

AIR CANADA 

Troisième trimestre 2010
Rapport de gestion



Le 4 novembre 2010

TABLE DES MATIÈRES

1. Points saillants	3
2. Introduction	4
3. Aperçu général	6
4. Résultats d'exploitation – Comparaison des troisièmes trimestres de 2010 et de 2009	8
5. Résultats d'exploitation – Comparaison des neuf premiers mois de 2010 et de 2009	20
6. Parc aérien	28
7. Gestion financière et gestion du capital	29
7.1 Situation financière	29
7.2 Dette nette ajustée	30
7.3 Situation de trésorerie	30
7.4 Fonds de roulement	32
7.5 Flux de trésorerie consolidés	33
7.6 Dépenses en immobilisations et contrats de financement connexes.....	34
7.7 Obligations contractuelles	34
7.8 Obligations de capitalisation des régimes de retraite.....	35
7.9 Capital social	36
8. Résultats financiers trimestriels	37
9. Instruments financiers et gestion du risque	38
10. Méthodes comptables	42
10.1 État d'avancement du plan de conversion aux Normes internationales d'information financière	42
11. Arrangements hors bilan	52
12. Opérations entre apparentés	52
13. Facteurs de risque	53
14. Contrôles et procédures	54
15. Mesures financières hors PCGR	55
16. Glossaire	56

1. Points saillants

Le tableau ci-dessous présente les points saillants de nature financière et statistique d'Air Canada pour les périodes indiquées ci-après.

	Troisièmes trimestres			Neuf premiers mois		
	2010	2009	Variation (\$)	2010	2009	Variation (\$)
Données financières						
Produits d'exploitation	3 026	2 670	356	8 170	7 391	779
Bénéfice (perte) d'exploitation	327	68	259	276	(233)	509
Charges hors exploitation	(75)	(83)	8	(297)	(272)	(25)
Bénéfice (perte) avant participation sans contrôle, écart de change et impôts	252	(15)	267	(21)	(505)	484
Bénéfice (perte) de la période	261	277	(16)	(27)	32	(59)
Marge d'exploitation (%)	10,8 %	2,5 %	8,3 pts	3,4 %	(3,2) %	6,6 pts
BAIIALA ¹⁾	581	320	261	1 052	512	540
Marge de BAIIALA (%) ¹⁾	19,2 %	12,0 %	7,2 pts	12,9 %	6,9 %	6,0 pts
Trésorerie, équivalents de trésorerie et placements à court terme	2 173	1 209	964	2 173	1 209	964
Flux de trésorerie disponibles ²⁾	112	(268)	380	624	(347)	971
Ratio emprunts-emprunts plus capitaux propres ajusté (%) ³⁾	77,1 %	84,7 %	(7,6) pts	77,1 %	84,7 %	(7,6) pts
Résultat de base par action	0,94 \$	2,77 \$	(1,83) \$	(0,10) \$	0,32 \$	(0,42) \$
Résultat dilué par action	0,91 \$	2,44 \$	(1,53) \$	(0,10) \$	0,30 \$	(0,40) \$
Statistiques d'exploitation			Variation (%)			Variation (%)
Passagers-milles payants (PMP) (en millions)	15 531	14 153	9,7	40 119	36 999	8,4
Sièges-milles offerts (SMO) (en millions)	18 328	16 946	8,2	48 578	45 502	6,8
Coefficient d'occupation (%)	84,7 %	83,5 %	1,2 pt	82,6 %	81,3 %	1,3 pt
Produits passages par PMP (en cents)	17,4	16,9	3,2	17,7	17,4	1,6
Produits passages par SMO (en cents)	14,8	14,1	4,7	14,6	14,2	3,2
Produits d'exploitation par SMO (en cents)	16,5	15,8	4,7	16,8	16,2	3,5
Charges d'exploitation par SMO (CESMO) (en cents)	14,7	15,4	(4,1)	16,2	16,8	(3,0)
CESMO, exclusion faite de la charge de carburant (en cents)	10,7	11,3	(5,3)	12,1	12,7	(4,6)
Effectif moyen (en milliers d'ETP) ⁴⁾	23,5	23,2	1,3	23,2	23,1	0,5
Avions en service à la clôture de la période ⁵⁾	326	335	(2,7)	326	335	(2,7)
Utilisation moyenne du parc aérien (en heures par jour) ⁶⁾	10,7	9,9	8,6	10,0	9,4	5,7
Fréquences des produits (en milliers)	145	140	3,6	406	399	1,8
Longueur moyenne des étapes (en milles) ⁶⁾	909	883	2,9	874	854	2,3
Prix du litre de carburant (en cents) ⁷⁾	66,9	68,6	(2,5)	69,4	68,4	1,5
Consommation de carburant (en millions de litres)	1 089	988	10,2	2 885	2 685	7,4

1) Le BAIIALA (à savoir le bénéfice avant intérêts, impôts, amortissement et locations d'avions) n'est pas une mesure financière reconnue par les PCGR. Se reporter à la rubrique 15, Mesures financières hors PCGR, ci-après pour un rapprochement du BAIIALA au résultat d'exploitation.

2) Les flux de trésorerie disponibles (à savoir les flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation plus les nouvelles immobilisations) n'est pas une mesure financière reconnue par les PCGR. Se reporter à la rubrique 7.5 pour un complément d'information à cet égard.

3) La dette nette ajustée (à savoir le total de la dette moins la trésorerie, les équivalents de trésorerie et les placements à court terme, plus les contrats de location-exploitation immobilisés) n'est pas une mesure financière reconnue par les PCGR. Se reporter à la rubrique 7.2 du présent rapport de gestion pour un complément d'information à cet égard.

4) Rend compte des équivalents temps plein (« ETP ») à Air Canada, à l'exclusion des ETP à Jazz et chez des transporteurs tiers exerçant leurs activités au titre de contrats d'achat de capacité avec Air Canada.

5) Comprend les avions de Jazz visés par le CAC de Jazz.

6) À l'exclusion des vols nolisés et des transporteurs tiers exerçant leurs activités au titre de contrats d'achat de capacité, sauf les avions de Jazz visés par le CAC de Jazz.

7) Compte tenu des frais de transport et déduction faite des résultats de couverture du carburant.

2. Introduction

Aux fins du présent rapport de gestion, « Société » renvoie, selon le contexte, à Air Canada ou à l'une ou plusieurs de ses filiales.

Le rapport de gestion du troisième trimestre de 2010 présente les résultats financiers d'Air Canada tels qu'ils sont perçus par sa direction ainsi qu'une analyse des résultats financiers d'Air Canada pour le troisième trimestre et les neuf premiers mois de 2010. Ce rapport doit être lu en parallèle avec les états financiers consolidés intermédiaires non vérifiés du troisième trimestre de 2010 et les notes s'y rapportant, ainsi qu'avec les états financiers consolidés vérifiés de 2009 et les notes et rapport de gestion s'y rapportant. Sauf indication contraire, l'information financière ici présentée est conforme aux principes comptables généralement reconnus (« PCGR ») du Canada. Les états financiers consolidés non vérifiés d'Air Canada pour le troisième trimestre de 2010 ont été établis conformément aux méthodes comptables présentées dans la note 2 afférente aux états financiers consolidés vérifiés de 2009 d'Air Canada. Sauf indication du contraire, tous les montants sont exprimés en dollars canadiens. La rubrique 16, *Glossaire*, donne l'explication des principaux termes utilisés dans le présent document. Sauf indication contraire, le présent rapport de gestion est actuel au 3 novembre 2010.

Le présent rapport de gestion renferme des énoncés prospectifs. On se reportera ci-après à la *Mise en garde concernant les énoncés prospectifs* pour une analyse des risques, incertitudes et hypothèses liés à ces énoncés. Pour une description des risques auxquels est confrontée Air Canada, on se reportera à la rubrique 13 du présent rapport de gestion ainsi qu'à la rubrique 19, *Facteurs de risque* du rapport de gestion de 2009 d'Air Canada, figurant sur le site d'Air Canada au aircanada.com ou sur SEDAR au www.sedar.com.

Le 4 novembre 2010, Air Canada a publié dans un communiqué ses résultats du troisième trimestre de 2010. Ce communiqué peut être consulté sur le site Web d'Air Canada au aircanada.com ou sur SEDAR au www.sedar.com. Pour un complément d'information sur les documents publics d'Air Canada, dont sa notice annuelle, il y a lieu de consulter le site Web d'Air Canada au aircanada.com ou sur SEDAR au www.sedar.com.

MISE EN GARDE CONCERNANT LES ÉNONCÉS PROSPECTIFS

Les communications publiques orales ou écrites d'Air Canada peuvent contenir des énoncés prospectifs au sens de la législation en valeurs mobilières applicable. Le présent rapport de gestion en renferme, tout comme les autres documents déposés auprès des organismes de réglementation et des autorités de réglementation des valeurs mobilières peuvent en renfermer. Ces énoncés prospectifs rendent compte d'analyses et d'autres informations basées sur des prévisions de résultats à venir et des estimations de montants qui ne peuvent pas être déterminés pour l'heure. Ces énoncés peuvent porter notamment sur des stratégies, des attentes, des opérations prévues ou des actions à venir. Ils se reconnaissent à l'emploi de termes comme *prévoir*, *projeter*, *pouvoir*, *planifier* et *estimer*, employés au futur et au conditionnel, et d'autres termes semblables, ainsi qu'à l'évocation de certaines hypothèses.

Comme, de par leur nature, les énoncés prospectifs partent d'hypothèses, dont celles décrites dans le présent rapport, ils sont soumis à de grands risques et incertitudes. Les énoncés prospectifs ne sont pas entièrement assurés en raison, notamment, de la survenance possible d'événements externes ou de l'incertitude qui caractérise le secteur. À terme, les résultats réels pourraient donc différer sensiblement des résultats évoqués par ces énoncés prospectifs du fait de l'action de divers facteurs, dont l'état du secteur, du marché, du crédit et de la conjoncture en général, la capacité de réduire les coûts d'exploitation et d'obtenir du financement, les questions de retraite, les cours de l'énergie, les taux de change et d'intérêt, les relations du travail, la concurrence, les conflits armés, les attentats terroristes, les épidémies, les facteurs liés à l'environnement (dont les systèmes météorologiques et autres phénomènes naturels comme les éruptions volcaniques, et des facteurs d'origine humaine), les questions d'assurance et les coûts s'y rattachant, l'évolution de la demande en raison du caractère saisonnier du secteur, les questions d'approvisionnement, l'évolution de la législation, de la réglementation ou de procédures judiciaires, les litiges actuels et éventuels avec des tiers ainsi que les facteurs dont il est fait mention dans les rapports de gestion de l'exercice 2009 et du troisième trimestre de 2010 d'Air Canada et, tout particulièrement, à la rubrique 13 du présent rapport de gestion ainsi qu'à la rubrique 19, *Facteurs de risque*, du rapport de gestion de 2009 d'Air Canada. Les énoncés prospectifs contenus dans le présent rapport de gestion présentent les attentes d'Air Canada au 3 novembre 2010 (ou à la date où ils sont censés avoir été formulés) et ils peuvent changer par la suite. Toutefois, Air Canada n'a ni l'intention ni

l'obligation d'actualiser ou de réviser ces énoncés à la lumière de nouveaux éléments d'information ou d'événements qui pourraient se produire par la suite ou pour quelque autre motif, sauf si elle y est tenue par la réglementation en valeurs mobilières applicable.

Air Canada a formulé des hypothèses pour l'élaboration et la formulation de ses énoncés prospectifs. Elle a présumé notamment que l'économie nord-américaine poursuivrait sa lente reprise en 2010. Air Canada a également présumé que le dollar canadien se négocierait en moyenne à 1,03 \$ CA pour 1,00 \$ US au quatrième trimestre de 2010 et à 1,04 \$ CA pour 1,00 \$ US pour l'ensemble de 2010, et que le cours du carburant s'établirait en moyenne à 0,70 \$ le litre pour le quatrième trimestre de 2010 et pour l'ensemble de 2010 (dans les deux cas, compte non tenu des positions de couverture en place).

3. Aperçu général

Les résultats d'exploitation d'Air Canada pour le troisième trimestre de 2010 sont analysés à la rubrique 4 du présent rapport de gestion.

Suit un aperçu général des résultats d'exploitation du troisième trimestre de 2010 comparativement à ceux du troisième trimestre de 2009.

Pour son troisième trimestre de 2010, Air Canada a inscrit un bénéfice net de 261 M\$, soit 0,91 \$ par action après dilution, comparativement à un bénéfice net de 277 M\$, ou 2,44 \$ par action après dilution, au troisième trimestre de 2009. Le bénéfice net d'Air Canada pour le troisième trimestre de 2010 tient compte d'un gain de change de 90 M\$ principalement attribuable à l'appréciation du dollar canadien entre le 30 juin et le 30 septembre 2010. Pour 1 \$ US, le taux de change à midi, le 30 septembre 2010, était de 1,0298 \$ CA, tandis qu'il était de 1,0606 \$ CA le 30 juin 2010, à midi. Le bénéfice net du troisième trimestre de 2009 tenait compte d'un gain de change de 295 M\$.

Pour le troisième trimestre de 2010, Air Canada a dégagé un bénéfice d'exploitation de 327 M\$, soit une amélioration de 259 M\$ par rapport au bénéfice d'exploitation de 68 M\$ constaté au troisième trimestre de 2009. Le BAIIALA se chiffre à 581 M\$ pour le troisième trimestre de 2010, contre un BAIIALA de 320 M\$ au troisième trimestre de 2009, soit une hausse de 261 M\$. On se reportera à la rubrique 15, *Mesures financières hors PCGR*, pour un complément d'information.

Pour le troisième trimestre de 2010, Air Canada a inscrit des produits d'exploitation de 3 026 M\$, en hausse de 356 M\$ (+13,4 %) par rapport aux produits d'exploitation de 2 670 M\$ du troisième trimestre de 2009. Cette hausse du chiffre d'affaires vient notamment de l'augmentation de 353 M\$ (+14,2 %) des produits passages et fret par rapport au troisième trimestre de 2009. La croissance de 322 M\$ (+13,4 %) des produits passages réseau en glissement annuel s'explique par une augmentation de 9,7 % du trafic passagers et par un gain de 3,2 % du rendement unitaire à l'échelle du réseau. La croissance du trafic passagers du troisième trimestre de 2010 s'est révélée supérieure à l'augmentation de 8,2 % de la capacité, faisant gagner 1,2 point au coefficient d'occupation réseau par rapport au troisième trimestre de 2009. Le gain de 3,2 % du rendement réseau au troisième trimestre de 2010 a été réalisé en dépit des conséquences négatives de 98 M\$ qu'a eues l'appréciation du dollar sur les produits passages libellés en monnaies étrangères, lesquels représentent environ 35 % des produits passages du troisième trimestre de 2010. Pour l'ensemble du réseau, les PPSMO du troisième trimestre de 2010 ont augmenté de 4,7 % en glissement annuel grâce à la hausse des rendements et à l'amélioration des coefficients d'occupation. L'appréciation du dollar canadien par comparaison avec le troisième trimestre de 2009 a atténué l'amélioration des PPSMO de l'ordre de 3,8 points au troisième trimestre de 2010. N'eût été de l'effet défavorable du change, les PPSMO auraient affiché, une augmentation de 8,5 % au troisième trimestre de 2010. La croissance de 31 M\$ (+34 %) des produits fret par rapport au troisième trimestre de 2009 est attribuable à une augmentation du fret aérien et, dans une moindre mesure, à la progression du rendement fret par tonne-mille payante.

Pour son troisième trimestre de 2010, Air Canada a comptabilisé des charges d'exploitation de 2 699 M\$, en hausse de 97 M\$ (+3,7 %) par rapport aux charges d'exploitation de 2 602 M\$ du troisième trimestre de 2009. Cette hausse des charges d'exploitation au troisième trimestre de 2010 a été principalement alimentée par le relèvement de 8,2 % de la capacité, par la hausse du prix de base du carburant en glissement annuel, ainsi que par des augmentations de la charge de retraite et des commissions versées par rapport au troisième trimestre de 2009. Ces augmentations des charges d'exploitation ont été en partie annulées par l'incidence de l'appréciation du dollar canadien sur les charges d'exploitation libellées en monnaies étrangères (surtout en dollars US) comparativement au troisième trimestre de 2009, qui a fait baisser les charges d'exploitation d'environ 70 M\$ par rapport à la période correspondante de 2009, ainsi que par une réduction des charges de maintenance avions, laquelle a été surtout attribuable au report des activités de maintenance des cellules. À ce jour, les mesures d'économie au titre du programme de transformation des coûts (« PTC ») ont permis de comprimer plusieurs catégories de charges d'exploitation au troisième trimestre de 2010, dont les salaires, les redevances aéroportuaires, les frais d'achat de capacité à Jazz, les frais de restauration et fournitures connexes, les technologies de l'information, les services d'escale et les « autres » charges d'exploitation.

Vers la mi-2009, Air Canada a lancé le PTC qui établissait des initiatives visant la réalisation d'économies et de gains annualisés du chiffre d'affaires par la bonification des contrats et l'amélioration des méthodes d'exploitation et de la productivité interne. En date du présent rapport de gestion, Air Canada a atteint, sur une base annualisée, son objectif de 300 M\$ pour le PTC en 2010 et 350 M\$ de son objectif global pour la fin 2011. Air Canada accorde au PTC l'une de ses plus grandes priorités.

Les CESMO ont diminué de 4,1 % par rapport au troisième trimestre de 2009. Exclusion faite de la charge de carburant, les CESMO se sont repliés de 5,3 % par rapport au troisième trimestre de 2009. Cette diminution de 5,3 % des CESMO (exclusion faite de la charge de carburant) au troisième trimestre de 2010 cadre avec la diminution de 4,5 % à 5,5 % des CESMO (exclusion faite de la charge de carburant) que prévoyait Air Canada dans son communiqué du 5 août 2010.

4. Résultats d'exploitation – Comparaison des troisièmes trimestres de 2010 et de 2009

Le tableau et l'analyse ci-après comparent les résultats d'Air Canada pour les troisièmes trimestres de 2010 et de 2009.

(en millions de dollars canadiens, sauf les montants par action)	Troisièmes trimestres		Variation	
	2010	2009	\$	%
Produits d'exploitation				
Passages	2 722 \$	2 400 \$	322 \$	13
Fret	123	92	31	34
Autres	181	178	3	2
	3 026	2 670	356	13
Charges d'exploitation				
Carburant avions	733	682	51	7
Salaires et charges sociales	471	437	34	8
Redevances aéroportuaires et de navigation	270	272	(2)	(1)
CAC de Jazz	247	246	1	-
Amortissement	166	171	(5)	(3)
Maintenance avions	158	183	(25)	(14)
Restauration et fournitures connexes	77	82	(5)	(6)
Communications et technologies de l'information	76	70	6	9
Locations avions	88	81	7	9
Commissions	72	51	21	41
Autres	341	327	14	4
	2 699	2 602	97	4
Bénéfice d'exploitation	327	68	259	
Produits (charges) hors exploitation				
Intérêts créditeurs	4	2	2	
Intérêts débiteurs	(86)	(87)	1	
Intérêts capitalisés	-	1	(1)	
Gain sur actifs	2	1	1	
Gain sur instruments financiers comptabilisés à la juste valeur	5	4	1	
Autres	-	(4)	4	
	(75)	(83)	8	
Bénéfice (perte) avant les éléments suivants	252	(15)	267	
Participation sans contrôle	(1)	(3)	2	
Gain de change	90	295	(205)	
Charge d'impôts	(80)	-	(80)	
Bénéfice de la période	261 \$	277 \$	(16) \$	
BAIIALA ¹⁾	581 \$	320 \$	261 \$	
Résultat de base par action	0,94 \$	2,77 \$	(1,83) \$	
Résultat dilué par action	0,91 \$	2,44 \$	(1,53) \$	

1) Se reporter à la rubrique 15, Mesures financières hors PCGR, ci-après pour un rapprochement du BAIIALA et du résultat d'exploitation.

Augmentation de 13,4 % des produits passages réseau par rapport au troisième trimestre de 2009

Comparativement au troisième trimestre de 2009, les produits passages réseau se sont accrus de 322 M\$ (+13,4 %) pour se fixer à 2 722 M\$ au troisième trimestre de 2010, du fait de la croissance du trafic et de l'augmentation des rendements unitaires.

Pour le troisième trimestre de 2010, la hausse de près de 26 % des produits tirés de la cabine de haut rapport a représenté environ 33 % de l'augmentation des produits passages réseau. Cette hausse en glissement annuel des produits réseau a été alimentée par des augmentations liées aux services de haut rapport, soit 14,1 % dans le cas du trafic et 10,0 % pour le rendement. Au troisième trimestre de 2010, les produits tirés de la cabine de haut rapport ont augmenté de 6,0 % par rapport au niveau atteint au troisième trimestre de 2008, grâce à l'amplification de 20,0 % du trafic.

Pour le troisième trimestre de 2010, la capacité globale d'Air Canada s'est accrue de 8,2 % par rapport au troisième trimestre de 2009, des relèvements de capacité ayant été opérés sur tous les marchés. La capacité des lignes intérieures a progressé de 0,8 % tandis que la capacité globale des secteurs internationaux, notamment le secteur transfrontalier, a crû de 12,0 % par rapport au troisième trimestre de 2009. Cette croissance de la capacité constitue l'une des priorités que s'est fixées Air Canada pour étendre ses ramifications à l'international et tabler sur l'aéroport international Pearson-Toronto comme principale plaque tournante pour les voyageurs poursuivant leur route sur des destinations intérieures, des destinations transfrontalières avec les États-Unis et d'autres destinations internationales. La variation des produits passages réseau par rapport au troisième trimestre de 2009 s'explique par les facteurs suivants :

- Une augmentation de 9,7 % du trafic réseau, en regard d'une capacité augmentée de 8,2 %, faisant gagner 1,2 point au coefficient d'occupation réseau par rapport au troisième trimestre de 2009. Cette croissance de 8,2 % de la capacité réseau au troisième trimestre de 2010 par rapport au troisième trimestre de 2009 était légèrement supérieure à celle prévue par Air Canada dans son communiqué du 5 août 2010, laquelle se situait dans une fourchette de 7,0 % à 8,0 %. La capacité a fait l'objet d'une croissance légèrement supérieure aux projections du fait de la hausse du taux de réalisation des vols, qui, au troisième trimestre de 2010, s'est établi à environ 99 %.
- Un gain de 3,2 % du rendement réseau par rapport au troisième trimestre de 2009, rendant compte d'un regain de la conjoncture et des retombées de l'accent renouvelé qu'Air Canada fait porter sur l'amélioration de la qualité de son chiffre d'affaires et la promotion de ses services de haut rapport. Le gain de rendement du troisième trimestre en glissement annuel a été accompli en dépit des retombées défavorables de l'appréciation du dollar canadien sur les produits passages libellés en monnaies étrangères. La plus grande vigueur du dollar canadien au troisième trimestre de 2010 qu'au troisième trimestre de 2009 a entraîné le fléchissement de la valeur des ventes réalisées à l'étranger et, du coup, le repli de 98 M\$ des produits passages réseau.
- Une augmentation de 4,7 % des PPSMO réseau par rapport au troisième trimestre de 2009, venue à la fois des gains de rendement unitaire et d'une amélioration des coefficients d'occupation. En ce qui concerne la cabine de haut rapport, les PPSMO s'inscrivent en hausse de 18,8 % en glissement annuel, alors que les PPSMO en classe économique ont progressé de 2,0 % par rapport au troisième trimestre de 2009. Par comparaison au troisième trimestre de 2008, les PPSMO pour la cabine de haut rapport ont connu une majoration de 7,7 % du fait de l'accroissement de 13,1 points des coefficients d'occupation, étant donné que le rendement unitaire de la cabine de haut rapport au troisième trimestre de 2010 est demeuré en deçà du niveau atteint au troisième trimestre de 2008. N'eût été de l'effet défavorable du change, les PPSMO pour l'ensemble du réseau auraient affiché une augmentation de 8,5 % en glissement annuel au troisième trimestre de 2010.

Le tableau ci-après présente les variations en pourcentage et en glissement annuel pour le troisième trimestre en ce qui concerne les produits passages, la capacité, le trafic, le coefficient d'occupation, le rendement unitaire et les produits passages par siège-mille offert.

3 ^e trimestre 2010 par rapport au 3 ^e trimestre 2009	Produits passages	Capacité (en SMO)	Trafic (en PMP)	Coefficient d'occupation	Rendement unitaire	PPSMO
	Variation (%)	Variation (%)	Variation (%)	Variation (pts)	Variation (%)	Variation (%)
Lignes intérieures	5,9	0,8	1,7	0,7	4,1	5,0
Lignes transfrontalières	10,4	13,3	12,8	(0,3)	(2,3)	(2,7)
Lignes transatlantiques	16,3	12,3	12,3	-	3,5	3,4
Lignes transpacifiques	37,7	10,9	17,1	4,8	17,5	24,1
Autres lignes	18,2	10,7	13,8	2,3	3,7	6,7
Réseau	13,4	8,2	9,7	1,2	3,2	4,7

Le tableau ci-après présente les variations en pourcentage et en glissement annuel pour le troisième trimestre de 2010 ainsi que pour chacun des quatre trimestres précédents en ce qui concerne les produits passages, la capacité, le trafic, le coefficient d'occupation, le rendement unitaire et les produits passages par siège-mille offert pour l'ensemble du réseau.

Réseau	Résultats trimestriels en glissement annuel (variation en pourcentage)				
	T3 2009	T4 2009	T1 2010	T2 2010	T3 2010
Produits passages	(13,2)	(7,0)	4,2	12,4	13,4
Capacité (en SMO)	(3,3)	2,0	6,6	5,3	8,2
Trafic (en PMP)	(2,1)	0,4	6,4	8,7	9,7
Coefficient d'occupation (variation en points)	1,0	(1,3)	(0,1)	2,6	1,2
Rendement unitaire	(11,2)	(7,3)	(2,2)	3,3	3,2
PPSMO	(10,2)	(8,8)	(2,3)	6,6	4,7

Augmentation de 5,9 % des produits passages intérieurs par rapport au troisième trimestre de 2009

Pour le troisième trimestre de 2010, les produits passages de 1 057 M\$ tirés des lignes intérieures ont augmenté de 59 M\$ (+5,9 %) par rapport au troisième trimestre de 2009 en raison d'une amélioration du rendement et de la progression du trafic. La variation des produits passages intérieurs par rapport au troisième trimestre de 2009 s'explique notamment par les facteurs suivants :

- Une augmentation de 1,7 % du trafic en regard d'une augmentation de 0,8 % de la capacité, faisant gagner 0,7 point au coefficient d'occupation.
- Une hausse de 4,1 % du rendement unitaire par rapport au troisième trimestre de 2009 rendant compte des améliorations tant en classe économique qu'en cabine de haut rapport. Toutes les grandes lignes intérieures ont affiché des améliorations de rendement unitaire, le principal regain provenant des lignes au départ et à destination de l'Ouest canadien. L'amélioration du rendement est issue principalement de la reprise des voyages d'affaires du fait de la conjoncture plus favorable, ainsi que de produits de tarif classe Affaires ciblés qui ont rehaussé aussi bien le trafic que la performance tarifaire moyenne. Ces gains de rendement en glissement annuel des lignes intérieures au troisième trimestre ont été accomplis en dépit des conséquences néfastes de 15 M\$ engendrées par l'appréciation du dollar canadien sur les produits passages tirés des lignes intérieures.
- L'augmentation de 5,0 % des PPSMO intérieurs par rapport au troisième trimestre de 2009, par suite essentiellement des gains de rendement, outre l'amélioration du coefficient d'occupation.

Le tableau ci-après présente les variations en pourcentage et en glissement annuel pour le troisième trimestre de 2010 ainsi que pour chacun des quatre trimestres précédents en ce qui concerne les produits passages, la capacité, le trafic, le coefficient d'occupation, le rendement unitaire et les produits passages par siège-mille offert pour les lignes intérieures.

Lignes intérieures	Résultats trimestriels en glissement annuel (variation en pourcentage)				
	T3 2009	T4 2009	T1 2010	T2 2010	T3 2010
Produits passages	(13,3)	(7,9)	1,5	6,8	5,9
Capacité (en SMO)	(1,5)	(0,6)	2,6	(0,2)	0,8
Trafic (en PMP)	0,7	(1,3)	0,8	2,9	1,7
Coefficient d'occupation (variation en points)	1,8	(0,5)	(1,4)	2,5	0,7
Rendement unitaire	(13,6)	(6,7)	0,6	3,7	4,1
PPSMO	(11,7)	(7,3)	(1,1)	7,0	5,0

Augmentation de 10,4 % des produits passages transfrontaliers par rapport au troisième trimestre de 2009

Pour le troisième trimestre de 2010, les produits passages de 448 M\$ tirés des lignes transfrontalières avec les États-Unis ont augmenté de 42 M\$ (+10,4 %) par rapport au troisième trimestre de 2009, par suite d'une augmentation du trafic. Au troisième trimestre de 2010, la capacité des lignes transfrontalières a été accrue de 13,3 % par rapport au troisième trimestre de 2009, par suite surtout de l'augmentation du trafic de correspondance provenant des États-Unis en soutien aux mesures d'expansion d'Air Canada à l'international. La variation des produits passages transfrontaliers par rapport au troisième trimestre de 2009 s'explique notamment par les facteurs suivants :

- Une augmentation de trafic de 12,8 % en regard d'une capacité qui a été relevée de 13,3 %, faisant perdre 0,3 point au coefficient d'occupation par rapport au troisième trimestre de 2009. Cette capacité accrue vient du lancement, au troisième trimestre de 2010, de nouveaux services quotidiens au départ de Toronto et à destination de sept villes américaines, dont Orange County (Santa Ana) et San Diego (Californie), Portland (Oregon), Memphis (Tennessee), Cincinnati (Ohio), Portland (Maine) et Syracuse (New York). Air Canada a de plus lancé une nouvelle desserte entre Montréal et Houston, et accru sa capacité sur la Floride en accentuant les fréquences entre Toronto et Fort Lauderdale et en affectant de plus gros appareils entre Toronto et Miami. La capacité a aussi été augmentée sur la côte est américaine (New York et Boston). Ces augmentations ont été en partie annulées par la suspension des lignes Toronto-Austin et Halifax-New York au second semestre de 2009, ainsi que par celle des lignes Edmonton-Los Angeles, Edmonton-Las Vegas et Calgary-San Diego en mai 2010.
- Une baisse de 2,3 % du rendement unitaire par rapport au troisième trimestre de 2009, laquelle traduit l'incidence de la forte concurrence tarifaire dans le secteur transfrontalier ainsi que la plus grande proportion de vols internationaux au départ ou à destination des États-Unis qui a comprimé les rendements des lignes transfrontalières et a, par le fait même, touché le rendement global du secteur transfrontalier tout en stimulant le chiffre d'affaires lié au secteur international. Le rendement s'est amélioré sur les lignes au départ du Canada à destination de Hawaï, de Las Vegas, de l'Ouest canadien, de l'Ouest des États-Unis et d'autres marchés long-courriers, alors qu'il s'est ressenti défavorablement de la concurrence accrue et nouvelle sur les principales lignes transfrontalières, comme Boston, New York (LaGuardia) et Newark, ainsi que sur les lignes desservant la Floride et la Californie. L'incidence défavorable de l'appréciation du dollar canadien sur les produits passages transfrontaliers est une autre raison de la régression du rendement en glissement annuel, puisqu'elle représente un repli de 19 M\$ des produits passages transfrontaliers du troisième trimestre de 2010.
- La réduction de 2,7 % des PPSMO transfrontaliers par rapport au troisième trimestre de 2009, en raison surtout du fléchissement du rendement et, dans une mesure bien moindre, la contraction du coefficient d'occupation.

En octobre 2010, Air Canada a annoncé la conclusion d'un protocole d'entente avec United Air Lines, Inc. et Continental Airlines, Inc., lequel stipule les principes qui régissent une coentreprise globale (avec partage des revenus) visant les vols transfrontaliers. La coentreprise prendra effet au début de 2011, sous réserve des

mesures suivantes par les parties : obtention des autorisations réglementaires, dépôt des documents indispensables et mise au point définitive de la documentation.

Le tableau ci-après présente les variations en pourcentage et en glissement annuel pour le troisième trimestre de 2010 ainsi que pour chacun des quatre trimestres précédents en ce qui concerne les produits passages, la capacité, le trafic, le coefficient d'occupation, le rendement unitaire et les produits passages par siège-mille offert pour les lignes transfrontalières.

Lignes transfrontalières	Résultats trimestriels en glissement annuel (variation en pourcentage)				
	T3 2009	T4 2009	T1 2010	T2 2010	T3 2010
Produits passages	(13,1)	(3,7)	6,0	11,3	10,4
Capacité (en SMO)	(8,8)	(1,8)	2,8	7,3	13,3
Trafic (en PMP)	(8,0)	(5,0)	3,4	10,3	12,8
Coefficient d'occupation (variation en points)	0,7	(2,5)	0,5	2,0	(0,3)
Rendement unitaire	(5,4)	1,4	2,5	0,8	(2,3)
PPSMO	(4,6)	(1,9)	3,1	3,6	(2,7)

Augmentation de 16,3 % des produits passages transatlantiques par rapport au troisième trimestre de 2009

Pour le troisième trimestre de 2010, les produits passages de 685 M\$ tirés des lignes transatlantiques ont augmenté de 97 M\$ (+16,3 %) par rapport au troisième trimestre de 2009 par suite de la croissance du trafic et du rendement. Au troisième trimestre de 2010, la capacité des lignes transatlantiques a été accrue de 12,3 % par rapport au troisième trimestre de 2009, la capacité ayant été relevée sur toutes les grandes lignes transatlantiques, à l'exception des lignes sur l'Italie et la Suisse. Air Canada s'attend à mettre la dernière main à la coentreprise créée avec United Continental Holdings, Inc. (« United Airlines ») et Lufthansa, appelée « A++ », d'ici la fin de cette année. Par la suite, la structure de partage de revenus sera mise en œuvre avec effet rétroactif au 1^{er} janvier 2010. Une fois finalisés, les ajustements futurs liés à la performance de la Société au sein de cette coentreprise seront comptabilisés en tant que produits passages. Cette coentreprise devrait permettre à Air Canada de renforcer sa présence entre l'Amérique du Nord et l'Europe. La variation des produits passages transatlantiques par rapport au troisième trimestre de 2009 s'explique notamment par les facteurs suivants :

- Une augmentation de 12,3 % du trafic en regard d'une capacité accrue de 12,3 %, facteurs qui n'ont entraîné aucune variation du coefficient d'occupation par rapport au troisième trimestre de 2009. L'augmentation du trafic a été alimentée à la fois par la hausse du trafic vers l'Europe, l'Afrique et Tel-Aviv au départ du Canada et des États-Unis, et par l'augmentation du trafic au départ de l'Europe et à destination du Canada ou des États-Unis, conséquence de la stratégie de croissance internationale d'Air Canada et sa participation à la coentreprise transatlantique A++.
- L'augmentation de la capacité au troisième trimestre de 2010 vient de l'ajout à l'horaire, en juin 2010, des lignes Toronto-Montréal-Bruxelles et Toronto-Copenhague, assurées à longueur d'année, et des lignes Montréal-Barcelone, Toronto-Barcelone, Toronto-Athènes, Montréal-Athènes et St. John's (Terre-Neuve)-Londres proposées seulement pendant la saison estivale, outre l'augmentation des fréquences sur la ligne Toronto-Tel-Aviv.
- Un gain de 3,5 % du rendement unitaire par rapport au troisième trimestre de 2009, traduisant la plus grande proportion de trafic à rendement élevé, la reprise notable de la demande pour les voyages d'affaires et la priorité que la compagnie aérienne continue de mettre sur la promotion ses services de haut rapport. Ces gains de rendement pour le troisième trimestre en glissement annuel ont été accomplis en dépit des effets néfastes de 45 M\$, engendrés par l'appréciation du dollar canadien, sur les produits passages tirés des lignes transatlantiques.
- L'augmentation de 3,4 % des PPSMO transatlantiques par rapport au troisième trimestre de 2009, en raison des gains de rendement. N'eût été de l'effet défavorable du change, les PPSMO transatlantiques auraient affiché une augmentation d'environ 10 %.

Le tableau ci-après présente les variations en pourcentage et en glissement annuel pour le troisième trimestre de 2010 ainsi que pour chacun des quatre trimestres précédents en ce qui concerne les produits passages, la capacité, le trafic, le coefficient d'occupation, le rendement unitaire et les produits passages par siège-mille offert pour les lignes transatlantiques.

Lignes transatlantiques	Résultats trimestriels en glissement annuel (variation en pourcentage)				
	T3 2009	T4 2009	T1 2010	T2 2010	T3 2010
Produits passages	(6,7)	(4,8)	6,5	12,8	16,3
Capacité (en SMO)	6,8	6,7	6,2	2,4	12,3
Trafic (en PMP)	5,9	2,4	5,8	3,2	12,3
Coefficient d'occupation (variation en points)	(0,8)	(3,3)	(0,3)	0,7	-
Rendement unitaire	(11,8)	(7,0)	0,5	9,2	3,5
PPSMO	(12,6)	(10,8)	0,1	10,0	3,4

Augmentation de 37,7 % des produits passages transpacifiques par rapport au troisième trimestre de 2009

Pour le troisième trimestre de 2010, les produits passages de 353 M\$ tirés des lignes transpacifiques ont augmenté de 97 M\$ (+37,7 %) par rapport au troisième trimestre de 2009 en raison de la hausse du rendement et du trafic. Au troisième trimestre de 2010, la capacité a été relevée de 10,9 % par rapport au troisième trimestre de 2009, opération qui a touché toutes les grandes lignes transpacifiques, à l'exception des lignes vers la Corée à l'égard desquelles la capacité a connu une légère baisse par rapport au troisième trimestre de 2009. La variation des produits passages transpacifiques par rapport au troisième trimestre de 2009 s'explique notamment par les facteurs suivants :

- Une augmentation de 17,1 % du trafic en regard d'une capacité accrue de 10,9 %, faisant gagner 4,8 points au coefficient d'occupation par rapport au troisième trimestre de 2009. Air Canada a accru sa capacité sur le Pacifique en lançant en mars 2010 un service sans escale Calgary-Narita et en augmentant les fréquences au départ de Vancouver sur Beijing et Shanghai, en Chine. Les importants gains de trafic en glissement annuel s'expliquent par le fait qu'Air Canada a su attirer des voyageurs dont le trajet prend naissance de ses points de vente internationaux aussi bien que du Canada ou des États-Unis.
- Une augmentation de rendement de 17,5 % par rapport au troisième trimestre de 2009, venue des gains de rendement constatés sur toutes les grandes lignes transpacifiques. Ces gains de rendement en glissement annuel pour le troisième trimestre ont été accomplis en dépit des effets néfastes de 14 M\$ engendrés par l'appréciation du dollar canadien sur les produits passages transpacifiques.
- L'augmentation de 24,1 % des PPSMO transpacifiques par rapport au troisième trimestre de 2009, en raison principalement des gains de rendement, outre l'amélioration du coefficient d'occupation. N'eût été de l'effet défavorable du change, les PPSMO transpacifiques auraient affiché une augmentation d'environ 29 %.

Le tableau ci-après présente les variations en pourcentage et en glissement annuel pour le troisième trimestre de 2010 ainsi que pour chacun des quatre trimestres précédents en ce qui concerne les produits passages, la capacité, le trafic, le coefficient d'occupation, le rendement unitaire et les produits passages par siège-mille offert pour les lignes transpacifiques.

Lignes transpacifiques	Résultats trimestriels en glissement annuel (variation en pourcentage)				
	T3 2009	T4 2009	T1 2010	T2 2010	T3 2010
Produits passages	(21,9)	(9,7)	14,5	37,3	37,7
Capacité (en SMO)	(14,8)	6,5	25,6	17,5	10,9
Trafic (en PMP)	(12,6)	4,2	23,6	27,0	17,1
Coefficient d'occupation (variation en points)	2,1	(1,8)	(1,4)	6,7	4,8
Rendement unitaire	(10,6)	(13,4)	(7,4)	8,1	17,5
PPSMO	(8,4)	(15,2)	(8,8)	16,9	24,1

Augmentation de 18,2 % des autres produits passages par rapport au troisième trimestre de 2009

Pour le troisième trimestre de 2010, les produits passages de 179 M\$ tirés des « autres lignes » (Australie, Antilles, Mexique et Amérique du Sud) se sont accrus de 27 M\$ (+18,2 %) par rapport au troisième trimestre de 2009, en raison surtout de la croissance du trafic mais aussi des meilleurs rendements réalisés. L'augmentation de la capacité du troisième trimestre de 2010 par rapport à il y a un an est venue pour l'essentiel des plus grandes fréquences de vols sur les Antilles et le Mexique et, à compter de juin 2010, du relèvement des fréquences sur Caracas et Bogotá. Au troisième trimestre de 2009, la capacité au départ et à destination du Mexique avait été considérablement rabattue par suite de la réduction des vols attribuable aux craintes liées à l'épidémie de grippe H1N1. La variation des autres produits passages par rapport au troisième trimestre de 2009 s'explique notamment par les facteurs suivants :

- Une augmentation de 13,8 % du trafic en regard d'une capacité accrue de 10,7 %, faisant gagner 2,3 points au coefficient d'occupation par rapport au trimestre correspondant de 2009.
- Une hausse de 3,7 % du rendement unitaire par rapport au troisième trimestre de 2009, traduisant des gains de rendement sur les lignes de l'Australie et d'Amérique du Sud. Les rendements des destinations d'agrément traditionnelles, comme les Antilles et le Mexique, ont souffert de la vive concurrence tarifaire. Ces gains de rendement en glissement annuel des « autres lignes » pour le troisième trimestre ont été accomplis en dépit des effets néfastes de 5 M\$ engendrés par l'appréciation du dollar canadien sur les autres produits passages.
- L'augmentation de 6,7 % des PPSMO des autres lignes par rapport au troisième trimestre de 2009, en raison des gains de rendement et de coefficient d'occupation.

Le tableau ci-après présente les variations en pourcentage et en glissement annuel pour le troisième trimestre de 2010 ainsi que pour chacun des quatre trimestres précédents en ce qui concerne les produits passages, la capacité, le trafic, le coefficient d'occupation, le rendement unitaire et les produits passages par siège-mille offert pour les « autres » lignes.

Autres lignes	Résultats trimestriels en glissement annuel (variation en pourcentage)				
	T3 2009	T4 2009	T1 2010	T2 2010	T3 2010
Produits passages	(20,1)	(10,8)	(0,5)	15,3	18,2
Capacité (en SMO)	(7,2)	(0,1)	4,3	10,1	10,7
Trafic (en PMP)	(7,6)	3,3	6,6	12,7	13,8
Coefficient d'occupation (variation en points)	(0,4)	2,6	1,7	1,8	2,3
Rendement unitaire	(13,5)	(13,7)	(6,6)	2,2	3,7
PPSMO	(13,9)	(10,7)	(4,6)	4,5	6,7

Augmentation de 34 % des produits fret par rapport au troisième trimestre de 2009

Pour le troisième trimestre de 2010, les produits de 123 M\$ tirés de transport de fret se sont accrus de 31 M\$ (+34 %) par rapport au troisième trimestre de 2009 par suite d'une hausse de 29 % du trafic marchandises et, dans une moindre mesure, de la croissance de 3 % du rendement fret par tonne-mille payante (« TMP »). L'augmentation de trafic s'est manifestée sur tous les marchés. Le relèvement du rendement fret par TMP pour le réseau est essentiellement attribuable à l'accroissement de 11 % du rendement du segment transpacifique. N'eût été de l'incidence défavorable des écarts de change de 8 M\$ découlant de l'appréciation du dollar canadien sur les produits fret libellés en monnaies étrangères, le rendement fret par TMP aurait rendu compte d'une augmentation de 10 % par rapport au troisième trimestre de 2009.

Le tableau ci-après présente la variation en dollars des produits fret ainsi que les variations en pourcentage et en glissement annuel pour le troisième trimestre de 2010 des produits fret, de la capacité mesurée en tonne-mille effective (« TME »), des produits par TME, du trafic mesuré en tonne-mille payante (« TMP ») et du rendement par TMP.

3 ^e trimestre de 2010 par rapport au 3 ^e trimestre de 2009	Produits	Produits	Capacité	Produits /	Trafic	Rendement /
	fret	fret	(TME)	TME	(TMP)	TMP
	M\$	Variation (%)				
Lignes intérieures	1	8,1	(6,1)	15,2	10,4	(2,1)
Lignes transfrontalières	1	29,4	20,1	7,7	35,0	(4,1)
Lignes transatlantiques	14	44,6	10,2	31,2	40,7	2,7
Lignes transpacifiques	14	43,1	10,4	29,5	28,8	11,0
Autres lignes	1	9,8	1,0	8,7	5,5	4,0
Réseau	31	33,2	7,4	24,0	29,4	3,0

Hausse de 2 % des autres produits par rapport au troisième trimestre de 2009

Les autres produits sont essentiellement formés des produits tirés des ventes de la portion terrestre de forfaits vacances, des services d'escale et des autres services assurés pour le compte d'autres compagnies aériennes, ainsi que des produits tirés de la location ou de la sous-location d'avions à des tiers.

Pour le troisième trimestre de 2010, les autres produits se sont chiffrés à 181 M\$, en hausse de 3 M\$ (+2 %) par rapport au troisième trimestre de 2009 du fait d'une progression de 6 M\$ (+13 %) des produits tirés de tiers à Vacances Air Canada et de la croissance des frais d'annulation. Ces augmentations ont été neutralisées en partie par la baisse des produits de sous-location d'appareils par rapport au trimestre correspondant de 2009. La croissance aussi bien des produits de tiers à Vacances Air Canada que des frais d'annulation provient principalement de la hausse du trafic passagers qu'a entraînée le relèvement de la capacité par rapport à un an plus tôt. La baisse des produits de location et de sous-location d'appareils est attribuable aux retombées défavorables de l'appréciation du dollar canadien sur les loyers d'avions libellés en dollars US, ainsi qu'à l'effet de la diminution du nombre d'appareils sous-loués à des tiers par rapport au troisième trimestre de 2009. Au cours du trimestre considéré, Mexicana s'est placée sous la protection de la législation sur la faillite et quatre appareils d'Air Canada en sous-location à Mexicana ont été retournés à Air Canada ou repris par celle-ci, et les contrats de sous-location connexes ont été résiliés. Par conséquent, Air Canada ne reçoit plus les frais mensuels de 1,1 M\$ US au titre de la sous-location de ces appareils. Air Canada continue d'évaluer plusieurs options relativement à ces quatre avions.

Baisse de 4,1 % des CESMO (baisse de 5,3 %, exclusion faite de la charge de carburant) par rapport au troisième trimestre de 2009

Les charges d'exploitation se chiffrent à 2 699 M\$ pour le troisième trimestre de 2010, en hausse de 97 M\$ (+4 %) par rapport au troisième trimestre de 2009. L'augmentation des charges d'exploitation au troisième trimestre de 2010 s'explique largement par la progression de 8,2 % de la capacité, la hausse des prix de base du carburant en glissement annuel, ainsi que l'augmentation des commissions versées et de la charge de retraite par rapport au troisième trimestre de 2009. L'accroissement des charges d'exploitation a été en partie contrebalancé par plusieurs facteurs, notamment l'effet de l'appréciation du dollar canadien vis-à-vis des charges d'exploitation libellées en monnaies étrangères (surtout en dollar US) comparativement au troisième trimestre de 2009, qui a comprimé les charges d'exploitation d'un montant approximatif de 70 M\$ par comparaison à la période correspondante de 2009, outre la réduction des charges de maintenance avions, largement attribuable au report des activités de maintenance des cellules.

Le coût unitaire pour le troisième trimestre de 2010, mesuré en charges d'exploitation par siège-mille offert (« CESMO »), s'est replié de 4,1 % par rapport au troisième trimestre de 2009. Exclusion faite de la charge de carburant, les CESMO ont diminué de 5,3 % en glissement annuel.

Les retombées favorables de l'appréciation du dollar canadien sur les charges d'exploitation libellées en monnaies étrangères (surtout en dollars US), l'augmentation de la capacité, qui permet de répartir les coûts fixes de la compagnie aérienne sur un plus grand nombre de sièges-milles offerts, l'effet des mesures

d'économie au titre du PTC, ainsi que l'augmentation du taux d'utilisation des appareils et de la longueur moyenne des étapes par rapport au troisième trimestre de 2009 ont tous été des facteurs dans la baisse des CESMO en glissement annuel.

Le tableau ci-après compare les charges d'exploitation par siège-mille offert par Air Canada pour le troisième trimestre de 2010 à celles de la période correspondante de 2009.

(en cents par SMO)	Troisièmes trimestres		Variation	
	2010	2009	cents	%
Salaires	2,07	2,23	(0,16)	(7,2)
Charges sociales	0,49	0,35	0,14	40,0
Coûts de propriété (LAA) ¹⁾	1,39	1,48	(0,09)	(6,1)
Redevances aéroportuaires	1,48	1,60	(0,12)	(7,5)
CAC de Jazz	1,35	1,45	(0,10)	(6,9)
Maintenance avions	0,86	1,08	(0,22)	(20,4)
Restauration et fournitures connexes	0,42	0,48	(0,06)	(12,5)
Communications et technologies de l'information	0,41	0,41	-	-
Commissions	0,39	0,30	0,09	30,0
Autres	1,86	1,95	(0,09)	(4,6)
Charges d'exploitation, exclusion faite de la charge de carburant ²⁾	10,72	11,33	(0,61)	(5,3)
Carburant avions	4,00	4,02	(0,02)	(0,5)
Total des charges d'exploitation	14,72	15,35	(0,63)	(4,1)

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

2) Se reporter à la rubrique 15, Mesures financières hors PCGR, du présent rapport de gestion pour un complément d'information.

Hausse de 7 % de la charge de carburant par rapport au troisième trimestre de 2009

La charge de carburant se chiffre à 733 M\$ pour le troisième trimestre de 2010, en hausse de 51 M\$ (+7 %) par rapport au troisième trimestre de 2009. Parmi les facteurs expliquant la variation de la charge de carburant du troisième trimestre par rapport à un an plus tôt, figurent :

- La hausse du prix de base du kérosène, responsable d'une augmentation de 85 M\$ de la charge de carburant.
- Une augmentation du volume (en litres) de carburant consommé, responsable d'une augmentation de 59 M\$ de la charge de carburant.

Ces augmentations ont été atténuées par les facteurs suivants :

- Les retombées favorables de l'appréciation du dollar canadien par rapport au dollar US, responsable d'une diminution de 41 M\$ de la charge de carburant.
- Des pertes de 42 M\$ liées aux couvertures sur le carburant au troisième trimestre de 2010, qui ont été reclassées du cumul des autres éléments du résultat étendu à la charge de carburant. Au troisième trimestre de 2009, des pertes liées aux couvertures sur le carburant de 94 M\$ avaient été reclassées du cumul des autres éléments du résultat étendu à la charge de carburant.

Le tableau ci-après présente le coût du litre de carburant pour Air Canada, avec ou sans couverture, pour les périodes indiquées :

(en millions de dollars canadiens, sauf indication contraire)	Troisièmes trimestres		Variation	
	2010	2009	\$	%
Charge de carburant selon les PCGR ¹⁾	729 \$	678 \$	51 \$	8
Retrancher : Gains (pertes) de couverture sur le carburant reclassés du cumul des autres éléments du résultat étendu à la charge de carburant	(42)	(94)	52	55
Ajouter : Montant net des règlements au comptant relatifs à des dérivés liés au carburant ²⁾	17	14	3	21
Coût économique du carburant – hors PCGR ³⁾	704 \$	598 \$	106 \$	18
Consommation de carburant (en milliers de litres)	1 088 222	988 015	100 207	10
Coût du litre de carburant (en cents) – selon les PCGR	67,0	68,6	(2)	(2)
Coût du litre de carburant (en cents) – exclusion faite des gains (pertes) liés aux couvertures sur le carburant	63,1	59,1	4	7
Coût économique du litre de carburant (en cents) – hors PCGR	64,7	60,5	4	7

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

2) Comprend le montant net des règlements au comptant relatifs à des dérivés liés au carburant venus à échéance et les primes versées pour conclure des options.

3) Le coût économique du carburant est une mesure hors PCGR utilisée par Air Canada qui pourrait ne pas être comparable à des mesures analogues présentées par d'autres sociétés ouvertes. Air Canada s'en sert pour calculer le coût décaissé pour son carburant. Il comprend le montant net réel des règlements au comptant des contrats de couverture sur le carburant venus à échéance pendant la période et les primes liées à ces dérivés. Il fait exclusion des gains et pertes comptables hors trésorerie liés à des instruments dérivés liés au carburant.

Salaires et charges sociales de 471 M\$ au troisième trimestre de 2010, en hausse de 34 M\$ (+8 %) par rapport au troisième trimestre de 2009

Les salaires totalisent 381 M\$ pour le troisième trimestre de 2010, en hausse de 4 M\$ (+1 %) par rapport au troisième trimestre de 2009. Au troisième trimestre de 2010, les charges sociales se sont chiffrées à 90 M\$, en hausse de 30 M\$ (+50 %) par rapport au troisième trimestre de 2009, en raison surtout de la charge de retraite plus élevée qui a résulté de la révision des hypothèses actuarielles. Les hypothèses actuarielles servant à la comptabilisation de la charge de retraite selon les PCGR diffèrent de celles qui servent à la détermination du déficit de solvabilité. Pour un complément d'information sur les obligations au titre de la capitalisation des régimes de retraite d'Air Canada, on se reportera à la rubrique 7.8 du présent rapport de gestion.

Augmentation de 1 M\$ des frais payés au titre du CAC de Jazz par rapport au troisième trimestre de 2009

Les frais payés à Jazz au titre du CAC de Jazz se chiffrent à 247 M\$ pour le troisième trimestre de 2010, contre 246 M\$ au troisième trimestre de 2009, soit une hausse de 1 M\$ (moins de 1 %). Cette hausse en glissement annuel des frais d'achat de capacité vient surtout d'une augmentation de 5 M\$ des tarifs au titre du CAC de Jazz en glissement annuel, dont 2 M\$ sont liés aux charges de maintenance supplémentaires attribuables au vieillissement du parc de Jazz. En outre, l'incidence de la modification, liée au PTC, du CAC de Jazz en date du 1^{er} août 2009 a entraîné une augmentation nette de 2 M\$, comprenant la diminution de 5 M\$ découlant de la réduction des majorations tarifaires au titre du CAC de Jazz et d'un accroissement de 7 M\$ ayant trait aux charges liées aux retours d'appareils. Ces augmentations ont été atténuées en partie par l'incidence favorable du change sur les frais libellés en dollars US qu'Air Canada paie au titre du CAC de Jazz, responsable d'une diminution de 5 M\$, ainsi que l'incidence de la réduction des vols, responsable d'une diminution de 1 M\$.

Augmentation de 1% des coûts de propriété par rapport au troisième trimestre de 2009

Les coûts de propriété (à savoir l'amortissement et les loyers d'avions) s'élevèrent à 254 M\$ pour le troisième trimestre de 2010, en hausse de 2 M\$ (+1 %) par rapport au troisième trimestre de 2009. Parmi les facteurs expliquant la variation des coûts de propriété du troisième trimestre par rapport à un an plus tôt, figurent :

- La diminution des valeurs résiduelles des avions, qui a représenté une augmentation de 12 M\$ de la charge d'amortissement.
- L'incidence de la cession-bail de trois 777 de Boeing a représenté une augmentation de 8 M\$.

Ces augmentations ont été en partie contrebalancées par les facteurs suivants :

- L'effet de l'appréciation du dollar canadien vis-à-vis du dollar américain, qui a comprimé de 5 M\$ les loyers d'avions.
- Une diminution de 4 M\$ de la charge d'amortissement relativement aux stocks d'articles durables.

Diminution de 14 % des charges de maintenance avions par rapport au troisième trimestre de 2009

Pour le troisième trimestre de 2010, les frais de 158 M\$ de maintenance avions sont de 25 M\$ inférieurs (-14 %) à ceux du troisième trimestre de 2009. Parmi les facteurs expliquant la variation des charges de maintenance avions du troisième trimestre par rapport à un an plus tôt, figurent :

- Une diminution nette de 26 M\$ des charges de maintenance des cellules, surtout attribuable au report des programmes de révision générale liés aux A319 et A320 d'Airbus, ainsi qu'à la diminution des activités d'entretien sur les 767 de Boeing du fait du calendrier du cycle d'entretien.
- Un repli de 8 M\$ des frais d'entretien moteurs, essentiellement du fait du calendrier du cycle d'entretien, particulièrement à l'égard des A320 d'Airbus.
- La diminution des retours d'appareils au troisième trimestre de 2010 comparativement au trimestre correspondant de 2009, qui s'est traduite par un fléchissement de 4 M\$ des charges de maintenance avions.
- L'incidence de l'appréciation du dollar canadien par rapport au dollar américain sur les charges de maintenance (surtout moteurs et composants) libellés en dollars US, qui a fait baisser de 7 M\$ les charges de maintenance avions par rapport au troisième trimestre de 2009.

Les augmentations susmentionnées ont été en partie annulées par le facteur suivant :

- L'accroissement de 17 M\$ des frais d'entretien de composants, largement attribuable à la croissance des vols en glissement annuel.

Hausse de 41 % des commissions par rapport au troisième trimestre de 2009

Pour le troisième trimestre de 2010, les commissions versées totalisent 72 M\$, en hausse de 21 M\$ (+41 %) par rapport au troisième trimestre de 2009, ce qui traduit l'augmentation de 14 % des produits passages et fret. La pénétration accrue liée aux agences et une plus grande proportion de trafic de haut rapport, qui génère d'ordinaire des taux de commission plus élevés, ont aussi joué dans l'augmentation des commissions versées sur les passages vendus au troisième trimestre de 2010. Bien que les initiatives globales en matière de revenus aient accru les commissions versées en glissement annuel, la direction estime après analyse que les avantages découlant de ces initiatives surpassent les coûts puisqu'ils permettent à Air Canada de générer davantage de produits passages et de demeurer concurrentielle sur le marché.

Hausse de 4 % des autres charges d'exploitation par rapport au troisième trimestre de 2009

Les autres charges d'exploitation totalisent 341 M\$ pour le troisième trimestre de 2010, soit 14 M\$ de plus (+4 %) qu'au troisième trimestre de 2009. L'augmentation des autres charges d'exploitation rend compte de la croissance de la capacité, de la hausse des charges liées à l'accroissement de la portion terrestre des forfaits de Vacances Air Canada, ainsi que de l'augmentation des frais de traitement de cartes de crédit attribuable à la hausse du trafic passagers. Ces augmentations des autres charges d'exploitation ont été atténuées par l'incidence favorable des initiatives du PTC.

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

(en millions de dollars canadiens)	Troisièmes trimestres		Variation	
	2010	2009	\$	%
Portion terrestre des forfaits de Vacances Air Canada	38 \$	31 \$	7 \$	23
Cartes de crédit	50	42	8	19
Services d'escale	50	50	-	-
Location et entretien d'immeubles	30	33	(3)	(9)
Frais d'équipages	32	31	1	3
Frais et services divers	27	30	(3)	(10)
Autres charges	114	110	4	4
	341 \$	327 \$	14 \$	4

Charges hors exploitation de 75 M\$ au troisième trimestre de 2010

Les charges hors exploitation se chiffrent à 75 M\$ pour le troisième trimestre de 2010, contre des charges hors exploitation de 83 M\$ au troisième trimestre de 2009. Parmi les facteurs expliquant la variation des frais des charges hors exploitation du troisième trimestre par rapport à un an plus tôt, figurent :

- Au troisième trimestre de 2010, le montant net des intérêts débiteurs a fléchi de 2 M\$ par rapport au troisième trimestre de 2009. L'incidence nette des soldes débiteurs au cours des 12 derniers mois a été plus que neutralisée par l'accroissement en glissement annuel des intérêts créditeurs, qui est largement imputable à la hausse des soldes de trésorerie, outre les retombées favorables de l'appréciation du dollar canadien sur les intérêts débiteurs libellés en dollars US.
- Des gains liés aux ajustements de juste valeur des instruments dérivés, qui se sont chiffrés à 5 M\$ au troisième trimestre de 2010, contre des gains de 4 M\$ au troisième trimestre de 2009. Ces gains sur instruments financiers évalués à la valeur de marché constatés au troisième trimestre de 2010 étaient principalement liés à la variation de la juste valeur des dérivés portant sur le carburant.

Gain de change de 90 M\$ au troisième trimestre de 2010

Le gain de change, principalement lié à la dette à long terme libellée en dollars US, se chiffre à 90 M\$ pour le troisième trimestre de 2010, contre un gain de change de 295 M\$ au troisième trimestre de 2009. Le gain du troisième trimestre de 2010 est surtout attribuable à l'appréciation du dollar canadien entre le 30 juin et le 30 septembre 2010. Pour 1 \$ US, le taux de change à midi, le 30 septembre 2010, était de 1,0298 \$ CA, tandis qu'il était de 1,0606 \$ CA le 30 juin 2010, à midi.

Charge d'impôt de 80 M\$ au troisième trimestre de 2010

Pour le troisième trimestre de 2010, Air Canada a constaté une charge d'impôt de 80 M\$ sur un bénéfice avant impôts de 341 M\$, donnant lieu à un taux d'imposition effectif de 23 %. Le taux d'imposition effectif a varié sous l'effet de la reprise de la provision pour moins-value à l'égard des actifs d'impôts futurs issus de l'application de la comptabilité « nouveau départ ».

5. Résultats d'exploitation – Comparaison des neuf premiers mois de 2010 et de 2009

Le tableau et l'analyse ci-après comparent les résultats d'Air Canada pour les neuf premiers mois de 2010 et de 2009.

(en millions de dollars canadiens, sauf les montants par action)	Neuf premiers mois		Variation	
	2010	2009	\$	%
Produits d'exploitation				
Passages	7 131 \$	6 469 \$	662 \$	10
Fret	342	248	94	38
Autres	697	674	23	3
	8 170	7 391	779	11
Charges d'exploitation				
Carburant avions	2 012	1 847	165	9
Salaires et charges sociales	1 415	1 333	82	6
Redevances aéroportuaires et de navigation	732	743	(11)	(1)
CAC de Jazz	703	746	(43)	(6)
Amortissement	514	495	19	4
Maintenance avions	504	557	(53)	(10)
Restauration et fournitures connexes	226	222	4	2
Communications et technologies de l'information	235	229	6	3
Locations avions	262	250	12	5
Commissions	194	140	54	39
Autres	1 097	1 062	35	3
	7 894	7 624	270	4
Bénéfice (perte) d'exploitation	276	(233)	509	
Produits (charges) hors exploitation				
Intérêts créditeurs	10	12	(2)	
Intérêts débiteurs	(297)	(286)	(11)	
Intérêts capitalisés	-	4	(4)	
Gain (perte) sur actifs	1	(70)	71	
Gain (perte) sur instruments financiers comptabilisés à la juste valeur	(11)	73	(84)	
Autres	-	(5)	5	
	(297)	(272)	(25)	
Perte avant les éléments suivants	(21)	(505)	484	
Participation sans contrôle	(7)	(11)	4	
Gain de change	34	549	(515)	
Charge d'impôts	(33)	(1)	(32)	
Bénéfice (perte) de la période	(27) \$	32 \$	(59) \$	
BAIIALA ¹⁾	1 052 \$	512 \$	540 \$	
Résultat de base par action	(0,10) \$	0,32 \$	(0,42) \$	
Résultat dilué par action	(0,10) \$	0,30 \$	(0,40) \$	

1) Se reporter à la rubrique 15, Mesures financières hors PCGR, ci-après pour un rapprochement du BAIIALA et du résultat d'exploitation.

Augmentation de 10,2 % des produits passages réseau par rapport aux neuf premiers mois de 2009

Comparativement aux neuf premiers mois de 2009, les produits passages se sont accrus de 662 M\$ (+10,2 %) pour se fixer à 7 131 M\$ pour les neuf premiers mois de 2010, du fait surtout de la croissance du trafic et, dans une moindre mesure, de l'amélioration du rendement réseau. L'augmentation des produits passages tirés de la cabine de haut rapport a représenté 283 M\$ (environ 43 %) de l'augmentation des produits passages à l'échelle du réseau.

Pour les neuf premiers mois de 2010, Air Canada a accru sa capacité globale de 6,8 % par rapport aux neuf premiers mois de 2009, à raison d'une augmentation en glissement annuel de 6,6 % au premier trimestre de 2010, d'une augmentation en glissement annuel de 5,3 % au deuxième trimestre de 2010 et d'une augmentation en glissement annuel de 8,2 % au troisième trimestre de 2010. La variation des produits passages réseau par rapport aux neuf premiers mois de 2009 s'explique notamment par les facteurs suivants :

- Une augmentation de 6,8 % de la capacité, laquelle a été moins marquée que la hausse de 8,4 % du trafic, faisant gagner 1,3 point au coefficient d'occupation par rapport aux neuf premiers mois de 2009, à raison d'une diminution de 0,1 point au premier trimestre de 2010, d'une augmentation de 2,6 points au deuxième trimestre de 2010 et d'une augmentation de 1,2 point au troisième trimestre de 2010, dans tous les cas en glissement annuel.
- Un gain de 1,6 % du rendement unitaire réseau par rapport aux neuf premiers mois de 2009, formé d'une diminution de 2,2 % au premier trimestre de 2010, d'une augmentation de 3,3 % au deuxième trimestre de 2010 et d'une augmentation de 3,2 % au troisième trimestre de 2010, dans tous les cas en glissement annuel.
- L'appréciation du dollar canadien pour les neuf premiers mois de 2010 par rapport aux neuf premiers mois de 2009, qui a fait baisser de 261 M\$ les produits libellés en monnaies étrangères pour les neuf premiers mois de 2010.
- Une augmentation de 3,2 % des PPSMO réseau par rapport aux neuf premiers mois de 2009, formée d'une diminution de 2,3 % des PPSMO au premier trimestre de 2010, d'une augmentation de 6,6 % des PPSMO au deuxième trimestre de 2010 et d'une augmentation de 4,7 % des PPSMO au troisième trimestre de 2010, dans tous les cas en glissement annuel. L'augmentation des PPSMO des neuf premiers mois de 2010 est attribuable à la croissance du rendement et du coefficient d'occupation.

Le tableau ci-après présente les variations en pourcentage et en glissement annuel pour les neuf premiers mois, en ce qui concerne les produits passages, la capacité, le trafic, le coefficient d'occupation, le rendement unitaire et les produits passages par siège-mille offert.

Neuf premiers mois de 2010 par rapport aux neuf premiers mois de 2009	Produits passages	Capacité (en SMO)	Trafic (en PMP)	Coefficient d'occupation	Rendement unitaire	PPSMO
	Variation (%)	Variation (%)	Variation (%)	Variation (pts)	Variation (%)	Variation (%)
Lignes intérieures	4,9	1,0	1,8	0,7	2,9	3,8
Lignes transfrontalières	9,1	7,5	8,5	0,7	0,4	1,4
Lignes transatlantiques	12,8	7,5	7,8	0,2	4,6	4,8
Lignes transpacifiques	31,0	16,9	22,1	3,8	7,2	12,0
Autres lignes	8,9	7,7	10,3	1,9	(1,3)	1,0
Réseau	10,2	6,8	8,4	1,3	1,6	3,2

On se reportera à la rubrique 4 du présent rapport de gestion pour connaître les variations en pourcentage et en glissement annuel des produits passages, de la capacité, du trafic, du coefficient d'occupation, du rendement unitaire et des produits passages par siège-mille offert (PPSMO) pour le troisième trimestre de 2010 ainsi que pour chacun des quatre trimestres précédents.

Augmentation de 38 % des produits fret par rapport aux neuf premiers mois de 2009

Pour les neuf premiers mois de 2010, les produits tirés du transport de fret aérien se sont établis à 342 M\$, en hausse de 94 M\$ (+38 %) par rapport aux neuf premiers mois de 2009 par suite d'une amplification du trafic. Le trafic fret a progressé de 45 % par rapport à la période comparable de 2009 en raison d'une forte croissance du trafic sur tous les marchés. Le rendement fret par tonne-mille payante (« TMP ») pour le réseau s'est replié de 4,6 % par rapport aux neuf premiers mois de 2009, par suite de l'intense concurrence tarifaire et de l'effet défavorable de l'appréciation du dollar canadien sur les produits libellés en monnaies étrangères. N'eût été de l'effet défavorable de 29 M\$ du change relativement à l'appréciation du dollar canadien sur les produits fret libellés en monnaies étrangères, le rendement par TMP aurait affiché une progression de 4 % par rapport aux neuf premiers mois de 2009.

Le tableau ci-après présente la variation en dollars des produits fret ainsi que les variations en pourcentage et en glissement annuel pour les neuf premiers mois de 2010 des produits fret, de la capacité mesurée en tonne-mille effective (« TME ») des produits par TME, du trafic mesuré en tonne-mille payante (« TMP ») et du rendement par TMP.

Neuf premiers mois de 2010 par rapport aux Neuf premiers mois de 2009	Produits	Produits	Capacité	Produits /	Trafic	Rendement /
	fret	fret	(TMP)	TME	(TMP)	TMP
	M\$	Variation (%)				
Lignes intérieures	5	13,6	(1,8)	15,7	23,5	(8,0)
Lignes transfrontalières	2	19,1	9,8	8,4	28,8	(7,6)
Lignes transatlantiques	30	33,4	5,9	26,0	44,9	(8,0)
Lignes transpacifiques	48	65,1	16,2	42,1	52,1	8,6
Autres lignes	9	28,2	4,5	22,7	39,9	(8,4)
Total	94	37,9	7,4	28,4	44,7	(4,6)

Augmentation de 3 % des autres produits par rapport aux neuf premiers mois de 2009

Pour les neuf premiers mois de 2010, les autres produits se sont chiffrés à 697 M\$, en hausse de 23 M\$ (+3 %) par rapport aux neuf premiers mois de 2009, en raison de la hausse de 54 M\$ (+20 %) des produits tirés de tiers à Vacances Air Canada, alimentée par l'augmentation du trafic passagers du fait de la croissance de capacité par rapport à un an plus tôt et, dans une moindre mesure, de la majoration des prix des forfaits. Cette augmentation a été en partie annulée par la baisse des produits tirés de la sous-location d'avions, essentiellement attribuable à la diminution du nombre d'appareils sous-loués à des tiers par rapport aux neuf premiers mois de 2009, outre l'effet défavorable de l'appréciation du dollar canadien sur des produits de location et de sous-location d'avions libellés en dollars US. Au cours du trimestre considéré, Mexicana s'est placée sous la protection de la législation sur la faillite et quatre appareils d'Air Canada en sous-location à Mexicana ont été retournés à Air Canada ou repris par celle-ci, et les contrats de sous-location connexes ont été résiliés. Par conséquent, Air Canada ne reçoit plus les frais mensuels de 1,1 M\$ US au titre de la sous-location de ces appareils. Air Canada continue d'évaluer plusieurs options relativement à ces quatre avions.

Baisse de 3,0 % des CESMO (baisse de 4,6 %, exclusion faite de la charge de carburant) par rapport aux neuf premiers mois de 2009

Les charges d'exploitation se chiffrent à 7 894 M\$ pour les neuf premiers mois de 2010, en hausse de 270 M\$ (+4 %) par rapport aux neuf premiers mois de 2009. Cette augmentation est largement attribuable à la croissance de 6,8 % de la capacité, à la hausse des prix de base du carburant en glissement annuel, outre le relèvement de la charge de retraite, des commissions et des coûts de propriété, par rapport aux neuf premiers mois de 2009. Ces augmentations des charges d'exploitation ont été atténuées par plusieurs facteurs, dont l'effet de l'appréciation du dollar canadien sur les charges libellées en monnaies étrangères qui a comprimé les charges d'exploitation d'environ 383 M\$ par rapport à la période correspondante de 2009, et la réduction notable des charges de maintenance avions et des frais d'achat de capacité à Jazz.

Le coût unitaire pour les neuf premiers mois de 2010, mesuré en charges d'exploitation par siège-mille offert (« CESMO »), s'est replié de 3,0 % par rapport aux neuf premiers mois de 2009. Exclusion faite de la charge de carburant, les CESMO ont diminué de 4,6 % en glissement annuel.

L'incidence favorable de l'appréciation du dollar canadien sur les charges d'exploitation libellées en monnaies étrangères (surtout en dollars US) a constitué la cause de la baisse des CESMO en glissement annuel.

L'augmentation de la capacité, qui permet de répartir les coûts fixes de la compagnie aérienne sur un plus grand nombre de sièges-milles offerts, les retombées des mesures d'économie du PTC dont celles liées au CAC de Jazz, ainsi que l'augmentation du taux d'utilisation des appareils et de la longueur moyenne des étapes par rapport aux neuf premiers mois de 2009 sont aussi intervenues dans la baisse des CESMO en glissement annuel. Des augmentations de la charge de retraite et des commissions versées sont venues annuler en partie ces diminutions.

Le tableau ci-après compare les charges d'exploitation par siège-mille offert par Air Canada pour les neuf premiers mois de 2010 à celles de la période correspondante de 2009.

(en cents par SMO)	Neuf premiers mois		Variation	
	2010	2009	cents	%
Salaires	2,30	2,48	(0,18)	(7,3)
Charges sociales	0,61	0,45	0,16	35,6
Coûts de propriété (LAA) ¹⁾	1,60	1,64	(0,04)	(2,4)
Redevances aéroportuaires	1,51	1,63	(0,12)	(7,4)
CAC de Jazz	1,45	1,64	(0,19)	(11,6)
Maintenance avions	1,04	1,22	(0,18)	(14,8)
Restauration et fournitures connexes	0,46	0,49	(0,03)	(6,1)
Communications et technologies de l'information	0,48	0,50	(0,02)	(4,0)
Commissions	0,40	0,31	0,09	29,0
Autres	2,26	2,34	(0,08)	(3,4)
Charges d'exploitation, exclusion faite de la charge de carburant ²⁾	12,11	12,70	(0,59)	(4,6)
Carburant avions	4,14	4,06	0,08	2,0
Total des charges d'exploitation	16,25	16,76	(0,51)	(3,0)

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

2) Se reporter à la rubrique 15, Mesures financières hors PCGR, du présent rapport de gestion pour un complément d'information.

Hausse de 9 % de la charge de carburant par rapport aux neuf premiers mois de 2009

La charge de carburant se chiffre à 2 012 M\$ pour les neuf premiers mois de 2010, en hausse de 165 M\$ (+9 %) par rapport aux neuf premiers mois de 2009. Parmi les facteurs expliquant la variation de la charge de carburant des neuf premiers mois par rapport à un an plus tôt, figurent :

- La hausse du prix de base du kérosène, responsable d'une augmentation de 446 M\$ de la charge de carburant.
- Une augmentation du volume (en litres) de carburant consommé, responsable d'une augmentation de 111 M\$ de la charge de carburant.

Ces augmentations ont été atténuées par les facteurs suivants :

- Les retombées favorables de l'appréciation du dollar canadien par rapport au dollar US, responsable d'une diminution de 210 M\$ de la charge de carburant.
- Des pertes liées aux couvertures sur le carburant de 152 M\$ pour les neuf premiers mois de 2010, qui ont été reclassées du cumul des autres éléments du résultat étendu à la charge de carburant. Pour les neuf premiers mois de 2009, des pertes liées aux couvertures sur le carburant de 334 M\$ avaient été reclassées du cumul des autres éléments du résultat étendu à la charge de carburant.

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

(en millions de dollars canadiens, sauf indication contraire)	Neuf premiers mois		Variation	
	2010	2009	\$	%
Charge de carburant selon les PCGR ¹⁾	2 002 \$	1 838 \$	164 \$	9
Retrancher : Gains (pertes) de couverture sur le carburant reclassés du cumul des autres éléments du résultat étendu à la charge de carburant	(152)	(334)	182	54
Ajouter : Montant net des règlements au comptant ²⁾	48	76	(28)	(37)
Coût économique du carburant – hors PCGR ³⁾	1 898 \$	1 580 \$	318 \$	20
Consommation de carburant (en milliers de litres)	2 884 253	2 685 032	199 221	7
Coût du litre de carburant (en cents) – selon les PCGR	69,4	68,4	1	1
Coût du litre de carburant (en cents) – exclusion faite des gains (pertes) liés aux couvertures sur le carburant	64,2	56,0	8	15
Coût économique du litre de carburant (en cents) – hors PCGR	65,8	58,8	7	12

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

2) Comprend le montant net des règlements au comptant des contrats dérivés sur le carburant venus à échéance et les primes liées à ces dérivés. Ne comprend pas les contrats de couverture de 172 M\$ résiliés par anticipation au 1^{er} trimestre de 2009 et couvrant la consommation de carburant de 2009 et 2010, et de 5 M\$ au 2^e trimestre de 2010 couvrant la consommation de carburant de 2010.

3) Le coût économique du carburant est une mesure hors PCGR utilisée par Air Canada qui pourrait ne pas être comparable à des mesures analogues présentées par d'autres sociétés ouvertes. Air Canada s'en sert pour calculer le coût décaissé pour son carburant. Il comprend le montant net réel des règlements au comptant des contrats dérivés sur le carburant venus à échéance pendant la période et les primes liées à ces dérivés. Il fait exclusion des gains et pertes comptables hors trésorerie liés à des instruments dérivés liés au carburant.

Salaires et charges sociales de 1 415 M\$ pour les neuf premiers mois de 2010, en hausse de 82 M\$ (+6 %) par rapport aux neuf premiers mois de 2009

Les charges salariales totalisent 1 120 M\$ pour les neuf premiers mois de 2010, en baisse de 10 M\$ (-1 %) par rapport aux neuf premiers mois de 2009, par suite surtout de la diminution des charges liées aux programmes de réduction des effectifs par rapport à la période correspondante de 2009.

Les charges sociales se chiffrent à 295 M\$ pour les neuf premiers mois de 2010, en hausse de 92 M\$ (+45 %) par rapport aux neuf premiers mois de 2009. La hausse des charges sociales vient principalement de l'augmentation de la charge de retraite qui a résulté de la révision des hypothèses actuarielles.

Diminution de 6 % des frais payés au titre du CAC de Jazz par rapport aux neuf premiers mois de 2009

Les frais payés à Jazz au titre du CAC de Jazz se chiffrent à 703 M\$ pour les neuf premiers mois de 2010, contre 746 M\$ pour les neuf premiers mois de 2009, soit une diminution de 43 M\$ (-6 %). Cette diminution des frais d'achat de capacité en glissement annuel vient surtout de l'incidence favorable du change sur les frais libellés en dollars US qu'Air Canada paie au titre du CAC de Jazz, responsable d'une diminution de 30 M\$. En outre, l'incidence de la modification, liée au PTC, du CAC de Jazz en date du 1^{er} août 2009, est responsable d'une diminution nette de 17 M\$ comprenant un fléchissement imputable à la réduction des majorations tarifaires au titre du CAC de Jazz et un accroissement attribuable aux charges liées aux retours d'appareils. Qui plus est, l'incidence de la réduction des vols a entraîné une diminution de 15 M\$. Est venue atténuer ces diminutions une augmentation de 19 M\$ des tarifs au titre du CAC de Jazz en glissement annuel, dont 3 M\$ sont liés à des crédits de maintenance ponctuels en 2009 et 7 M\$ aux charges de maintenance supplémentaires du parc de Jazz.

Augmentation de 4 % des coûts de propriété par rapport aux neuf premiers mois de 2009

Les coûts de propriété (à savoir l'amortissement et les loyers d'avions) s'élèvent à 776 M\$ pour les neuf premiers mois de 2010, en hausse de 31 M\$ (+4 %) par rapport aux neuf premiers mois de 2009. Parmi les facteurs expliquant la variation des coûts de propriété des neuf premiers mois par rapport à un an plus tôt, figurent :

- La diminution des valeurs résiduelles des avions, qui a fait augmenter l'amortissement de 41 M\$.
- L'incidence de la cession-bail de trois 777 de Boeing et de l'ajout d'un 777 de Boeing au parc en exploitation d'Air Canada en juillet 2009 qui, conjugués, ont représenté une augmentation de 33 M\$.

Ces augmentations ont été en partie contrebalancées par le facteur suivant :

- L'effet de l'appréciation du dollar canadien vis-à-vis du dollar américain, qui a comprimé de 30 M\$ les loyers d'avions.

Diminution de 10 % des charges de maintenance avions par rapport aux neuf premiers mois de 2009

Pour les neuf premiers mois de 2010, les charges de maintenance avions de 504 M\$ sont de 53 M\$ inférieures (-10 %) à ceux des neuf premiers mois de 2009. Les facteurs suivants ont contribué à la variation en glissement annuel des charges de maintenance avions des neuf premiers mois :

- Les retombées favorables de l'appréciation du dollar canadien par rapport au dollar US pour les charges de maintenance libellées en dollars US (surtout les frais d'entretien moteurs et composants), qui ont fait baisser de 43 M\$ les charges de maintenance avions par rapport aux neuf premiers mois de 2009.
- Une diminution de 36 M\$ des charges de maintenance des cellules, par suite principalement du report à des dates ultérieures d'activités de révision générale pour des appareils Airbus de types A319 et A320, ainsi que de la diminution des activités d'entretien sur les 767 de Boeing du fait du calendrier du cycle d'entretien.
- Une diminution des retours de location durant les neuf premiers mois de 2010 par rapport aux neuf premiers mois de 2009, qui s'est traduite par un fléchissement de 13 M\$ des charges de maintenance avions.

Ces diminutions ont été atténuées par le facteur suivant :

- Une hausse de 37 M\$ des frais d'entretien composants, principalement en raison de la croissance des vols en glissement annuel.

Hausse de 39 % des commissions par rapport aux neuf premiers mois de 2009

Pour les neuf premiers mois de 2010, les commissions versées totalisent 194 M\$, en hausse de 54 M\$ (+39 %) par rapport aux neuf premiers mois de 2009, ce qui traduit l'augmentation de 11 % des produits passages et fret ainsi que l'instauration d'une commission de 7 % à l'intention des agences de voyages canadiennes proposant les tarifs *Tango* sur les vols intra-Canada. La pénétration accrue liée aux agences et une plus grande proportion de trafic de haut rapport, qui génère d'ordinaire des taux de commission plus élevés, ont aussi joué dans l'augmentation des commissions versées sur les passages vendus durant les neuf premiers mois de 2010. La hausse de 7 M\$ des commissions versées par Vacances Air Canada au cours des neuf premiers mois de 2010 a également favorisé l'augmentation des commissions versées sur les passages vendus en glissement annuel. L'augmentation des commissions versées par Vacances Air Canada est venue principalement de la hausse de trafic passagers et de l'amélioration des rendements, ainsi que de la révision du barème de commissions par rapport à la période comparable de 2009. Bien que les initiatives globales en matière de revenus aient accru les commissions versées en glissement annuel, la direction estime après analyse que les avantages découlant de ces initiatives surpassent les coûts puisqu'ils permettent à Air Canada de générer davantage de produits passages et de demeurer concurrentielle sur le marché.

Hausse de 3 % des autres charges d'exploitation par rapport aux neuf premiers mois de 2009

Les autres charges d'exploitation totalisent 1 097 M\$ pour les neuf premiers mois de 2010, soit 35 M\$ de plus (+3 %) que pour les neuf premiers mois de 2009. Cette augmentation des autres charges d'exploitation par rapport aux neuf premiers mois de 2009 s'explique essentiellement par l'augmentation de la capacité, par la hausse des charges de Vacances Air Canada attribuable pour l'essentiel à la hausse du nombre de passages vendus et à l'augmentation des frais de traitement des opérations par carte de crédit, elle aussi liée à la croissance du trafic passagers.

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

(en millions de dollars canadiens)	Neuf premiers mois		Variation	
	2010	2009	\$	%
Portion terrestre des forfaits de Vacances Air Canada	223 \$	203 \$	20 \$	10
Cartes de crédit	151	130	21	16
Services d'escale	142	143	(1)	(1)
Location et entretien d'immeubles	95	96	(1)	(1)
Frais d'équipages	89	89	-	-
Frais et services divers	77	84	(7)	(8)
Autres charges	320	317	3	1
	1 097 \$	1 062 \$	35 \$	3

Charges hors exploitation de 297 M\$ pour les neuf premiers mois de 2010

Les charges hors exploitation se chiffrent à 297 M\$ pour les neuf premiers mois de 2010, contre des charges hors exploitation de 272 M\$ pour les neuf premiers mois de 2009. Parmi les facteurs expliquant la hausse des charges hors exploitation des neuf premiers mois par rapport à un an plus tôt, figurent :

- Une augmentation de 11 M\$ des intérêts débiteurs pour les neuf premiers mois de 2010 par rapport aux neuf premiers mois de 2009. Les facteurs suivants ont contribué à l'augmentation en glissement annuel des intérêts débiteurs pour les neuf premiers mois :
 - Une charge de 54 M\$ liée aux intérêts débiteurs sur la facilité de crédit à terme garantie, dont des frais de paiement anticipé de 29 M\$ et des ajustements de 25 M\$ liés à la part non amortie des coûts de transaction et aux escomptes sur la dette. On se reportera à la rubrique 7.3 du présent rapport de gestion pour un complément d'information sur cette opération.
 - L'incidence nette des financements souscrits au cours des 12 derniers mois.

Ces augmentations ont été atténuées par les facteurs suivants :

- Une charge de 17 M\$ pour les neuf premiers mois de 2009 relativement à une cession-bail. Aucune charge de la sorte n'a été inscrite pour les neuf premiers mois de 2010.
- Une charge de 9 M\$ pour les neuf premiers mois de 2009 liée à la résiliation des contrats de location-acquisition de deux A340 d'Airbus et à la vente subséquente de ces appareils. Aucune charge de la sorte n'a été inscrite pour les neuf premiers mois de 2010.
- Les retombées favorables de l'appréciation du dollar canadien sur les intérêts débiteurs libellés en dollars US.

- o L'incidence des opérations de cession-bail réalisées sur des appareils 777 de Boeing qui se sont conclues pour l'essentiel au quatrième trimestre de 2009.
- o Le recul des taux d'intérêt moyens par rapport à un an plus tôt.
- Pour les neuf premiers mois de 2009, Air Canada avait inscrit une charge de dépréciation de 67 M\$ liée à des coûts antérieurement capitalisés qui avaient été engagés dans l'élaboration d'un nouveau système de réservation ainsi qu'une perte de 2 M\$ à la vente des deux A340 d'Airbus susmentionnés. Aucune cession ou provision d'importance n'a été constatée à cet égard pour les neuf premiers mois de 2010.
- Des pertes liées aux ajustements de juste valeur des instruments dérivés, qui se sont chiffrées à 11 M\$ pour les neuf premiers mois de 2010, contre des gains de 73 M\$ pour les neuf premiers mois de 2009. Ces pertes sur instruments financiers évaluées à la valeur de marché constatées pour les neuf premiers mois de 2010 étaient surtout liées à la variation de la juste valeur des dérivés portant sur le carburant.

Gain de change de 34 M\$ pour les neuf premiers mois de 2010

Le gain de change, principalement lié à la dette à long terme libellée en dollars US, se chiffre à 34 M\$ pour les neuf premiers mois de 2010, contre un gain de change de 549 M\$ pour les neuf premiers mois de 2009. Le gain des neuf premiers mois de 2010 est surtout attribuable à l'appréciation du dollar canadien entre le 31 décembre 2009 et le 30 septembre 2010. Pour 1 \$ US, le taux de change à midi, le 30 septembre 2010, était de 1,0298 \$ CA, tandis qu'il était de 1,0466 \$ CA le 31 décembre 2009, à midi.

Charge d'impôt de 33 M\$ pour les neuf premiers mois de 2010

Pour les neuf premiers mois de 2010, Air Canada a constaté une charge d'impôt de 33 M\$ sur un bénéfice avant impôts de 6 M\$. Le taux d'imposition effectif a varié sous l'effet du reclassement des pertes sur dérivés liés au carburant du « cumul des autres éléments du résultat étendu » au bénéfice de 152 M\$, lequel ne donne lieu à aucune économie d'impôt nette du fait de la reprise de la provision pour moins-value d'exercices antérieurs. Il a également varié sous l'effet de certaines charges non déductibles, outre la reprise de la provision pour moins-value à l'égard des actifs d'impôts futurs issus de l'application de la comptabilité « nouveau départ ».

6. Parc aérien

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

	Période écoulée						Projections			
	31 décembre 2009	31 mars 2010	Modifications apportées au parc au 2 ^e trimestre de 2010	30 juin 2010	Modifications apportées au parc au 3 ^e trimestre de 2010	30 septembre 2010	Modifications au parc projetées pour le reste de 2010	31 décembre 2010	Modifications au parc projetées pour 2011	31 décembre 2011
777-300 de Boeing	12	12	-	12	-	12	-	12	-	12
777-200 de Boeing	6	6	-	6	-	6	-	6	-	6
767-300 de Boeing	30	30	-	30	-	30	-	30	-	30
A330-300 d'Airbus	8	8	-	8	-	8	-	8	-	8
A321 d'Airbus	10	10	-	10	-	10	-	10	-	10
A320 d'Airbus	41	41	-	41	-	41	-	41	-	41
A319 d'Airbus	35	35	1	36	-	36	2	38	2	40
190 d'EMBRAER	45	45	-	45	-	45	-	45	-	45
175 d'EMBRAER	15	15	-	15	-	15	-	15	-	15
Total	202	202	1	203	-	203	2	205	2	207
Âge moyen (en années)	9,7	10,0		10,2		10,5		10,7		11,6

Au 30 septembre 2010, aux termes du CAC de Jazz, le parc de Jazz comptait 123 appareils, soit sept appareils de moins qu'au 31 décembre 2009. Le parc de Jazz visé par l'engagement a un âge moyen de 15,5 ans et, au 30 septembre 2010, il se ventilait comme suit :

- 22 CRJ-100 de Bombardier;
- 25 CRJ-200 de Bombardier;
- 16 CRJ-705 de Bombardier;
- 34 Dash 8-100;
- 26 Dash 8-300.

En août 2010, Mexicana s'est placée sous la protection de la législation sur la faillite. À la suite de cette procédure, quatre appareils d'Air Canada en sous-location à Mexicana ont été retournés ou repris. Air Canada continue d'évaluer plusieurs options relativement à ces quatre avions.

Le 4 octobre 2010, Air Canada a annoncé qu'elle avait réglé les modalités d'un accord d'exploitation de transport commercial avec l'Administration portuaire de Toronto, qui exploite l'aéroport municipal Billy Bishop de Toronto. La conclusion de cet accord est assujettie à certaines conditions, notamment l'exécution d'une entente portant sur la location de l'aérogare avec son exploitant, City Centre Terminal Corp. (CCTC). Les pourparlers connexes sont en cours. Toujours le 4 octobre 2010, Air Canada a également annoncé qu'elle avait conclu un contrat d'achat de capacité avec Sky Regional Airlines Inc., société affiliée de Skyservice Business Aviation, relativement à l'exploitation de vols au départ et à destination de l'aéroport municipal Billy Bishop de Toronto à compter de février 2011. Air Canada a en outre annoncé qu'elle avait signé une lettre d'intention avec un locateur relativement à cinq appareils Dash 8-Q400 de Bombardier, sous réserve de la finalisation des modalités des ententes de location, condition qui a été remplie depuis. Le transporteur régional sous-louera et exploitera ces appareils pour le compte d'Air Canada.

7. Gestion financière et gestion du capital

7.1 Situation financière

Le tableau ci-après présente le bilan condensé d'Air Canada au 30 septembre 2010 et au 31 décembre 2009.

(en millions de dollars canadiens)	30 septembre 2010	31 décembre 2009
Actif		
Trésorerie, équivalents de trésorerie et placements à court terme	2 173 \$	1 407 \$
Autres actifs à court terme	1 236	1 244
Actif à court terme	3 409	2 651
Immobilisations corporelles	5 892	6 369
Actifs incorporels	901	916
Dépôts et autres actifs	484	470
	10 686 \$	10 406 \$
Passif		
Passif à court terme	3 110 \$	3 002 \$
Dette à long terme et obligations locatives	4 183	4 054
Passif au titre des prestations de retraite et avantages complémentaires	1 078	1 163
Autres passifs à long terme	577	540
	8 948	8 759
Participation sans contrôle	166	201
Capitaux propres	1 572	1 446
	10 686 \$	10 406 \$

Les mouvements de l'actif et du passif à court terme sont décrits plus loin à la rubrique *Fonds de roulement*.

Les immobilisations corporelles se chiffrent à 5 892 M\$ au 30 septembre 2010, soit 477 M\$ de moins qu'au 31 décembre 2009. Cette réduction résulte surtout de la charge d'amortissement de 471 M\$ pour les neuf premiers mois de 2010, et l'incidence du reste de l'opération de cession-bail complétée au premier trimestre de 2010, atténuée par 74 M\$ de nouvelles immobilisations corporelles.

La dette à long terme et les obligations locatives, y compris la partie échéant à moins de un an, s'établissent à 4 694 M\$ au 30 septembre 2010, soit une hausse de 172 M\$ par rapport au 31 décembre 2009. La hausse de la dette à long terme et des obligations locatives par rapport au 31 décembre 2009 est venue principalement d'emprunts de 1 175 M\$. Cette augmentation a été largement contrebalancée par les remboursements de 1 035 M\$ sur la dette à long terme et les obligations locatives ainsi que les retombées favorables de l'appréciation du dollar canadien sur la dette d'Air Canada libellée en monnaies étrangères (surtout en dollars US) et sur ses obligations locatives, qui ont entraîné une réduction de 26 M\$.

7.2 Dette nette ajustée

Le tableau ci-après présente les soldes de la dette nette ajustée ainsi que le ratio de la dette nette à la dette nette majorée des capitaux propres d'Air Canada au 30 septembre 2010 et au 31 décembre 2009.

(en millions de dollars canadiens)	30 septembre 2010	31 décembre 2009	Variation (\$)
Total de la dette à long terme et des obligations locatives	4 183 \$	4 054 \$	129 \$
Partie échéant à moins de un an de la dette à long terme et des obligations locatives	511	468	43
Total de la dette à long terme et des obligations locatives, y compris la partie échéant à moins de un an	4 694	4 522	172
Moins trésorerie, équivalents de trésorerie et placements à court terme	(2 173)	(1 407)	(766)
Dette nette	2 521 \$	3 115 \$	(594) \$
Contrats de location-exploitation immobilisés ¹⁾	2 618	2 513	105
Dette nette ajustée	5 139	5 628	(489)
Participation sans contrôle	166	201	(35)
Dette nette et participation sans contrôle, montant ajusté	5 305 \$	5 829 \$	(524) \$
Capitaux propres	1 572 \$	1 446 \$	126 \$
Ratio de la dette nette ajustée et de la participation sans contrôle, à la dette nette et à la participation sans contrôle majorée des capitaux propres	77,1 %	80,1 %	(3,0) pts

- 1) La dette nette ajustée est une mesure hors PCGR utilisée par Air Canada qui pourrait ne pas être comparable aux mesures présentées par d'autres sociétés ouvertes. Air Canada inclut les contrats de location-exploitation immobilisés, car c'est là un moyen courant dans le secteur d'attribuer une valeur aux obligations au titre de contrats de location-exploitation. La pratique courante dans le secteur consiste à multiplier par 7,5 les frais annualisés de location d'avions. Cette définition du capital est propre à Air Canada et pourrait ne pas être comparable à des mesures analogues présentées par d'autres sociétés ouvertes. Les loyers d'avions se sont élevés à 349 M\$ pour la période de 12 mois terminée le 30 septembre 2010 et à 335 M\$ pour la période de 12 mois terminée le 31 décembre 2009. Les frais de location avions tiennent compte des loyers tirés de la sous-location d'appareils à des tiers. Les produits de sous-location associés à ces locations d'avions sont incorporés dans les « autres » produits de l'état consolidé des résultats d'Air Canada.

Au 30 septembre 2010, le montant ajusté de la dette nette et de la participation sans contrôle a diminué de 524 M\$ par rapport au 31 décembre 2009, principalement en raison de la comptabilisation de 624 M\$ au titre des flux de trésorerie disponibles positifs pour les neuf premiers mois de 2010, comme il est expliqué à la rubrique 7.5 du présent rapport de gestion. Le ratio ajusté de la dette nette et de la participation sans contrôle à la dette nette et à la participation sans contrôle majorée des capitaux propres d'Air Canada se fixe à 77,1 % au 30 septembre 2010, soit une amélioration de 3,0 points par rapport au 31 décembre 2009.

7.3 Situation de trésorerie

Au 31 octobre 2010, la trésorerie, les équivalents de trésorerie et les placements à court terme se chiffrent à environ 2,3 G\$. Au 30 septembre 2010, les soldes de trésorerie d'Air Canada s'établissaient à 2 173 M\$, soit près de 21 % des produits d'exploitation des 12 derniers mois, ce qui est supérieur au niveau de liquidités minimum visé qui correspond à 15 % des produits d'exploitation des 12 derniers mois. Pour un complément d'information sur le risque de liquidité d'Air Canada, on se reportera à la rubrique 10.3 du rapport de gestion de 2009 d'Air Canada daté du 10 février 2010.

Facilité d'emprunt

Le 20 août 2010, Air Canada 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 d'au plus 171 M\$ US environ afin de refinancer des montants concernant 16 appareils qu'Air Canada exploite actuellement et loue auprès d'entités de location ad hoc qu'elle consolide. 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 sur cette facilité sont subordonnés à certaines conditions d'usage.

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

Facilité de crédit à terme

Au premier trimestre de 2010, Air Canada a conclu une entente avec un nouveau prêteur, constitué d'un groupe d'entités apparentées, afin d'obtenir une augmentation de 100 M\$ de la facilité de crédit à terme garantie de 600 M\$ conclue en juillet 2009. Le relèvement du plafond de cette facilité s'est traduit par une hausse, au prorata, du montant des versements de remboursement prévus, y compris du paiement final. En février 2010, Air Canada a touché de ce financement un produit net de 98 M\$.

Le 3 août 2010, Air Canada a réalisé les placements privés de billets décrits ci-dessous. Air Canada a affecté environ 729 M\$ du produit net des placements au remboursement de la totalité de l'encours de la facilité de crédit à terme garantie. Air Canada a inscrit une charge de 54 M\$ liée aux intérêts débiteurs, dont des frais de paiement anticipé de 29 M\$ et des ajustements de 25 M\$ liés à la part non amortie des coûts de transaction et aux escomptes sur la dette.

Placements privés de billets

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

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. Air Canada 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.

Air Canada 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. En outre, en tout temps avant le 1^{er} août 2014, Air Canada peut racheter, pendant toute période de 12 mois, jusqu'à 10 % du capital global initial de chaque émission de billets de premier rang, en payant un prix de rachat égal à 103 % du capital majoré des intérêts courus et impayés.

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

moyen du produit de certains placements en actions, en payant un prix de rachat égal à 112 % du capital des billets de deuxième rang visés par le rachat, majoré des intérêts courus et impayés.

Les options de paiement anticipé liées aux billets de premier rang et aux billets de deuxième rang sont considérées comme des dérivés incorporés. La valeur de ces dérivés incorporés au 30 septembre 2010 est négligeable. Si certains événements donnés de modification du contrôle ou certaines ventes d'immobilisations ont lieu, Air Canada 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 prioritaire 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 certaines filiales d'Air Canada, sous réserve de certains seuils et de certaines exclusions.

À la suite des placements de billets susmentionnés, les agences de notation Standard & Poor's Rating Services (« S&P ») et Moody's Investor Service (« Moody's ») sont toutes deux intervenues. La cote de crédit d'entreprise à long terme que S&P assigne à Air Canada est passée de CCC+ à B- avec perspectives stables. Quant à Moody's, elle a commencé à couvrir Air Canada en lui assignant une cote de groupe de sociétés de B3 avec perspectives stables.

On se reportera à la rubrique 9 du présent rapport de gestion pour un complément d'information relativement à l'incidence sur le risque de marché de la réalisation des placements privés de billets.

7.4 Fonds de roulement

Le tableau ci-après fournit un complément d'information sur les soldes du fonds de roulement d'Air Canada au 30 septembre 2010 par rapport au 31 décembre 2009.

(en millions de dollars canadiens)	30 septembre 2010	31 décembre 2009	Variation \$
Trésorerie et placements à court terme	2 173 \$	1 407 \$	766 \$
Débiteurs	774	701	73
Autres actifs à court terme	462	543	(81)
Créditeurs et charges à payer	(1 279)	(1 246)	(33)
Produits passages perçus d'avance	(1 320)	(1 288)	(32)
Partie échéant à moins de un an de la dette à long terme et des obligations locatives	(511)	(468)	(43)
Fonds de roulement (fonds de roulement négatif), montant net	299 \$	(351) \$	650 \$

Le montant net du fonds de roulement positif de 299 M\$ au 30 septembre 2010 représente une amélioration de 650 M\$ par rapport au 31 décembre 2009, par suite surtout du produit net de 1 075 M\$ tiré des placements privés de billets d'Air Canada décrits ci-dessus et des rentrées de fonds nettes tirées des activités d'exploitation. Cette amélioration a cependant été grandement atténuée par les paiements prévus de 1 035 M\$ sur la dette à long terme et les obligations locatives, notamment le remboursement de la facilité de crédit à terme d'Air Canada comme il est décrit ci-dessus, l'incidence de 92 M\$ des dépenses en immobilisations et des paiements de 180 M\$ au titre de la capitalisation des régimes de retraite pour les neuf premiers mois de 2010.

Dépôts de garantie pour dérivés liés au carburant

Air Canada détient actuellement, dans son portefeuille de dérivés, des swaps et des contrats d'options de vente au sein de structures de tunnel qui pourraient l'exposer à fournir des dépôts de garantie en espèces. Ainsi, dès lors que la juste valeur en faveur d'une contrepartie à l'égard de certains dérivés liés au carburant dépasserait le seuil de crédit convenu, Air Canada pourrait être tenue de déposer une garantie auprès de cette contrepartie en vue de couvrir le risque auquel celle-ci s'expose.

Au 31 octobre 2010, il n'y avait pas de dépôts de garantie en espèces détenus par des contreparties (2 M\$ au 30 septembre 2010 et 43 M\$ au 31 décembre 2009).

7.5 Flux de trésorerie consolidés

Le tableau ci-après renseigne sur les flux de trésorerie d'Air Canada pour les périodes indiquées :

(en millions de dollars canadiens)	Troisièmes trimestres			Neuf premiers mois		
	2010	2009	Variation (\$)	2010	2009	Variation (\$)
Rentrées de fonds nettes liées aux activités d'exploitation avant les éléments suivants :	488 \$	240 \$	248 \$	706 \$	388 \$	318 \$
Sorties de fonds liées aux règlements, frais de résiliation et primes versées à l'égard des couvertures sur le carburant	(16)	(13)	(3)	(62)	(257)	195
Dépôts de garantie sur dérivés liés au carburant, montant net	11	(3)	14	41	206	(165)
Excédent de la capitalisation des avantages sociaux futurs sur les charges sociales	(43)	(103)	60	(83)	(315)	232
Variation du fonds de roulement hors trésorerie	(303)	(355)	52	114	(179)	293
Flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation	137	(234)	371	716	(157)	873
Nouvelles immobilisations corporelles	(25)	(34)	9	(92)	(190)	98
Flux de trésorerie disponibles ¹⁾	112	(268)	380	624	(347)	971
Produit d'opérations de cession-bail	-	-	-	20	172	(152)
Produits tirés d'engagements contractuels	-	230	(230)	-	230	(230)
Réduction de la lettre de crédit d'Aveos	-	-	-	23	-	23
Placements à court terme	48	252	(204)	(370)	339	(709)
Autres	(21)	9	(30)	(6)	75	(81)
Flux de trésorerie liés aux activités d'investissement (exclusion faite des nouvelles immobilisations corporelles)	27	491	(464)	(333)	816	(1 149)
Emprunts	1 075	587	488	1 175	930	245
Réduction de la dette à long terme et des obligations locatives	(808)	(256)	(552)	(1 035)	(856)	(179)
Autres	-	-	-	(35)	-	(35)
Flux de trésorerie liés aux activités de financement	267	331	(64)	105	74	31
Augmentation nette de la trésorerie et des équivalents de trésorerie	406	554	(148)	396	543	(147)
Augmentation (diminution) nette des placements à court terme	(48)	(252)	204	370	(339)	709
Augmentation nette de la trésorerie, des équivalents de trésorerie et des placements à court terme	358 \$	302 \$	56 \$	766 \$	204 \$	562 \$

1) Les flux de trésorerie disponibles sont une mesure hors PCGR utilisée par Air Canada qui pourrait ne pas être comparable aux mesures présentées par d'autres sociétés ouvertes. Air Canada considère que les flux de trésorerie disponibles sont un indicateur de la vigueur financière et du rendement de ses activités étant donné qu'ils indiquent le montant de trésorerie pouvant être affecté au remboursement de la dette et, notamment, au respect de ses échéances courantes et au réinvestissement dans Air Canada.

L'augmentation de 380 M\$ des flux de trésorerie disponibles au troisième trimestre de 2010 vient surtout d'une amélioration de 248 M\$ des flux de trésorerie d'exploitation d'Air Canada par rapport à un an plus tôt. L'absence d'obligation de cotisation au titre du coût des services passés au troisième trimestre de 2010 du fait de l'adoption du *Règlement de 2009 sur la capitalisation des régimes de retraite d'Air Canada* en juillet 2009 et la progression du fonds de roulement hors trésorerie ont aussi joué dans l'amélioration des flux de trésorerie disponibles. Des facteurs du même ordre ont contribué à l'amélioration de 971 M\$ des flux de trésorerie disponibles pour les neuf premiers mois de 2010 par rapport aux neuf premiers mois de 2009.

7.6 Dépenses en immobilisations et contrats de financement connexes

On trouvera de l'information sur les dépenses en immobilisations et contrats de financement connexes d'Air Canada à la rubrique 10.4 du rapport de gestion de 2009 d'Air Canada daté du 10 février 2010. Aucun changement notable n'y a été apporté depuis.

Certaines activités de maintenance seront capitalisées selon les Normes internationales d'information financières (« IFRS ») à compter du 1^{er} janvier 2011 plutôt que d'être comptabilisées en tant que charges de maintenance selon les PCGR du Canada en vigueur. Étant donné qu'il s'agit uniquement d'un changement de méthode comptable, les flux de trésorerie sous-jacents demeureront inchangés. On se reportera à la rubrique 10.1 du présent rapport gestion pour un complément d'information concernant l'incidence prévue de la comptabilisation selon les IFRS sur le bilan d'Air Canada au 1^{er} janvier 2010.

7.7 Obligations contractuelles

On trouvera de l'information sur les obligations contractuelles et les arrangements financiers connexes d'Air Canada à la rubrique 10.5 du rapport de gestion de 2009 d'Air Canada daté du 10 février 2010.

Le tableau ci-après présente une information actualisée sur la dette à long terme et les obligations locatives d'Air Canada, y compris les obligations de paiement d'intérêts et de capital au 30 septembre 2010. Le tableau ci-après présente en outre l'incidence de la facilité d'emprunt de GE Japan, en partant de l'hypothèse que la totalité du montant engagé serait prélevé. On se reportera à la rubrique 7.3 du présent rapport de gestion pour un complément d'information à cet égard. Il n'y a pas eu de changement d'importance aux montants des obligations contractuelles par rapport à ce qu'Air Canada a déclaré dans son rapport de gestion de 2009 d'Air Canada daté du 10 février 2010.

(en millions de dollars canadiens)	Reste de 2010	Exercice 2011	2012	2013	2014	Par la suite	Total
Capital	95 \$	634 \$	405 \$	472 \$	297 \$	2 868 \$	4 771 \$
Intérêts	80	295	270	244	217	354	1 460
Total	175	929	675	716	514	3 222	6 231
<i>Ajouter :</i>							
Incidence nette de la facilité d'emprunt de GE Japan	-	(104)	(9)	35	35	85	42
Total	175 \$	825 \$	666 \$	751 \$	549 \$	3 307 \$	6 273 \$

Les paiements de capital et d'intérêts reposent sur les taux d'intérêt et taux de change applicables en vigueur en date du 30 septembre 2010.

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

7.8 Obligations de capitalisation des régimes de retraite

Air Canada propose à ses salariés plusieurs régimes de retraite, dont des régimes à prestations ou à cotisations déterminées, ainsi que des régimes complémentaires de retraite. Au 31 décembre 2009, Air Canada a déclaré que, selon les évaluations actuarielles préliminaires arrêtées au 1^{er} janvier 2010, le déficit global de solvabilité de ses régimes de retraite agréés serait de l'ordre de 2 500 M\$ à 2 700 M\$. Selon les évaluations actuarielles définitives et compte tenu, notamment, du fléchissement du taux de rente appliqué à l'actualisation des obligations de retraite, le déficit de solvabilité au 1^{er} janvier 2010 serait désormais d'environ 2 728 M\$. La réduction de 107 M\$ du déficit de solvabilité global par rapport au déficit global de 2 835 M\$ au 1^{er} janvier 2009 tient compte de l'incidence du rendement réel des actifs des régimes, que vient atténuer la baisse du taux d'actualisation utilisé pour évaluer l'obligation au titre des prestations constituées, ce qui a pour effet de faire augmenter cette dernière. Comme cela est expliqué ci-après, les évaluations actuarielles au 1^{er} janvier 2010 n'auront pas d'incidence sur les obligations de capitalisation des régimes de retraite pour 2010.

Le tableau ci-après donne une indication des obligations de capitalisation des régimes de retraite d'Air Canada, au comptant, pour 2010 ainsi que pour les trois exercices subséquents. Les obligations réelles sont tributaires de plusieurs facteurs, dont le *Règlement de 2009 sur la capitalisation des régimes de retraite d'Air Canada* décrit dans le rapport de gestion de 2009 d'Air Canada daté du 10 février 2010, les hypothèses utilisées dans les plus récents rapports d'évaluation actuarielle déposés à ce jour concernant le coût des services rendus au cours de l'exercice écoulé (notamment sur le taux d'actualisation applicable), les statistiques démographiques de chaque régime à la date d'évaluation, les dispositions courantes des régimes, les lois en vigueur en matière de retraites ainsi que l'évolution de la conjoncture, en particulier le rendement des actifs des fonds et les variations des taux d'intérêt. Le montant réel des cotisations, déterminé à partir des rapports d'évaluation qui sont déposés chaque année, risque de différer considérablement des prévisions. Outre les variations des statistiques d'ordre démographique ou liées à l'expérience, les hypothèses et les méthodes actuarielles peuvent être révisées d'une évaluation à l'autre à la lumière des variations notées sur le plan des résultats techniques, des marchés financiers, des attentes futures et de l'évolution de la législation, entre autres facteurs. À compter de 2014, le *Règlement de 2009 sur la capitalisation des régimes de retraite d'Air Canada* cessera de s'appliquer, et les obligations d'Air Canada en matière de capitalisation de ses régimes de retraite pourraient changer considérablement sous l'effet d'un grand nombre de facteurs, dont l'évolution de la réglementation, la révision des hypothèses ou le changement de méthodes utilisées, ou encore l'évolution des conditions économiques et, notamment, le rendement de l'actif des fonds et les variations de taux d'intérêt.

(en millions de dollars canadiens)	Reste de 2010	Exercice 2010 au complet	2011	2012	2013
Coût des services passés au titre des régimes agréés canadiens	- \$	- \$	138 \$	173 \$	221 \$
Coût des services rendus au cours de l'exercice au titre des régimes agréés canadiens	49	174	180	186	191
Autres conventions de retraite ¹⁾	32	87	79	81	83
Obligations projetées au titre de la capitalisation des régimes de retraite	81 \$	261 \$	397 \$	440 \$	495 \$

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

7.9 Capital social

Au total, 278 148 934 actions à droit de vote variable de catégorie A et actions à droit de vote de catégorie B du capital autorisé d'Air Canada sont émises et en circulation. Les actions d'Air Canada émises et en circulation, ainsi que les actions pouvant être émises, s'établissent comme suit :

	Nombre d'actions	
	31 octobre 2010	31 décembre 2009
Actions émises et en circulation		
Actions à droit de vote variable de catégorie A	58 123 709	56 586 112
Actions à droit de vote de catégorie B	220 025 225	221 560 947
Total des actions émises et en circulation	278 148 934	278 147 059
Actions à droit de vote variable de catégorie A et actions à droit de vote de catégorie B pouvant être émises		
Bons de souscription	90 250 000	90 250 000
Options sur actions	3 997 271	3 963 474
Unités d'actions liées au rendement	206 416	561 846
Total des actions pouvant être émises	94 453 687	94 775 320
Total des actions en circulation et pouvant être émises	372 602 621	372 922 379

On trouvera un complément d'information sur les actions émises et en circulation d'Air Canada et sur ses actions pouvant être émises à la rubrique 10.7 du rapport de gestion de 2009 d'Air Canada daté du 10 février 2010.

8. Résultats financiers trimestriels

Le tableau ci-après résume les résultats financiers trimestriels et les principales statistiques d'exploitation d'Air Canada pour les huit derniers trimestres.

(en millions de dollars, sauf les montants par action)

	T4 2008	T1 2009	T2 2009	T3 2009	T4 2009	T1 2010	T2 2010	T3 2010
Produits d'exploitation	2 498 \$	2 391 \$	2 330 \$	2 670 \$	2 348 \$	2 519 \$	2 625 \$	3 026 \$
Carburéacteur	792	593	572	682	601	619	660	733
Coûts de propriété (LAA) ¹⁾	254	245	248	252	250	264	258	254
Autres charges d'exploitation	1 598	1 741	1 623	1 668	1 580	1 762	1 632	1 712
Charges d'exploitation	2 644	2 579	2 443	2 602	2 431	2 645	2 550	2 699
Résultat d'exploitation	(146)	(188)	(113)	68	(83)	(126)	75	327
Total des produits (charges) hors exploitation, participation sans contrôle, écart de change et impôts	(581)	(212)	268	209	27	41	(278)	(66)
Bénéfice net (perte)	(727) \$	(400) \$	155 \$	277 \$	(56) \$	(85) \$	(203) \$	261 \$
Passagers-milles payants (en millions)	10 845	10 984	11 862	14 153	10 885	11 692	12 896	15 531
Sièges-milles offerts (en millions)	13 571	13 821	14 735	16 946	13 841	14 727	15 523	18 328
Coefficient d'occupation (%)	79,9	79,5	80,5	83,5	78,6	79,4	83,1	84,7
PPSMO (en cents)	16,0	14,5	13,9	14,1	14,6	14,2	14,8	14,8
CESMO (en cents)	19,5	18,7	16,6	15,4	17,6	18,0	16,4	14,7
CESMO, exclusion faite de la charge de carburant (en cents)	13,6	14,4	12,7	11,3	13,2	13,8	12,2	10,7
Prix du litre de carburant (en cents) ²⁾	95,8	71,4	65,4	68,6	72,6	70,7	71,1	66,9
BAIILA ³⁾	108 \$	57 \$	135 \$	320 \$	167 \$	138 \$	333 \$	581 \$
- Résultat de base par action	(7,27) \$	(4,00) \$	1,55 \$	2,77 \$	(0,25) \$	(0,31) \$	(0,72) \$	0,94 \$
- Résultat dilué par action	(7,27) \$	(4,00) \$	1,55 \$	2,44 \$	(0,25) \$	(0,31) \$	(0,72) \$	0,91 \$

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

2) Comprend les frais de transport du carburant et est présenté déduction faite du résultat des opérations de couverture sur le carburant.

3) Se reporter à la rubrique 15, Mesures financières hors PCGR, plus loin pour un complément d'information.

9. Instruments financiers et gestion du risque

Récapitulatif du gain (perte) sur instruments financiers comptabilisés à la juste valeur

Suit un résumé du gain (perte) sur instruments financiers comptabilisés à la juste valeur dans les produits (charges) hors exploitation de l'état consolidé des résultats d'Air Canada pour les périodes indiquées :

(en millions de dollars canadiens)	Troisièmes trimestres		Neuf premiers mois	
	2010	2009	2010	2009
Dérivés liés au carburant auxquels ne s'applique pas la comptabilité de couverture	(1) \$	2 \$	(22) \$	78 \$
Autres	6	2	11	(5)
Gain (perte) sur instruments financiers comptabilisés à la juste valeur	5 \$	4 \$	(11) \$	73 \$

Gestion du risque

Risque de marché

Le risque de marché s'entend du risque que la juste valeur ou les flux de trésorerie futurs d'un instrument financier fluctuent du fait des variations des prix du marché. Le risque de marché inclut trois types de risque : le risque de change, le risque de taux d'intérêt et l'autre risque de prix.

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

Les billets de premier rang et de deuxième rang portent intérêt à taux fixe et n'ont pas d'incidence significative sur le risque de taux d'intérêt. On se reportera aux rubriques 13 et 19 du rapport de gestion de 2009 d'Air Canada daté du 10 février 2010 pour un complément d'information sur le risque de taux d'intérêt et le risque de change.

Risque lié au prix du carburant

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

Au 31 octobre 2010, Air Canada avait couvert environ 35 % de ses achats prévus de kérosène d'ici à la fin de 2010 à un prix plafond moyen du West Texas Intermediate (« WTI ») de 88 \$ US le baril, dont environ 7 % sont visés par un prix plancher de 90 \$ US le baril. Les contrats d'Air Canada destinés à couvrir les achats prévus de carburéacteur pour l'exercice 2010 portent sur le pétrole brut. Air Canada avait couvert environ 13 % de ses achats prévus de kérosène de 2011 par des contrats basés sur le brut visés par un prix plancher de 91 \$ US le baril.

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

Instruments dérivés	Échéance	Volume (en barils)	Prix plancher moyen pondéré du WTI (en \$ US/baril)	Prix plafond moyen pondéré du WTI (en \$ US/baril)
Options d'achat	2010	1 030 000	s. o. \$	86 \$
Options d'achat	2011	3 240 000	s. o. \$	91 \$
Swaps	2010	130 000	100 \$	100 \$
Tunnels	2010	130 000	80 \$	88 \$

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

Au 30 septembre 2010, les contrats de dérivés liés au carburant ne sont pas désignés au titre de la comptabilité de couverture. Au 30 septembre 2010, la juste valeur de marché des dérivés liés au carburant avec position favorable à Air Canada est de 8 M\$ et est constatée dans les « charges payées d'avance et autres actifs à court terme » au bilan d'Air Canada (31 M\$ avec position favorable aux contreparties au 31 décembre 2009 et constatée dans les « créditeurs et charges à payer » au bilan d'Air Canada).

Au cours du troisième trimestre de 2010 :

- Air Canada a inscrit une perte de 1 M\$ au titre du poste « gain (perte) sur instruments financiers comptabilisés à la juste valeur » (perte de 22 M\$ pour les neuf premiers mois de 2010) (gain de 2 M\$ au troisième trimestre de 2009 et gain de 78 M\$ pour les neuf premiers mois de 2009).
- Air Canada a acheté des contrats d'option d'achat de pétrole brut. La prime rattachée à ces contrats s'élève à 9 M\$ au troisième trimestre de 2010 (30 M\$ pour les neuf premiers mois de 2010).
- Des contrats de dérivés liés au carburant ont été réglés à une juste valeur de 7 M\$ avec position favorable aux contreparties (26 M\$ pour les neuf premiers mois de 2010) (14 M\$ en faveur des contreparties au troisième trimestre de 2009 et 76 M\$ en faveur des contreparties pour les neuf premiers mois de 2009).

Air Canada peut, à l'occasion, ajuster ou restructurer son portefeuille de couverture selon l'évolution du marché. Au deuxième trimestre de 2010, Air Canada a ainsi modifié son portefeuille de couverture du carburant par la résiliation swaps et de tunnels pour 5 M\$ avec position favorable à la contrepartie. La garantie détenue par la contrepartie étant supérieure au montant du règlement, l'excédent a été remboursé, ce qui a donné lieu à une rentrée de fonds pour Air Canada.

Air Canada a cessé de recourir à la comptabilité de couverture à compter du troisième trimestre de 2009. Les montants qui avaient été reportés au cumul des autres éléments du résultat étendu relativement à des dérivés désignés pour l'application de la comptabilité de couverture sont désormais constatés dans la charge de carburant de la période pendant laquelle le dérivé en cause était censé venir à échéance. Au troisième trimestre de 2010, 42 M\$ ont été reclassés du cumul des autres éléments du résultat étendu à la charge de carburant avions (152 M\$ pour les neuf premiers mois de 2010). Au 30 septembre 2010, le montant net des pertes existantes déclaré dans le cumul des autres éléments du résultat étendu et censé être reclassé en résultat net au cours des trois mois subséquents est de 31 M\$ avant les impôts. Le solde du cumul des autres éléments du résultat étendu lié à des contrats de couverture sur le carburant aura complètement été épuisé en date du 31 décembre 2010.

Suit un tableau résumant l'incidence des dérivés liés au carburant sur l'état consolidé des résultats, l'état consolidé du résultat étendu et le bilan d'Air Canada :

(en millions de dollars canadiens)		Troisièmes trimestres		Neuf premiers mois	
		2010	2009	2010	2009
État consolidé des résultats					
<u>Charges d'exploitation</u>					
Carburéacteur	Perte efficace réalisée sur des dérivés désignés en application de la comptabilité de couverture	(42) \$	(94) \$	(152) \$	(334) \$
<u>Produits (charges) hors exploitation</u>					
Gain (perte) sur instruments financiers comptabilisés à la juste valeur	Gain (perte) inefficace sur dérivés désignés en application de la comptabilité de couverture	s. o.	s. o.	s. o.	- \$
	Gain (perte) de juste valeur de marché sur des couvertures économiques	(1) \$	2 \$	(22) \$	78 \$
État consolidé du résultat étendu					
	Perte efficace sur dérivés désignés en application de la comptabilité de couverture	s. o.	s. o.	s. o.	(1) \$
	Charge d'impôts sur le gain efficace	s. o.	s. o.	s. o.	- \$
	Reclassement à la charge de carburant de la perte nette réalisée sur les dérivés liés au carburant désignés en application de la comptabilité de couverture	42 \$	94 \$	152 \$	334 \$
	Impôt lié au reclassement	- \$	- \$	- \$	4 \$

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

Risque de liquidité

Le risque de liquidité correspond au risque qu'Air Canada éprouve des difficultés à faire face à ses échéances liées à des passifs financiers ou à des obligations contractuelles ou autres. On se reportera à la rubrique 13 du rapport de gestion de 2009 d'Air Canada daté du 10 février 2010 pour un complément d'information sur le risque de liquidité d'Air Canada.

Clauses restrictives des ententes concernant les cartes de crédit

Air Canada a conclu diverses ententes avec des entreprises assurant le traitement d'opérations par carte de crédit de ses clients, comme le décrit plus en détail la rubrique 13 du rapport de gestion de 2009 d'Air Canada daté du 10 février 2010. Aux termes des ententes conclues avec l'un de ses principaux fournisseurs de services de traitement des opérations par carte de crédit, celui-ci peut retenir le paiement de fonds à Air Canada ou exiger d'Air Canada qu'elle lui fournisse des dépôts de garantie et sûretés dans l'éventualité où certains événements se produiraient (les « événements déclencheurs »). En 2009, Air Canada s'est entendue avec ce fournisseur pour modifier certaines ententes de traitement des cartes de crédit de manière à en réviser les clauses sur les événements déclencheurs. En mai 2010, Air Canada a conclu un ensemble de modifications additionnelles, prolongeant ces ententes jusqu'à fin novembre 2010 aux mêmes conditions et fournissant des options à Air Canada, à certaines conditions, pour prolonger encore ces ententes pour une période allant jusqu'à deux ans, à des conditions révisées. Bien qu'Air Canada n'ait exercé aucune des options visant à prolonger les ententes selon les modalités révisées en mai 2010, elle a, en octobre 2010, prolongé ces ententes jusqu'à la fin de mai 2011. En plus de prolonger la durée de ces ententes, la Société a conclu des ententes avec ce fournisseur au sujet de la prestation de certains services de traitement des opérations par carte de crédit sur d'autres marchés que l'Amérique du Nord et pour ses activités de fret partout dans le monde.

Air Canada a accepté l'offre d'un nouveau prestataire de services portant sur la fourniture de la majorité de ses besoins de traitement de cartes de crédit pour l'Amérique du Nord pour les cartes *Visa* et *Mastercard*, pour une durée de cinq ans débutant à l'expiration des ententes actuelles qu'elle cherche à remplacer. Air Canada et le fournisseur de services de cartes de crédit ont convenu des événements qui déclencheraient la fourniture de dépôts de garantie par Air Canada au fournisseur. Le cas échéant, l'obligation de fournir un dépôt de garantie et la valeur du dépôt de garantie devant être fourni seraient établies à partir d'une formule mesurant, sur une base trimestrielle, à la fois le ratio de couverture des charges fixes et les liquidités non soumises à restrictions. La conclusion de l'entente entre Air Canada et le nouveau fournisseur de services de traitement d'opérations de cartes de crédit reste assujettie à certaines conditions, dont la finalisation des documents officiels.

Enquêtes et procédures relatives au fret

Air Canada pourrait encourir des responsabilités financières au terme des enquêtes et procédures intentées à son encontre dans le cadre des allégations de pratiques tarifaires anticoncurrentielles en matière de transport de fret, comme l'explique la rubrique 19 du rapport de gestion de 2009 d'Air Canada daté du 10 février 2010. On rapporte que serait rendue incessamment une décision au terme de l'enquête de la Commission européenne sur des allégations de pratiques tarifaires anticoncurrentielles en matière de transport de fret de la part de lignes aériennes et de transporteurs aériens de fret. En revanche, la Société n'a reçu aucune information en ce sens de la part de la Commission européenne.

10. Méthodes comptables

10.1 État d'avancement du plan de conversion aux Normes internationales d'information financières

Les renseignements qui suivent et l'information présentée à la rubrique 17.2, *Changements liés aux futures normes comptables*, du rapport de gestion de 2009 d'Air Canada daté du 10 février 2010 sont fournis uniquement pour permettre aux lecteurs, notamment aux investisseurs, de mieux comprendre le plan de conversion aux IFRS de la Société ainsi que les effets prévus connexes sur les états financiers et les mesures de rendement de l'exploitation de celle-ci. Les lecteurs sont avisés qu'il est déconseillé d'utiliser ces renseignements à d'autres fins. Dans le présent rapport de gestion, la détermination des différences de méthodes comptables n'est ni complète ni définitive, puisque d'autres changements, d'autres effets ou encore d'autres différences de méthodes comptables pourraient être relevés. De surcroît, l'information fournie rend compte des hypothèses, estimations et attentes actuelles de la Société, lesquelles pourraient changer. La conjoncture pourrait évoluer, notamment du fait de changements des IFRS, du cadre réglementaire ou de la situation économique, et venir modifier ces hypothèses, estimations et attentes ou encore l'information fournie.

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

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

Le plan vise à mesurer l'incidence des IFRS sur les conventions comptables et décisions de mise en œuvre, sur l'infrastructure, sur les activités commerciales ainsi que sur les activités de contrôle. Un résumé des principaux éléments du plan de conversion figure à la rubrique 17.2, *Changements liés aux futures normes comptables*, du rapport de gestion de 2009 d'Air Canada daté du 10 février 2010. Le plan de conversion aux IFRS se déroule comme prévu et aucun changement notable n'y a été depuis apporté, sauf en ce qui concerne les choix des principales méthodes comptables et les effets connexes décrits ci-après.

Première application des IFRS

En ce qui concerne la transition aux IFRS, la Société a en grande partie terminé son analyse des exemptions facultatives dont elle peut se prévaloir aux termes de la norme IFRS 1 « Première application des Normes internationales d'information financière » (« IFRS 1 »). L'IFRS 1 permet aux entités appliquant les IFRS pour la première fois de se prévaloir de plusieurs exemptions facultatives et exceptions obligatoires, dans certains secteurs, relativement à l'obligation générale d'appliquer intégralement de manière rétrospective les IFRS. Les décisions portant sur les exemptions facultatives possibles aux termes de l'IFRS 1 sont provisoires et peuvent changer selon l'évolution de la conjoncture.

Le tableau ci-après résume les principales exemptions aux termes de l'IFRS 1 que devrait appliquer la Société à compter du basculement :

Exemption facultative aux termes de l'IFRS 1	Résumé de l'exemption possible	Méthode choisie
Regroupements d'entreprises	La Société peut choisir de ne pas appliquer de manière rétrospective l'IFRS 3 (dans sa version modifiée en 2008) aux regroupements d'entreprises antérieurs à la date de transition aux IFRS. Selon ce choix, les regroupements d'entreprises antérieurs demeureront tels qu'ils ont déjà été communiqués.	La Société devrait décider de ne pas appliquer de manière rétrospective l'IFRS 3 (dans sa version modifiée en 2008) aux regroupements d'entreprises antérieurs au 1 ^{er} janvier 2010, date de transition aux IFRS.
Juste valeur ou réévaluation en tant que coût présumé	<p>La Société peut décider d'utiliser l'un des montants suivants à la date de transition pour tout élément relevant du champ d'application de l'exemption :</p> <p>a) la juste valeur à la date de transition aux IFRS; ou</p> <p>b) une réévaluation selon le référentiel comptable antérieur qui répond à certains critères précis; ou</p> <p>c) une évaluation en fonction du coût présumé établi selon le référentiel comptable antérieur d'après la juste valeur établie à une date donnée, comme celle d'une privatisation ou d'un premier appel public à l'épargne (une « valeur résultant d'un événement »).</p>	<p>La Société devrait décider d'évaluer les avions et moteurs détenus en propriété ou en location-financement au 1^{er} janvier 2010 à la juste valeur et d'utiliser cette valeur en tant que coût présumé à cette date.</p> <p>Selon les PCGR du Canada en vigueur, la Société a appliqué la comptabilité « nouveau départ » le 30 septembre 2004. Par conséquent, tous les actifs et passifs consolidés d'Air Canada ont été inscrits à la juste valeur, exception faite des impôts futurs. Comme l'y autorise l'IFRS 1, la Société devrait décider d'appliquer ces justes valeurs en tant que coût présumé aux fins des IFRS à la date de la réévaluation, à l'exception des avions et des moteurs en propriété et en location-financement, lesquels sont évalués à la juste valeur au 1^{er} janvier 2010 comme il est indiqué ci-dessus, outre les immobilisations incorporelles et le goodwill, lesquels, dans un tel cas, seraient évalués au coût historique sans application des justes valeurs établies selon la comptabilité « nouveau départ ». Se reporter à la rubrique <i>Comptabilité « nouveau départ »</i> ci-après pour un complément d'information à cet égard.</p>
Avantages du personnel	La Société peut décider de comptabiliser dans les résultats non distribués tous les écarts actuariels cumulés à la date de transition aux IFRS.	La Société devrait décider de comptabiliser tous les écarts actuariels cumulés à l'égard des régimes de retraite et des régimes complémentaires de retraite au 1 ^{er} janvier 2010 directement dans le déficit.
Coûts d'emprunt	La Société peut choisir de désigner une date antérieure à la date de transition aux IFRS pour incorporer les coûts d'emprunt dans tous les actifs qualifiés dont l'incorporation commence à la date de transition aux IFRS ou par la suite.	La Société devrait appliquer l'IAS 23R pour les périodes annuelles ouvertes à compter du 1 ^{er} janvier 2010, date de transition aux IFRS. Selon les PCGR du Canada en vigueur, la méthode comptable de la Société consistait en la capitalisation des intérêts.

Résumé des principaux changements de méthodes comptables selon les IFRS

Le tableau ci-après présente le résumé des principales différences qu'a relevées la Société entre ses méthodes comptables actuelles et celles qu'elle doit ou est censée appliquer dans la préparation d'états financiers en IFRS :

Méthode comptable	Principaux changements de méthodes comptables selon les IFRS et répercussions prévues
<p>Principes de consolidation</p>	<p>Selon l'IAS 27 « États financiers consolidés et individuels », la consolidation est fonction du contrôle, le contrôle étant le pouvoir de diriger les politiques financières et opérationnelles d'une entité afin d'obtenir des avantages de ses activités. Le principe de contrôle s'applique également aux participations dans des entités ad hoc.</p> <p>L'évaluation initiale de la participation ne donnant pas le contrôle correspond à la quote-part que détiennent les actionnaires sans contrôle dans la juste valeur de l'actif net de la filiale. Pour les périodes subséquentes, l'évaluation de la participation ne donnant pas le contrôle correspond à la quote-part que détiennent les actionnaires sans contrôle dans les capitaux propres de la filiale. La participation ne donnant pas le contrôle est présentée en tant que composante des capitaux propres, séparément des capitaux propres des propriétaires de la société mère au bilan ainsi que du résultat net et du résultat global attribuables aux propriétaires de la société mère et aux participations ne donnant pas le contrôle sous le résultat net et le résultat global.</p> <p>Choix de méthodes : Selon les IFRS, l'entité peut opter, acquisition par acquisition, de comptabiliser la participation ne donnant pas le contrôle, soit à la juste valeur (goodwill complet), soit à la part proportionnelle (goodwill partiel). La Société devrait décider d'appliquer la méthode du goodwill partiel pour toutes les participations ne donnant pas le contrôle.</p> <p>Différences par rapport aux PCGR du Canada en vigueur : Selon les PCGR du Canada en vigueur, la consolidation se base sur la participation financière conférant le contrôle. Dans le cas des entités à détenteurs de droits variables, la consolidation se base sur la détermination du principal bénéficiaire. Dans le cas des autres entités, la consolidation se fonde sur le pouvoir continu de diriger les méthodes financières et opérationnelles d'une entité afin de tirer des avantages de ses activités et d'être exposé aux risques connexes.</p> <p>La comptabilisation initiale de la participation ne donnant pas le contrôle correspond à la quote-part que détiennent les actionnaires sans contrôle dans le coût historique de l'actif net de la filiale. La participation ne donnant pas le contrôle est présentée au bilan en dehors du passif et des capitaux propres et dans l'état des résultats en réduction du résultat net.</p> <p>Répercussions prévues sur le bilan d'ouverture : Les participations ne donnant pas le contrôle s'élevaient à 201 M\$ au 1^{er} janvier 2010 et devraient être présentées dans les capitaux propres au bilan.</p> <p>Certaines entités ad hoc qui n'étaient pas consolidées selon les PCGR du Canada en vigueur, étant donné qu'il avait été déterminé que la Société n'était pas le principal bénéficiaire, seront consolidées selon les IFRS. Cela concerne des entités de location d'avions ad hoc visant sept appareils A319, six appareils A340 et huit appareils A330. Cet ajustement devrait entraîner une augmentation de 212 M\$ des immobilisations corporelles (en fonction de la juste valeur des appareils au 1^{er} janvier 2010 et compte tenu des incidences de l'IFRS 1 sur les immobilisations corporelles expliquées ci-après), une hausse de 259 M\$ de la dette à long terme, une minoration de 53 M\$ de la participation ne donnant pas le contrôle, outre l'inscription d'un crédit de 6 M\$ au déficit. La tranche supplémentaire de la dette consolidée à l'égard des entités ad hoc a trait à des garanties liées à des tiers relativement aux entités de location ad hoc.</p> <p>Répercussions prévues après la transition : Les intérêts débiteurs augmenteront du fait de l'accroissement hors trésorerie de la dette provenant des entités ad hoc selon un taux d'intérêt effectif moyen d'environ 8 % par année. Se reporter à la rubrique <i>Immobilisations corporelles</i> ci-après pour un complément d'information sur les variations de la charge d'amortissement.</p>

Méthode comptable	Principaux changements de méthodes comptables selon les IFRS et répercussions prévues
<p>Avantages du personnel</p>	<p><i>Écarts actuariels liés aux avantages postérieurs à l'emploi et aux avantages complémentaires de retraite</i></p> <p>Choix de méthodes : Selon l'IAS 19 « Avantages du personnel » (« IAS 19 »), les écarts actuariels peuvent être comptabilisés selon l'une ou l'autre des méthodes suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> • comptabilisation en résultat net selon la méthode du « corridor » (sont alors amortis les montants qui excèdent 10 % de l'obligation ou de la valeur liée au marché, si cette valeur est supérieure, au début de la période (la « méthode du corridor »)), • comptabilisation selon toute méthode conduisant à comptabiliser de façon systématique tous les écarts actuariels plus rapidement, sous réserve d'appliquer la même base de comptabilisation pour les gains et pour les pertes actuariels et de l'appliquer de la même façon d'une période à l'autre, • comptabilisation immédiate en autres éléments du résultat global sans recyclage ultérieur en résultat, avec toutefois des reclassements dans les résultats non distribués. <p>Méthode choisie : La Société devrait comptabiliser les écarts actuariels en autres éléments du résultat global.</p> <p>Différences par rapport aux PCGR du Canada en vigueur : Selon les PCGR du Canada en vigueur, la méthode du corridor était utilisée. Par conséquent, les écarts actuariels cumulés qui excédaient 10 % de l'obligation ou de la valeur liée au marché (si cette valeur est supérieure) au début de la période sont amortis en résultat net.</p> <p><i>Actifs du régime - juste valeur ou valeur liée au marché</i></p> <p>Choix de méthodes : Il n'existe aucun choix de méthodes selon les IFRS. Le rendement attendu des actifs du régime se fonde sur leur valeur réelle.</p> <p>Différences par rapport aux PCGR du Canada en vigueur : Selon les PCGR du Canada en vigueur, on utilisait la valeur liée au marché des actifs en comptabilisant graduellement sur quatre ans l'écart entre le rendement effectif et le rendement attendu.</p> <p><i>Le plafonnement de l'actif au titre des régimes à prestations définies, les exigences de financement minimal et leur interaction</i></p> <p>L'interprétation IFRIC 14 « IAS 19 - Le plafonnement de l'actif au titre des régimes à prestations définies, les exigences de financement minimal et leur interaction » (« IFRIC 14 ») traite de l'application du paragraphe 58 de l'IAS 19 qui limite l'évaluation d'un actif au titre des prestations définies à « la valeur actuelle de tous avantages économiques disponibles, soit sous forme de remboursements par le régime, soit sous forme de diminutions des cotisations futures au régime » majorée des pertes nettes cumulées non comptabilisées et des coûts des services passés.</p> <p>L'IFRIC 14 fournit des directives concernant a) le moment à partir duquel des remboursements ou des diminutions de cotisations futures doivent être considérés comme disponibles conformément au paragraphe 58 de l'IAS 19, b) la façon dont une exigence de financement minimal peut limiter la capacité de diminuer les cotisations futures et (c) le moment à partir duquel une exigence de financement minimal peut donner naissance à un passif.</p> <p>Choix de méthodes : Il n'existe aucun choix de méthodes selon les IFRS.</p> <p>Différences par rapport aux PCGR du Canada en vigueur : Les PCGR du Canada fournissent une directive relativement au plafonnement de la valeur comptable de l'actif au titre des prestations constituées et à la comptabilisation de la provision pour moins-value connexe. Cependant, la méthode de calcul de ce plafonnement selon les IFRS diffère de la méthode établie aux termes des PCGR du Canada. Qui plus est, les PCGR du Canada n'abordent pas la question de la comptabilisation d'un passif supplémentaire attribuable aux exigences de financement minimal.</p>

Méthode comptable	Principaux changements de méthodes comptables selon les IFRS et répercussions prévues
<p>Avantages du personnel</p>	<p><i>Présentation des charges au titre des avantages du personnel</i></p> <p>Choix de méthodes : L'IAS19 ne fournit pas de directive précise concernant la présentation du coût des services rendus au cours de la période, du coût financier et du rendement attendu des actifs du régime en tant que composantes ou élément unique des produits ou des charges. Par conséquent, la Société peut choisir, soit de présenter les montants nets des composantes de la charge de retraite (coût des services rendus au cours de la période, coût financier et rendement attendu des actifs du régime), soit de présenter séparément ces composantes à l'état des résultats.</p> <p>Méthode choisie : La Société devrait présenter séparément les composantes de la charge de retraite à l'état des résultats. Le coût des services rendus au cours de la période devrait continuer d'être imputé aux charges d'exploitation. Le coût financier et le rendement attendu des actifs du régime devraient être présentés dans les charges hors exploitation.</p> <p>Répercussions prévues sur le bilan d'ouverture: Les passifs au titre des régimes de retraite et des autres avantages devraient augmenter de 2 776 M\$ avec une charge compensatoire au déficit, compte tenu de l'IFRIC 14 et de l'exemption facultative relative aux avantages du personnel aux termes de l'IFRS 1 décrite plus haut. Le passif supplémentaire au titre de l'exigence de financement minimal aux termes de l'IFRIC 14 inclus dans l'ajustement devrait s'établir à environ 1 936 M\$.</p> <p>Répercussions prévues après la transition : De par la méthode comptable choisie par la Société, les écarts actuariels ne devraient plus avoir d'incidence sur le résultat net. En revanche, les passifs au titre des régimes de retraite et des autres avantages, ainsi que les capitaux propres, devraient présenter une variabilité accrue étant donné que les écarts actuariels seront comptabilisés immédiatement, au lieu d'être reportés et amortis sur une période donnée.</p> <p>Le produit tiré du rendement du marché des actifs des régimes devrait être plus volatil du fait qu'il se fonde sur la valeur effective des actifs du régime plutôt que sur une valeur ajustée. En outre, en fonction de la valeur actuelle des actifs des régimes, le produit pourrait être inférieur aux valeurs comparables selon les PCGR du Canada.</p>

Méthode comptable	Principaux changements de méthodes comptables selon les IFRS et répercussions prévues
Immobilisations corporelles	<p><i>Capitalisation du coût des révisions majeures de moteurs et de cellules</i></p> <p>Selon les directives de l'IAS 16, le coût des révisions majeures de moteurs et de cellules doit être traité en tant que composantes distinctes du coût lié à l'avion s'il en constitue une partie significative. Le coût réel de la révision ou de l'inspection est alors capitalisé s'il satisfait au critère de comptabilisation, c'est-à-dire qu'il est probable que des avantages économiques futurs iront à l'entité et l'on peut évaluer ces avantages de façon fiable. Le coût de l'inspection/révision est alors amorti sur la période allant jusqu'à la prochaine inspection/révision.</p> <p><i>Modèle du coût ou modèle de la réévaluation</i></p> <p>Choix de méthodes : Pour évaluer les catégories d'immobilisations corporelles, on peut utiliser soit le modèle du coût, soit le modèle de la réévaluation.</p> <p>Méthode choisie : La Société devrait utiliser le modèle du coût.</p> <p>Répercussions prévues sur le bilan d'ouverture : Les immobilisations corporelles devraient diminuer de 324 M\$, avec une charge compensatoire au déficit, compte tenu de l'incidence 1) de l'ajustement de juste valeur visant les avions et les moteurs de rechange au 1^{er} janvier 2010 comme il est expliqué ci-dessus et 2) de l'approche par composante à l'égard du coût lié aux avions et l'ajustement des justes valeurs en fonction de la durée de vie restante estimative de chaque composante, y compris les coûts capitalisés liés à la révision de moteurs et de cellules. Le montant de 324 M\$ ne tient pas compte de l'incidence de la consolidation de plusieurs entités ad hoc expliquée plus haut, qui accroît de 212 M\$ les immobilisations corporelles et se traduit par une diminution nette de 112 M\$ des immobilisations corporelles.</p> <p>Répercussions prévues après la transition : Les charges d'amortissement et les charges de maintenance avions seront différentes selon les IFRS en ce qui concerne les avions en propriété et en location-financement. Les coûts des révisions majeures de moteurs et de cellules qui étaient imputés aux charges de maintenance avions selon les PCGR du Canada en ce qui concerne les avions en propriété et en location-financement seront capitalisés et amortis sur leur durée d'utilité estimée selon les IFRS. Les coûts des révisions majeures de moteurs et de cellules imputés aux charges de maintenance avions selon les PCGR du Canada à l'égard d'avions en location simple continueront d'être imputés aux résultats de l'exercice au cours duquel ils sont engagés, sauf en ce qui concerne les obligations de retour en fin de contrat qui seront comptabilisées au cours de la durée du contrat de location simple.</p>

Méthode comptable	Principaux changements de méthodes comptables selon les IFRS et répercussions prévues
<p>Contrats de location</p>	<p>Selon l'IAS 17 « Contrats de location » (« IAS 17 »), un contrat de location est classé soit en tant que contrat de location-financement, soit en tant que contrat de location simple. Le contrat est classé dans l'une ou l'autre catégorie selon qu'est transférée du bailleur au preneur la quasi-totalité des risques et des avantages inhérents à la propriété du bien loué. Le classement est effectué dès le commencement du contrat de location. Plusieurs facteurs permettent de déterminer le classement. En revanche, contrairement aux PCGR du Canada en vigueur, les IFRS ne prévoient aucun seuil quantitatif à titre d'indicateur.</p> <p>En outre, selon l'IAS 17, la comptabilisation immédiate d'un gain découlant de la cession-bail d'un actif dépend de deux facteurs : si la transaction de cession-bail a été exécutée à la juste valeur et si elle débouche sur un contrat de location simple ou un contrat de location-financement. Selon les PCGR du Canada en vigueur, un gain découlant de la cession-bail d'un actif ne peut être comptabilisé immédiatement à moins que la transaction de cession-bail n'aboutisse à un contrat de location simple et que le droit conservé par le vendeur-preneur ne vise qu'une petite fraction de l'actif vendu.</p> <p>Choix de méthodes: Il n'existe aucun choix de méthodes selon les IFRS.</p> <p>Répercussions prévues sur le bilan d'ouverture : Comme il est expliqué à la rubrique, <i>Principes de consolidation</i>, 21 contrats de location-acquisition devraient être traités comme des financements d'avions en propriété à la consolidation de l'entité de location ad hoc.</p> <p>Les autres passifs à long terme devraient fléchir de 69 M\$ avec une diminution compensatoire du déficit au titre de la reprise des gains reportés découlant de transactions de cession-bail.</p> <p>Répercussions prévues après la transition : Les locations avions devraient augmenter en raison de l'élimination des gains reportés découlant de transactions de cession-bail, dont l'amortissement allait jusqu'à 2018-2020.</p>

Méthode comptable	Principaux changements de méthodes comptables selon les IFRS et répercussions prévues
<p>Coûts d'emprunt</p>	<p>Selon l'IAS 23R « Coûts d'emprunt » (« IAS 23 »), les coûts d'emprunt liés aux actifs qualifiés sont incorporés. Les intérêts sur les emprunts contractés à des fins générales et ceux liés spécifiquement à l'actif en construction sont incorporables. L'incorporation des intérêts commence lorsque sont engagés les coûts d'emprunt et les dépenses liées à l'actif et que sont entreprises les activités de préparation de l'actif préalablement à son utilisation ou à sa vente prévue. L'incorporation cesse lorsque les activités indispensables à la préparation de l'actif préalablement à son utilisation ou à sa vente prévue sont pratiquement toutes terminées. Les coûts d'emprunt sont incorporés au taux correspondant à la moyenne pondérée des emprunts à des fins générales et des emprunts liés spécifiquement à l'actif en construction, le cas échéant.</p> <p>Choix de méthodes: Il n'existe aucun choix de méthodes selon les IFRS.</p> <p>Différences par rapport aux PCGR du Canada en vigueur : Selon les PCGR du Canada en vigueur, les coûts d'emprunt directement attribuables aux immobilisations corporelles peuvent être incorporés si sont réunies certaines conditions. En revanche, il n'existe aucune norme précise quant à l'incorporation des intérêts. Or donc, des différences peuvent se présenter en ce qui concerne la détermination des actifs qualifiés, le montant des intérêts incorporables relativement aux emprunts à des fins générales ou spécifiques, le traitement du produit obtenu du placement temporaire des fonds empruntés à des fins spécifiques ainsi que le moment du commencement ou de la suspension de l'incorporation. La Société incorporait les coûts d'emprunt selon la moyenne pondérée des coûts d'emprunt applicables aux emprunts en cours.</p> <p>Répercussions prévues sur le bilan d'ouverture : Aucune répercussion prévue.</p> <p>Répercussions prévues après la transition : Il devrait y avoir une différence permanente du fait de la différence des taux de capitalisation.</p>

Méthode comptable	Principaux changements de méthodes comptables selon les IFRS et répercussions prévues
<p>Comptabilité « nouveau départ »</p>	<p>Selon les IFRS, il n'existe aucune norme explicite visant la comptabilité « nouveau départ » ou l'entité qui entreprend une réorganisation financière.</p> <p>Différences par rapport aux PCGR du Canada en vigueur : Selon les PCGR du Canada, la Société a appliqué la comptabilité « nouveau départ » le 30 septembre 2004. Par conséquent, tous les actifs et passifs consolidés d'Air Canada étaient présentés à la juste valeur, exception faite des impôts futurs. Conformément à la comptabilité « nouveau départ », le goodwill n'est pas comptabilisé, et les résultats non distribués ainsi que le surplus d'apport ont été ramenés à zéro.</p> <p>Répercussions prévues sur le bilan d'ouverture : Le goodwill inscrit par Air Canada avant l'application de la comptabilité « nouveau départ » selon les PCGR du Canada s'établissait à 311 M\$. Le goodwill devrait être réinscrit avec un compte de contrepartie créditeur dans le déficit. Les ajustements au déficit et au surplus d'apport liés à l'incidence de la comptabilité « nouveau départ » devraient être annulés avec un compte en sens contraire dans le capital social.</p> <p>Comme il est indiqué ci-dessus relativement aux exemptions aux termes de l'IFRS 1, la plupart des immobilisations incorporelles de la Société selon les PCGR du Canada étaient inscrites au bilan en fonction d'évaluations effectuées le 30 septembre 2004 à la suite de l'application de la comptabilité « nouveau départ ». Conformément à l'IFRS 1, la Société devrait choisir de reprendre le montant comptabilisé au titre des immobilisations incorporelles conformément au chapitre 1625 du Manuel de l'ICCA, « Réévaluation intégrale des actifs et des passifs » (le « chapitre 1625 »). Par conséquent, les immobilisations incorporelles devraient diminuer de 587 M\$, ce qui représente le montant de la décomptabilisation des immobilisations incorporelles établies selon les PCGR du Canada en vigueur et déterminées conformément à la comptabilité « nouveau départ ». Les passifs d'impôts futurs connexes liés aux immobilisations incorporelles d'une durée de vie indéfinie devraient diminuer de 40 M\$, ce qui porte à 547 M\$ le montant net de la charge compensatoire au déficit.</p>
<p>Dépréciation d'actifs à long terme</p>	<p>Selon l'IAS 36 « Dépréciation d'actifs » (« IAS 36 »), le test de dépréciation d'actifs se base sur la comparaison de la valeur comptable de l'actif ou groupe d'actifs à sa valeur recouvrable. La valeur recouvrable d'un actif ou d'une unité génératrice de trésorerie correspond à la valeur la plus élevée entre la juste valeur diminuée des coûts de la vente et la valeur d'utilité de l'actif ou de l'unité génératrice de trésorerie. La valeur d'utilité est établie d'après l'analyse des flux de trésorerie actualisés. De plus, dans certains cas, l'IAS 36 impose la reprise des pertes de valeur.</p> <p>Choix de méthodes : Il n'existe aucun choix de méthodes selon les IFRS.</p> <p>Différences par rapport aux PCGR du Canada en vigueur : Selon les PCGR du Canada, la valeur recouvrable est basée initialement sur les flux de trésorerie non actualisés. Si la valeur recouvrable est inférieure à la valeur comptable, l'actif ou groupe d'actifs est déprécié à la juste valeur. Selon les PCGR du Canada en vigueur, les pertes de valeur ne peuvent être reprises.</p> <p>Répercussions prévues sur le bilan d'ouverture : Le test de dépréciation relatif au bilan d'ouverture au moment du passage aux IFRS est en voie d'être finalisé.</p> <p>Répercussions prévues après la transition : L'application des IFRS pourrait entraîner des dépréciations plus fréquentes, qui pourraient être reprises dans des périodes ultérieures.</p>

Méthode comptable	Principaux changements de méthodes comptables selon les IFRS et répercussions prévues
<p>Provisions et passifs éventuels (y compris les obligations liées à la mise hors service d'immobilisations)</p>	<p><i>Provisions</i></p> <p>Selon l'IAS 37 « Provisions, passifs éventuels et actifs éventuels », une provision doit être comptabilisée lorsqu'il existe une obligation actuelle résultant d'un événement ou d'une transaction passés, qu'il est probable qu'une sortie de ressources sera nécessaire pour éteindre l'obligation et que le montant de l'obligation peut être estimé de manière fiable. Dans ce contexte, le terme « probable » signifie « plus probable qu'improbable ». Selon l'IAS 37, il existe plusieurs techniques pour calculer la meilleure estimation, qui se basent, soit sur le résultat individuel le plus probable, soit sur la pondération de tous les résultats possibles ou encore, lorsque les résultats possibles sont équiprobables dans un intervalle continu, sur le milieu de l'intervalle.</p> <p><i>Obligations liées à la mise hors service d'immobilisations</i></p> <p>L'évaluation des obligations liées à la mise hors service d'immobilisations selon les IFRS se fonde sur la meilleure estimation que peut formuler la direction à l'égard de la valeur actuelle des flux de trésorerie futurs calculée selon un taux d'actualisation spécifique au passif concerné.</p> <p><i>Conditions relatives aux retours de location</i></p> <p>Selon les IFRS, il est prévu que soit comptabilisée une provision sur la durée du contrat de location en vue des charges de maintenance découlant des obligations liées aux retours de location aux termes des contrats de location simple de la Société, contrebalancée par un actif de maintenance payé d'avance jusqu'à concurrence de tous contrats de service de maintenance connexes facturés à l'heure de vol ou de tous recouvrements en vertu d'arrangements de sous-location d'avions. La provision est comptabilisée à l'aide d'un taux d'actualisation spécifique au passif, soit le taux qui avoisine le taux sans risque pour la durée restante du contrat de location. L'accroissement des intérêts sur la provision est comptabilisé dans les autres charges hors exploitation. En ce qui concerne les appareils visés par des contrats de location simple et loués à des tiers, la charge de provision inscrite à l'état des résultats tient compte du recouvrement aux termes de la sous-location, le cas échéant.</p> <p>Choix de méthodes : Il n'existe aucun choix de méthodes selon les IFRS.</p> <p>Différences par rapport aux PCGR du Canada en vigueur:</p> <p><i>Provisions</i></p> <p>Selon les PCGR du Canada, le critère de comptabilisation est plus contraignant, puisque c'est le terme « probable » qui est utilisé. Lorsque les résultats possibles sont équiprobables dans un intervalle continu, la provision correspond à la tranche inférieure de l'intervalle.</p> <p><i>Obligations liées à la mise hors service d'immobilisations</i></p> <p>Selon les PCGR du Canada, une obligation liée à la mise hors service d'immobilisations est évaluée à sa juste valeur (qui tient compte des hypothèses du marché). La valeur actuelle des flux de trésorerie estimatifs est calculée à l'aide d'un taux d'actualisation ajusté en fonction de la qualité de crédit.</p> <p><i>Conditions relatives aux retours de location</i></p> <p>Les charges de maintenance liées aux conditions relatives aux retours de location sont comptabilisées uniquement pour les contrats de location à court terme conformément aux méthodes comptables de la Société selon les PCGR du Canada en vigueur.</p> <p>Répercussions prévues sur le bilan d'ouverture : Les capitaux propres devraient diminuer d'environ 350 M\$ à 400 M\$ en raison des provisions pour maintenance liées aux conditions relatives aux retours de location.</p> <p>Répercussions prévues après la transition : L'application des IFRS pourrait entraîner la comptabilisation de provisions plus fréquentes. La charge de maintenance comprendra le montant comptabilisé au titre des provisions de maintenance liées aux conditions de retour de location, alors que les intérêts débiteurs comprendront l'augmentation due à la désactualisation de l'obligation pendant la durée du contrat de location. Les charges de maintenance réelles liées aux conditions de retour en fin de contrat de location seront imputées à la provision, atténuant ainsi la volatilité de l'état des résultats associée au moment des retours de location.</p>

11. Arrangements hors bilan

On trouvera de l'information sur les arrangements hors bilan d'Air Canada à la rubrique 14 du rapport de gestion de 2009 d'Air Canada daté du 10 février 2010. Aucun changement notable n'y a été depuis apporté.

12. Opérations entre apparentés

Au 30 septembre 2010, ACE détient une participation de 27 % dans Air Canada. Pour un résumé des principales opérations entre apparentés, on se reportera à la rubrique 15, *Opérations entre apparentés*, du rapport de gestion de 2009 d'Air Canada daté du 10 février 2010. Air Canada a conclu diverses opérations avec ses apparentés ACE et Aveos. En conséquence du Plan de restructuration d'Aveos, Air Canada et Aveos ont cessé d'être des apparentés.

Plan de restructuration d'Aveos

Au premier trimestre de 2010, Aveos s'est entendue avec ses prêteurs et ses porteurs de titres de participation sur les modalités d'un plan consensuel visant à restructurer le capital de l'entreprise. 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. La refonte s'est trouvée en outre à modifier certaines conventions d'intérêt commercial entre Air Canada et Aveos et, notamment, celles de l'Entente sur les régimes de retraite et avantages complémentaires et de l'Entente conclue avec Aveos concernant des conditions de paiement révisées, telles qu'elles sont décrites dans le rapport de gestion de 2009 d'Air Canada daté du 10 février 2010 ainsi que ci-après. 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, Air Canada a également convenu d'étaler sur six ans les modalités de remboursement de 22 M\$ de créances (dont il est question à la rubrique 15 du rapport de gestion de 2009 d'Air Canada daté du 10 février 2010, sous la rubrique *Entente conclue avec Aveos concernant des conditions de paiement révisées*) échéant en 2010, avec des remboursements annuels sans intérêts, à condition que ces remboursements satisfassent à 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 ont aussi été modifiées en vue de reporter à avril 2011 la détermination des actifs de retraite et des déficits de solvabilité qui s'y rapportent découlant du transfert de travailleurs syndiqués assurant des services de révision de cellules d'avions. Cela a eu pour conséquence de faire prendre en charge par Air Canada la responsabilité des variations du déficit de solvabilité des salariés touchés entre la date d'établissement de l'Entente sur les régimes de retraite et avantages complémentaires, à savoir le 16 octobre 2007, et la date de transfert à Aveos, prévue pour avril 2011. Dans le cadre de la modification, toutes les lettres de crédit émises au titre 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 M\$ a été émise par Air Canada en faveur d'Aveos, en garantie du versement de la totalité des paiements de rémunération qu'Air Canada doit à Aveos à l'égard du passif lié aux prestations de retraite, indemnités d'invalidité et avantages complémentaires de retraite dont Air Canada est responsable au titre de l'Entente sur les régimes de retraite et avantages complémentaires. Cette modification a donné lieu à une réduction, au premier trimestre de 2010, du dépôt en transit au titre de la facilité de lettre de crédit d'Air Canada de 23 M\$. D'ici à ce que les actifs et passifs au titre des conventions de retraite et d'avantages complémentaires d'Air Canada liés au personnel non syndiqué soient transférés à Aveos, le coût des prestations de retraite au titre des services rendus au cours de l'exercice ainsi que le coût des services rendus au cours de l'exercice et les coûts financiers liés aux prestations complémentaires applicables aux employés d'Air Canada assurant des services à Aveos seront répercutés par Air Canada à Aveos et, à ce titre, les modifications à l'Entente sur les régimes de retraite et avantages complémentaires n'ont aucune répercussion comptable pour la période écoulée. On se reportera à la rubrique 15 du rapport de gestion de 2009 d'Air Canada daté du 10 février 2010 pour un complément d'information sur l'Entente sur les régimes de retraite et avantages complémentaires.

Conséquence des ententes ci-dessus, un montant de 49 M\$ a été constaté au titre de la participation d'Air Canada dans Aveos, lequel montant repose sur sa juste valeur estimative. Le billet à terme de 22 M\$ a été comptabilisé à sa juste valeur estimative de 11 M\$, laquelle est fondée sur la valeur actualisée des flux de trésorerie prévus. Les autres créances clients d'Aveos de 4 M\$ ont été réglées. Aux fins comptables, une tranche de 34 M\$ de la contrepartie au titre de la modification des ententes a été reportée et sera amortie sur la durée à courir des ententes modifiées avec Aveos, qui est en moyenne de quatre ans. Cette comptabilisation se résume comme suit :

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

La participation en actions ordinaires d'Aveos est constatée dans les dépôts et autres actifs et sera comptabilisée par la suite au coût. Le billet à terme est également constaté dans les dépôts et autres actifs, et comptabilisé au coût après amortissement. Par suite de la restructuration et de la modification apportée à la participation dans Aveos, Aveos et Air Canada ne sont plus des parties apparentées.

13. Facteurs de risque

On trouvera de l'information détaillée sur les facteurs de risque auxquels est exposée Air Canada à la rubrique 19, *Facteurs de risque*, du rapport de gestion de 2009 d'Air Canada daté du 10 février 2010. Air Canada n'est consciente d'aucun changement notable à y avoir été depuis apporté. Cependant, la définition des facteurs de risque liés aux *Interruptions ou perturbations de service* et aux *Caractère saisonnier des activités, autres facteurs et résultats précédents* qui sont décrits dans le rapport de gestion d'Air Canada de 2009 daté du 10 février 2010 est élargie de la façon suivante :

Des conditions environnementales et facteurs s'ajoutant aux facteurs découlant de conditions météorologiques pourraient occasionner des retards ou interruptions de service ou nuire à la demande et faire augmenter le coût des transports aériens. Ces conditions environnementales et autres facteurs, comme ceux qui découleraient d'éruptions volcaniques ou d'autres phénomènes naturels, ainsi que des facteurs qui ont une origine humaine, pourraient entraîner des retards ou interruptions de service, faire augmenter les coûts d'Air Canada ou se répercuter à la baisse sur la demande de déplacements par avion, tous des facteurs qui pourraient porter un grand préjudice à Air Canada, à ses activités, à ses résultats d'exploitation et à sa situation financière.

En outre, les facteurs de risque évoqués sous la rubrique *Litiges en cours* du rapport de gestion de 2009 d'Air Canada daté du 10 février 2010 sont ici actualisés par le fait que, le 14 mai 2010, Porter a retiré sa demande reconventionnelle déposée auprès de la Cour fédérale du Canada; reste toutefois la demande reconventionnelle de Porter déposée devant la Cour supérieure de justice de l'Ontario.

Les facteurs de risque évoqués sous la rubrique *Litiges en cours* du rapport de gestion d'Air Canada de 2009 d'Air Canada daté du 10 février 2010 font aussi état d'actions collectives intentées à l'encontre d'Air Canada auprès de la Cour de district des États-Unis ainsi qu'au Canada relativement à des allégations de pratiques tarifaires anticoncurrentielles en matière de fret. Air Canada a été ou pourrait encore être poursuivie ou mise en cause dans ces affaires ou d'autres poursuites ou actions en justice relativement à ces allégations.

14. Contrôles et procédures

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

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

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

Dans les documents déposés par Air Canada pour l'exercice 2009, le chef de la direction et le chef des Affaires financières d'Air Canada ont attesté, en application du *Règlement 52-109*, du caractère approprié de l'information financière communiquée, de la conception et de l'efficacité des contrôles et procédures de communication de l'information financière d'Air Canada, et de la conception et de l'efficacité des contrôles internes à l'égard de l'information financière.

Dans les documents déposés par Air Canada pour le troisième trimestre de 2010, le chef de la direction et le chef des Affaires financières d'Air Canada ont attesté, en application du *Règlement 52-109*, du caractère approprié de l'information financière communiquée, de la conception des contrôles et procédures de communication de l'information financière d'Air Canada, et de la conception des contrôles internes à l'égard de l'information financière.

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

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

La direction, de concert avec le chef de la direction et le chef des Affaires financières d'Air Canada, a conclu que, en date du 30 septembre 2010, les procédures et contrôles de communication d'Air Canada permettaient effectivement de fournir une assurance raisonnable que :

- tout élément d'information important concernant Air Canada a été communiqué au Comité sur la politique d'information financière par d'autres;
- les informations qu'Air Canada est tenue de communiquer dans le cadre de ses dépôts annuels, intermédiaires et autres documents déposés ou soumis par Air Canada en application des lois sur les valeurs mobilières ont été enregistrées, traitées, résumées et déclarées dans les délais prévus par lesdites lois sur les valeurs mobilières.

Rapport de la direction sur les contrôles internes à l'égard de l'information financière

La direction, avec le concours du chef de la direction et du chef des Affaires financières d'Air Canada, a conclu que, en date du 30 septembre 2010, les contrôles internes à l'égard de l'information financière avaient été conçus de manière à fournir une assurance raisonnable quant à la fiabilité de l'information financière et à la préparation des états financiers d'Air Canada à des fins de publication conformément aux PCGR.

Pour ce faire, la direction ainsi que le chef de la direction et le chef des Affaires financières sont partis des critères définis dans le cadre intégré de contrôle interne du Committee of Sponsoring Organizations (le « COSO ») de la Treadway Commission.

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

Il n'y a eu aucun changement de contrôles internes à l'égard de l'information financière d'Air Canada au cours du troisième trimestre de 2010 qui aurait eu une incidence importante ou dont on aurait pu raisonnablement croire qu'il aurait eu une incidence importante sur les contrôles internes à l'égard de l'information financière.

15. Mesures financières hors PCGR

BIIIALA

Le BIIIALA est une unité ne relevant pas des PCGR couramment utilisée dans le secteur du transport aérien pour mesurer le bénéfice avant intérêts, impôts, amortissement et locations avions. Cette unité de mesure donne un aperçu des résultats d'exploitation avant les coûts de location d'avions et l'amortissement, coûts qui varient sensiblement d'une compagnie aérienne à l'autre en raison de la façon dont chacune finance son matériel volant et ses autres actifs. Comme le BIIIALA n'est pas une unité de mesure conforme aux PCGR du Canada pour la présentation d'états financiers et qu'il n'a pas de sens normalisé, il n'est probablement pas comparable à des mesures similaires présentées par d'autres sociétés ouvertes.

Le BIIIALA d'Air Canada est rapproché du résultat d'exploitation comme suit :

(en millions de dollars canadiens)	Troisièmes trimestres			Neuf premiers mois		
	2010	2009	Variation (\$)	2010	2009	Variation (\$)
Résultat d'exploitation selon les PCGR	327 \$	68 \$	259 \$	276 \$	(233) \$	509 \$
Rajouter :						
Locations d'avions	88	81	7	262	250	12
Amortissement	166	171	(5)	514	495	19
BIIIALA	581 \$	320 \$	261 \$	1,052 \$	512 \$	540 \$

Charges d'exploitation exclusion faite de la charge de carburant

Air Canada se sert des « charges d'exploitation, exclusion faite de la charge de carburant » pour mesurer le rendement courant de son exploitation sans égard aux effets de la facture de carburant et ne pas risquer ainsi de fausser l'analyse des tendances à la base de ses rendements commerciaux. La charge de carburant fluctue largement sous l'effet de facteurs multiples, dont la conjoncture internationale, des événements géopolitiques et le taux de change entre le dollar canadien et le dollar américain, et le fait d'exclure cette charge de l'analyse des résultats établis selon les PCGR permet à Air Canada de suivre l'évolution de son rendement d'exploitation sur des bases comparables. Comme la mesure qui suit n'est pas conforme aux PCGR du Canada pour la présentation d'états financiers et qu'elle n'a pas de sens normalisé, elle n'est probablement pas comparable à des mesures similaires présentées par d'autres sociétés ouvertes.

Les charges d'exploitation, exclusion faite de la charge de carburant, d'Air Canada se rapprochent des charges d'exploitation de la façon suivante :

(en millions de dollars canadiens)	Troisièmes trimestres			Neuf premiers mois		
	2010	2009	Variation (\$)	2010	2009	Variation (\$)
Charges d'exploitation selon les PCGR	2 699 \$	2 602 \$	97 \$	7 894 \$	7 624 \$	270 \$
Retrancher :						
Carburant avions	(733)	(682)	(51)	(2 012)	(1 847)	(165)
Charges d'exploitation, exclusion faite de la charge de carburant	1 966 \$	1 920 \$	46 \$	5 882 \$	5 777 \$	105 \$

16. Glossaire

Autres produits passages et fret — Produits tirés de vols dont les points d'origine et de destination se trouvent surtout en Amérique du Sud, en Australie, dans les Antilles et au Mexique.

BAIIALA — Unité ne relevant pas des PCGR couramment utilisée dans le secteur du transport aérien pour mesurer le bénéfice avant les intérêts, les impôts, l'amortissement et les locations avions. Cette unité de mesure donne un aperçu des résultats d'exploitation avant l'amortissement et les coûts de location avions, lesquels coûts varient sensiblement d'une compagnie aérienne à l'autre en raison de la façon dont chacune finance son matériel volant et ses autres actifs. Se reporter à la rubrique 15 du présent rapport de gestion pour un complément d'information.

CESMO — Charges d'exploitation par siège-mille offert.

Coefficient d'occupation — Mesure de l'utilisation de la capacité offerte aux passagers correspondant aux passagers-milles payants exprimés en pourcentage des sièges-milles offerts.

Passagers-milles payants (PMP) — Mesure du trafic passagers correspondant au produit du nombre de passagers payants transportés par le nombre de milles qu'ils ont parcourus.

Point (ou point de pourcentage) — Mesure de l'écart arithmétique entre deux pourcentages.

Produits passages par siège-mille offert (PPSMO) — Moyenne des produits passages par siège-mille offert.

Produits passages et fret transatlantiques — Produits tirés de vols transatlantiques dont les points d'origine et de destination se trouvent surtout en Europe.

Produits passages et fret transpacifiques — Produits tirés de vols transpacifiques dont les points d'origine et de destination se trouvent surtout en Asie.

Rendement unitaire — Moyenne des produits passages par passager-mille payant.

Sièges-milles offerts (SMO) — Mesure de la capacité offerte aux passagers correspondant au produit du nombre total de sièges payants offerts par le nombre de milles parcourus.