capital	2011	2012	2013	2014	2015	Par la suite	Total
Obligations liées à la dette à long terme	514 \$	293 \$	363 \$	200 \$	1 103 \$	1 307 \$	3 780 \$
Obligations locatives	96	105	94	90	144	226	755
	610 \$	398 \$	457 \$	290 \$	1 247 \$	1 533 \$	4 535 \$

Intérêts	2011	2012	2013	2014	2015	Par la suite	Total
Obligations liées à la dette à long terme	218 \$	199 \$	186 \$	171 \$	126 \$	103 \$	1 003 \$
Obligations locatives	68	59	49	39	29	85	329
	286 \$	258 \$	235 \$	210 \$	155 \$	188 \$	1 332 \$

Dans le tableau ci-dessus, les obligations de remboursement du capital ne tiennent pas compte des frais de transaction et des escomptes reportés de 78 \$ 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 2010. Elle ne tient pas compte de l'incidence de la facilité d'emprunt conclue avec GE Japan décrite à la note 6. Un éventuel prélèvement sur cette facilité d'emprunt réduira les flux de trésorerie nets du montant des tranches de la dette venant à échéance refinancées de 125 \$ en 2011 et de 43 \$ en 2012, montants contrebalancés en partie par les remboursements du capital et les paiements d'intérêts aux termes de la facilité d'emprunt.

	2011	2012	2013	2014	2015	Par la suite	Total
Obligations liées à la dette à long terme	732 \$	492 \$	549 \$	371 \$	1 229 \$	1 410 \$	4 783 \$
Obligations locatives	164	164	143	129	173	311	1 084
Créditeurs et charges à payer	1 182	-	-	-	-	-	1 182
	2 078 \$	656 \$	692 \$	500 \$	1 402 \$	1 721 \$	7 049 \$

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^{MD} à Aéroplan. Pour 2011, ce nombre minimal de milles est estimé à 216 \$. L'engagement annuel correspond à 85 % du nombre total moyen de milles Aéroplan^{MD} 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 2010, les achats, par la Société, de milles à Aéroplan se sont chiffrés à 262 \$.

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

	Valeurs comptables					31 décembre 2009
	31 décembre 2010					
	Classement des instruments financiers					
	Détenus à des fins de transaction	Détenus jusqu'à leur échéance	Prêts et créances	Passifs évalués au coût après amortissement	Total	
Actifs financiers						
Trésorerie et équivalents de trésorerie	1 090 \$	- \$	- \$	- \$	1 090 \$	1 115 \$
Placements à court terme	1 102	-	-	-	1 102	292
Liquidités soumises à restrictions	80	-	-	-	80	78
Débiteurs	-	-	641	-	641	701
Dépôts de garantie sur dérivés liés au carburant	-	-	-	-	-	43
Dépôts et autres actifs						
Liquidités soumises à restrictions	130	-	-	-	130	121
Papier commercial adossé à des actifs	29	-	-	-	29	29
Dépôts liés à des appareils et autres dépôts	-	185	-	-	185	256
Instruments dérivés						
Dérivés liés au carburant	33	-	-	-	33	-
Contrats à terme sur actions	9	-	-	-	9	-
Swaps de taux d'intérêt	13	-	-	-	13	11
	2 486 \$	185 \$	641 \$	- \$	3 312 \$	2 646 \$
Passifs financiers						
Créiteurs	- \$	- \$	- \$	1 179 \$	1 179 \$	1 215 \$
Partie à moins d'un an de la dette à long terme et des obligations locatives	-	-	-	505	505	468
Dette à long terme et obligations locatives	-	-	-	3 952	3 952	4 054
Instruments dérivés						
Dérivés liés au carburant	-	-	-	-	-	31
Dérivés sur devises	3	-	-	-	3	4
	3 \$	- \$	- \$	5 636 \$	5 639 \$	5 772 \$

Le classement des instruments financiers n'a subi aucun changement depuis le 31 décembre 2009.

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 11 \$ (10 \$ en 2009), 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 \$ (7 \$ en 2009) 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

	2010	2009
Dérivés liés au carburant auxquels ne s'applique pas la comptabilité de couverture	(11) \$	102 \$
Autres	8	(7)
Gain (perte) sur instruments financiers comptabilisés à la juste valeur¹⁾	(3) \$	95 \$

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, le risque lié à la rémunération à base d'actions et le risque de marché en recourant à divers instruments financiers dérivés sur taux d'intérêt, devises, prix du carburant et autres. La Société ne recourt aux instruments financiers dérivés qu'aux fins de la gestion des risques et non à des fins spéculatives. Aucune variation des flux de trésorerie liée à des instruments dérivés ne vise par conséquent à être compensée par des variations des flux de trésorerie liées au risque faisant l'objet de la couverture.

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 il est fonction d'un objectif à long terme de 60 % à taux fixe et 40 % à taux variable, mais il permet une certaine flexibilité à court terme en fonction des conditions qui prévalent sur le marché. Le ratio au 31 décembre 2010 est de 69 % à taux fixe pour 31 % à taux variable, compte tenu de l'incidence des positions sur swaps de taux d'intérêt (59 % et 41 %, respectivement, au 31 décembre 2009).

Suivent les dérivés employés pour les activités de gestion du risque de taux d'intérêt et les ajustements comptabilisés au cours de l'exercice 2010 :

- En 2010, le contrat de swap de taux d'intérêt relativement à la facilité décrite à la note 6e) a été résilié. 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 \$ (perte de 1 \$ en 2009) a été comptabilisé dans les Gains sur instruments financiers comptabilisés à la juste valeur relativement à ce dérivé.
- Au 31 décembre 2010, la Société était partie à deux contrats de swap de taux d'intérêt d'une valeur notionnelle totale de 80 \$ (80 \$ US) (92 \$ (88 \$ US) en 2009) 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 2010, ces contrats avaient une juste valeur de 13 \$, avec position favorable à la Société (12 \$, avec position favorable à la Société, en 2009). Ces instruments dérivés n'ont pas été désignés comme couvertures aux fins comptables et sont comptabilisés à la juste valeur. En 2010, la Société a inscrit un gain de 6 \$ dans le poste « Gains sur instruments financiers comptabilisés à la juste valeur » relativement à ces dérivés (perte de 9 \$ en 2009).

Les intérêts créditeurs tiennent compte de 15 \$ (10 \$ en 2009) 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 monnaies étrangères.

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 2010, cette conversion a permis de combler environ 32 % du déséquilibre, le reste, soit 68 %, 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 des ajustements comptabilisés au cours de 2010 :

- Au 31 décembre 2010, la Société avait en cours des contrats d'options sur devises visant l'achat de dollars américains au moyen de dollars canadiens relativement à 223 \$ (224 \$ US) et l'achat d'eurodollars au moyen de dollars canadiens relativement à 15 \$ (11 €) échéant en 2011 (au 31 décembre 2009 : contrats relativement à 99 \$ (95 \$ US)). La juste valeur de ces contrats sur devises au 31 décembre 2010 était de 3 \$ avec position favorable aux contreparties (4 \$, avec position favorable aux contreparties en 2009). Ces instruments dérivés n'ont pas été désignés comme couvertures aux fins comptables et sont évalués à la juste valeur. En 2010, un gain de 2 \$ a été constaté dans le poste « Gain (perte) de change » relativement à ces dérivés (perte de 7 \$ en 2009).

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. 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 ces contrats seront réglés 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. En 2010, un gain de 4 \$ a été comptabilisé. Au 31 décembre 2010, la juste valeur des contrats à terme sur actions s'élève à 9 \$, avec position favorable à Air Canada et elle est comptabilisée dans les dépôts et autres actifs.

Risque de liquidité

Le risque de liquidité correspond au risque que la Société éprouve des difficultés à honorer les engagements liés à ses passifs financiers et autres obligations contractuelles. La Société contrôle et gère le risque de liquidité en préparant des prévisions de trésorerie à cycle continu, en surveillant l'état et la valeur des actifs disponibles pour garantir les arrangements de financement, en préservant sa marge de manœuvre relativement à ces arrangements et en établissant des programmes pour surveiller et observer les conditions des ententes de financement. À cet égard, la Société a pour objectif principal de maintenir un solde minimum de trésorerie non affectée supérieur à un niveau de liquidité cible de 15 % des produits d'exploitation annuels. Au 31 décembre 2010, le solde de la trésorerie, des équivalents de trésorerie et des placements à court terme s'établissait à 2 192 \$, soit 20 % des produits d'exploitation de 2010.

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.

Se reporter à la rubrique sur le papier commercial adossé à des actifs ci-après 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 2010. 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'intérêt¹⁾	Risque de change²⁾		Autre risque de prix³⁾	
	Bénéfice	Bénéfice		Bénéfice	
	Augmentation de 1 %	Augmentation de 5 %	Diminution de 5 %	Augmentation de 10 %	Diminution de 10 %
Trésorerie et équivalents de trésorerie	11 \$	(13) \$	13 \$	- \$	- \$
Placements à court terme	11 \$	(6) \$	6 \$	- \$	- \$
Dépôts liés à du matériel volant	- \$	(5) \$	5 \$	- \$	- \$
Dette à long terme et obligations locatives	(13) \$	207 \$	(207) \$	- \$	- \$
Dérivés liés au carburant	- \$	- \$	- \$	35 \$	(22) \$
Dérivés liés au change	- \$	(19) \$	8 \$	- \$	- \$

¹⁾ Du fait des faibles 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 (la diminution) du change est attribuable au raffermissement (à l'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 augmentation ou une diminution 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.

Les principales ententes de traitement des cartes de crédit de la Société pour les prestations en Amérique du Nord devraient prendre fin à la fin de mai 2011. L'obligation de la Société de fournir un dépôt au fournisseur de services de traitement de cartes de crédit aux termes de ces ententes, ainsi que le montant de ce dépôt, sont déterminés au moyen d'une matrice évaluant, par trimestre, le ratio de couverture des charges fixes pour la Société et les liquidités non soumises à restrictions de la Société. La Société est aussi partie à des ententes avec ce fournisseur pour la prestation de certains services de traitement de cartes de crédit pour d'autres marchés que l'Amérique du Nord ainsi que pour ses opérations de fret partout dans le monde et ces ententes contiennent des obligations de dépôt semblables aux obligations décrites ci-dessus.

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 des ententes actuelles qui seront 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 de crédit

Le risque de crédit est le risque qu'une partie manque à l'une de ses obligations et amène de ce fait l'autre partie à subir une perte financière. Au 31 décembre 2010, 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. 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.

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

Risque lié au prix du carburant

Le risque lié au prix du carburant est le risque que les flux de trésorerie futurs découlant d'achats de carburéacteur fluctuent en raison de variations des prix du carburéacteur. 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 2010 :

- La Société a comptabilisé une perte de 11 \$ dans le gain (la perte) sur instruments financiers comptabilisés à la juste valeur au titre des dérivés liés au carburant (gain de 102 \$ en 2009).
- La Société a acheté des contrats d'option d'achat de pétrole brut et des tunnels couvrant le risque lié au carburant pour 2010 et 2011. La prime rattachée à ces contrats s'élève à 43 \$.
- Des contrats de dérivés liés au carburant ont été dénoués par règlement en espèces, ce qui a donné lieu à une juste valeur de 27 \$, avec position favorable aux contreparties (88 \$ avec position favorable aux contreparties en 2009).

Au 31 décembre 2010, Air Canada avait couvert environ 20 % de ses achats prévus de carburéacteur pour 2011 à un prix plafond moyen du West Texas Intermediate (« WTI ») de 92 \$ US le baril. Les contrats de la Société destinés à couvrir les achats prévus de carburéacteur pour l'exercice 2011 portent sur le pétrole brut. La juste valeur du portefeuille de dérivés liés au carburant au 31 décembre 2010 s'établit à 33 \$, avec position favorable à la Société (31 \$, avec position favorable aux contreparties en 2009). La Société n'avait pas de dépôts de garantie en cours auprès de ses contreparties au 31 décembre 2010 (dépôts de garantie de 43 \$ en 2009).

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 2010.

Instruments dérivés	Échéance	Volume (en barils)	Prix plancher moyen pondéré du pétrole WTI (en \$ US/baril)	Prix plafond moyen pondéré du pétrole WTI (en \$ US/baril)
Options d'achat	2011	4 400 000	s. o.	92 \$
Tunnels	2011	705 000	80 \$	95 \$

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. Les instruments dérivés que la Société utilise dans son programme de couverture, comme les options de vente intégrées à des tunnels, exposent la Société à la possibilité qu'elle soit tenue de fournir des dépôts de garantie à ses contreparties. Lorsque le prix du carburant baisse au point que la position sur dérivé de la Société soit une position de passif inférieure aux seuils de crédit établis avec les contreparties, la Société est tenue de fournir des garanties à ses contreparties.

La Société peut à l'occasion décider de modifier ou de restructurer son portefeuille de couvertures selon les conditions du marché. En 2010, la Société a modifié son portefeuille de couvertures liées au carburant en dénouant son swap et en vendant des tunnels d'option de vente pour un montant de 5 \$, avec position favorable aux contreparties. 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. En 2009, la Société a modifié son portefeuille de couvertures liées au carburant en dénouant son swap et en vendant des contrats d'option de vente pour un montant de 192 \$, avec position favorable aux contreparties.

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 l'opération de couverture qui avait été prévue a eu lieu. En 2010, un montant de 183 \$ a été reclassé du cumul des autres éléments du résultat étendu dans la charge de carburant avion (419 \$ en 2009). Le solde du cumul des autres éléments du résultat étendu ayant trait aux contrats de couverture liés au carburant a été ramené à zéro au 31 décembre 2010.

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

		2010	2009
État consolidé des résultats			
Charges d'exploitation			
Carburant avions	Perte efficace réalisée sur dérivés désignés en application de la comptabilité de couverture	(183) \$	(419) \$
Produits (charges) hors exploitation			
Gain (perte) sur instruments financiers comptabilisés à la juste valeur	Gain (perte) à la juste valeur de marché sur couvertures économiques	(11) \$	102 \$
État consolidé des autres éléments du résultat étendu			
	Perte efficace sur dérivés désignés en application de la comptabilité de couverture	s. o.	(1) \$
	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	183 \$	419 \$
	Impôt lié au reclassement	1 \$	4 \$

		2010	2009
Bilan consolidé			
Charges payées d'avance et autres actifs à court terme	Dépôts de garantie pour dérivés liés au carburant	- \$	43 \$
	Juste valeur de marché des dérivés liés au carburant	33 \$	- \$
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 (après impôts de néant en 2010 et de 1 \$ en 2009)	- \$	(184) \$

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 et les placements à court terme 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 taux d'intérêt, des contrats à terme sur actions, des swaps de devises et des dérivés liés au carburant sont égales à leur juste valeur, 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, des conditions liées à des garanties éventuelles, des conditions actuelles des marchés du crédit et de l'estimation la plus récente des marges de crédit applicables à la Société selon des opérations récentes. La juste valeur estimative de la dette est de quelque 4 400 \$ et sa valeur comptable est établie à 4 457 \$.

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 2010	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	497 \$	- \$	497 \$	- \$
Placements à court terme	1 102	-	1 102	-
Dépôts et autres actifs				
Papier commercial adossé à des actifs	29	-	-	29
Instruments dérivés				
Dérivés liés au carburant	33	-	33	-
Contrats à terme sur actions	9	-	9	-
Swaps de taux d'intérêt	13	-	13	-
Total	1 683 \$	- \$	1 654 \$	29 \$

	31 décembre 2010	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 change	3 \$	- \$	3 \$	- \$
Total	3 \$	- \$	3 \$	- \$

Les actifs financiers détenus par des institutions financières sous forme d'encaisse et de liquidités soumises à restrictions 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 ». Il existe un marché privé restreint sur lequel peuvent être vendus certains de ces placements. La direction ne croit pas cependant que ce marché puisse être considéré comme un marché actif et elle a par conséquent estimé la juste valeur de ces placements au moyen de techniques d'évaluation. La valeur comptable au 31 décembre 2010 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 2010.

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. 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.

Aux 31 décembre, le calcul du capital total est le suivant :

	2010	2009
Dette à long terme et obligations locatives	3 952 \$	4 054 \$
Partie échéant à moins d'un an de la dette à long terme et des obligations locatives	505	468
Participation sans contrôle	4 457	4 522
Contrats de location-exploitation immobilisés	169	201
Dette ajustée et participation sans contrôle	2 595	2 513
Capitaux propres	7 221	7 236
Capital total	1 740	1 446
Dette ajustée et participation sans contrôle	7 221 \$	7 236 \$
Moins : trésorerie, équivalents de trésorerie et placements à court terme	(2 192)	(1 407)
Dette nette ajustée et participation sans contrôle	5 029 \$	5 829 \$
Ratio dette nette ajustée-total de la dette nette ajustée et des capitaux propres	74,3 %	80,1 %

La diminution de 800 \$ du montant comptabilisé au titre de la dette nette ajustée et de la participation sans contrôle en 2010 est en grande partie attribuable à l'augmentation du solde de trésorerie au cours de l'exercice.

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 ont enquêté ou 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 a collaboré 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. Air Canada est 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. Air Canada a été ou pourrait être citée comme partie défenderesse ou impliquée par ailleurs dans ces actions ou dans d'autres actions collectives ou poursuites relativement à ces allégations.

En 2008, Air Canada a constaté une provision d'un montant estimatif provisoire de 125 \$. Il s'agissait seulement d'une estimation fondée sur l'avancement des enquêtes à la date de l'estimation 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'était pas liée aux actions en justice et enquêtes dans tous les territoires de compétence, mais seulement à celles pour lesquelles elle disposait de suffisamment d'information pour en établir une. Le 9 novembre 2010, Air Canada a annoncé que la Commission européenne avait rendu une décision condamnant 12 transporteurs de fret aérien (y compris les groupes de transporteurs connexes) pour avoir enfreint la loi sur la concurrence de la Commission européenne en fixant certains tarifs et frais de transport de fret à diverses époques entre 1999 et 2006. Air Canada fait partie des transporteurs visés et se voit imposer une amende de 21 euros (environ 29 \$ CA à un taux de change de 1,3970 \$). Le montant de l'amende est couvert par la provision de 125 \$ constituée par Air Canada en 2008. Air Canada a interjeté appel de cette décision et a déposé une requête en annulation de la décision auprès de la Cour générale européenne. Au premier trimestre de 2011, Air Canada paiera l'amende imposée en attendant l'issue de l'appel.

Du fait de la décision de la Commission européenne et d'un examen plus poussé du déroulement des actions en justice et des enquêtes dans les autres territoires de compétence, Air Canada a comptabilisé une réduction nette de 46 \$ de la provision pour enquêtes sur le fret en 2010. La provision révisée n'est pas liée aux actions en justice et enquêtes dans tous les territoires de compétence, mais seulement à celles pour lesquelles la Société disposait de suffisamment d'information pour en établir une. Air Canada a déterminé qu'il est actuellement impossible de prédire avec certitude l'issue de toutes les actions en justice et enquêtes. Comme il est indiqué ci-dessus, Air Canada a interjeté appel de la décision rendue par la Commission européenne et, selon l'issue des faits nouveaux ressortant du déroulement de l'appel ainsi que des faits nouveaux ressortant du déroulement des actions en justice et des enquêtes dans les autres territoires de compétence, elle modifiera au besoin la provision dans ses résultats des périodes ultérieures.

Aéroport Billy Bishop de Toronto

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 Billy Bishop de Toronto. Le 26 octobre 2007, les parties défenderesses dans l'affaire Porter ont déposé une demande reconventionnelle à l'endroit de Jazz et d'Air Canada invoquant diverses violations de la loi sur la concurrence et arguant notamment que la relation commerciale entre Jazz et Air Canada contrevenait aux lois canadiennes sur la concurrence, et réclamant 850 \$ en dommages-intérêts. Le 16 octobre 2009, Jazz a abandonné son action contre Porter devant la Cour supérieure de justice de l'Ontario.

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 Billy Bishop du centre-ville de Toronto. 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. En mars 2010, Jazz a abandonné son action contre

l'Administration portuaire de Toronto devant la Cour fédérale du Canada. Le 14 mai 2010, Porter a déposé une demande d'abandon de sa demande reconventionnelle auprès de la Cour fédérale du Canada.

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. En janvier 2011, Porter a cependant déposé une requête visant à lever la suspension de la demande reconventionnelle et à la reprendre. La direction maintient que la demande reconventionnelle n'est pas fondée.

Au premier trimestre de 2010, Air Canada a entamé une action en justice devant la Cour fédérale du Canada en vue de contester le processus annoncé par l'Administration portuaire de Toronto pour l'attribution de la desserte de l'Aéroport du centre-ville de Toronto et des créneaux. Le 21 juillet 2010, la Cour fédérale du Canada a rejeté la contestation d'Air Canada et Air Canada a interjeté appel de cette décision devant la Cour d'appel fédérale.

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, enquête qui est en cours. 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'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 qu'a opposée 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 44 appareils, la différence entre les loyers révisés à la baisse par suite de l'instauration du plan de réorganisation, de transaction et d'arrangement au titre de la *Loi sur les arrangements avec les créanciers des compagnies* (« LACC ») le 30 septembre 2004 et les montants qui auraient été exigibles en vertu des 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 cette date. En cas de défaillance majeure ne comportant aucune autre défaillance à d'autres contrats non liés (notamment des contrats non liés conclus avec des parties à ces contrats de location d'appareils), 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 additionnelles 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 171 \$ au 31 décembre 2010 (162 \$ en 2009), 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 le cours normal de ses activités, la Société conclut différents contrats, dont certains peuvent donner lieu à des indemnisations à des contreparties qui peuvent entraîner le paiement, par la Société, des coûts et ou des pertes subies par ces contreparties. La Société ne peut raisonnablement estimer le montant éventuel, s'il en est, qu'elle pourrait avoir à payer en vertu de telles conventions d'indemnisation. Ce montant dépend aussi de l'issue de faits et de circonstances futurs, qui ne peut être prédite. Certaines conventions établissent un montant potentiel maximum, tandis que d'autres ne précisent pas de montant maximum ou de période limitée. Par le passé, la Société n'a fait aucun paiement significatif aux termes de telles 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 certaines réclamations provenant de tiers, qui peuvent être liées à la prestation de l'entreprise de services.

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 indemnisations. 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

En 2010, ACE a annoncé qu'elle avait procédé à un reclassement par voie de prise ferme de 44 000 000 d'actions de catégorie B d'Air Canada, pour un produit brut total de 162 \$. Air Canada n'a encaissé aucun montant au titre de ce placement. Conformément à la convention des droits d'inscription conclue entre Air Canada et ACE, les charges liées au placement, de moins de 1 \$, ont été payées par Air Canada. Après la réalisation du placement, la participation d'ACE dans Air Canada a été ramenée à environ 11 % et ACE et Air Canada ne sont plus apparentées. ACE était partie prêteuse à la facilité de crédit décrite à la note 6. La quote-part des intérêts débiteurs revenant à ACE jusqu'à la date du remboursement de la facilité se chiffre à 13 \$.

Du fait du plan de restructuration d'Aveos décrit ci-dessous et de la modification des participations dans Aveos, Air Canada et Aveos ne sont plus 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 refonte du capital, Air Canada et Aveos ont conclu des ententes visant à régler certains contentieux et à modifier les conditions de certains arrangements contractuels de façon qu'Air Canada détienne à terme une participation minoritaire aux capitaux propres d'Aveos. Cette restructuration a modifié les conditions de certaines ententes commerciales conclues entre Air Canada et Aveos, notamment les conditions de l'entente sur les régimes de retraite et avantages sociaux ainsi qu'une entente avec Aveos portant sur des modalités de paiement révisées. La révision des conditions liées aux ententes de maintenance ne devraient pas avoir de grandes répercussions sur les charges de maintenance pendant leur durée d'effet respective.

Dans le cadre de ces ententes, la Société a accepté aussi d'assouplir les conditions de remboursement de créances de 22 \$, échéant en 2010, les échelonnant sur six ans moyennant des remboursements annuels sans intérêt, et ces paiements seraient subordonnés à la satisfaction de certaines conditions. Cette entente porte désormais le nom de « billet à terme ».

Les modalités de l'Entente sur les régimes de retraite et avantages complémentaires, portant sur les régimes de retraite et d'avantages complémentaires relatifs i) aux employés non syndiqués d'Air Canada détachés auparavant auprès d'Aveos et qui sont devenus des employés d'Aveos le 16 octobre 2007 et ii) aux employés syndiqués d'Air Canada détachés auprès d'Aveos conformément aux contrats de services généraux conclus entre Air Canada et Aveos visant le détachement d'employés syndiqués d'Air Canada à Aveos ont été modifiées de façon 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. De ce fait, Air Canada a pris en charge le déficit de solvabilité relatif aux employés visés à compter du 16 octobre 2007, date de l'Entente sur les régimes de retraite et avantages complémentaires, jusqu'au 1^{er} 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 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 d'environ 23 \$, en 2010, du dépôt en cours aux termes de la facilité de lettre 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 pour la période à l'étude.

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 :

Quote-part reçue	<u>49 \$</u>
Attribuée aux éléments suivants :	
Billet à terme	11 \$
Créances clients réglées	4
Ententes et modifications de contrats	34
	<u>49 \$</u>

La participation en actions ordinaires d'Aveos est comptabilisée dans les dépôts et autres actifs et elle est inscrite au coût. Le billet à terme est aussi comptabilisé dans les dépôts et autres actifs, au coût après amortissement.

Ordonnance d'accréditation d'Aveos

Le 31 janvier 2011, le Conseil canadien des relations industrielles a rendu une ordonnance dans laquelle il a établi que la vente de l'ancienne entreprise de maintenance et de réparation d'appareils, de moteurs et de composants d'Air Canada était visée par le Code canadien du travail au moment de sa réalisation et a déterminé qu'Aveos était un employeur distinct, lié par des conventions collectives séparées. Cette ordonnance signifie l'enclenchement du processus par lequel certains membres du personnel d'Air Canada deviendront salariés d'Aveos.

Aux termes de cette ordonnance et du programme de départ volontaire connexe, Air Canada pourrait être tenue de verser un maximum de 1 500 indemnités de départ volontaire aux employés d'Aveos représentés par l'AIMTA et au service d'Aveos à la date de l'ordonnance (chaque indemnité de départ correspondant au maximum à 52 semaines de salaire), si les employés concernés font l'objet d'une mise à pied permanente ou d'un licenciement parce qu'Aveos cesserait d'être le fournisseur exclusif de services de grand entretien à Air Canada avant le 30 juin 2015. Jusqu'au 30 juin 2013, ces indemnités seront également offertes si l'insolvabilité, la liquidation ou la faillite d'Aveos entraînaient à la fois la résiliation des contrats conclus par Air Canada et Aveos et le licenciement ou la mise à pied permanente d'employés représentés par l'AIMTA. La date d'expiration actuelle du contrat de services de grand entretien est le 30 juin 2013. Le traitement comptable du programme de départ volontaire sera établi au premier trimestre de 2011.