

AIR CANADA 

2010
Rapport de gestion



Le 10 février 2011

TABLE DES MATIÈRES

1. Points saillants	2
2. Introduction	4
3. À propos d’Air Canada	5
4. Stratégie	7
5. Aperçu général	10
6. Résultats d’exploitation – Comparaison des quatrièmes trimestres de 2010 et de 2009	12
7. Résultats d’exploitation – Comparaison des exercices 2010 et 2009	25
8. Parc aérien	35
9. Gestion financière et gestion du capital	37
9.1 Liquidité	37
9.2 Situation financière	38
9.3 Dette nette ajustée	39
9.4 Fonds de roulement	40
9.5 Flux de trésorerie consolidés	41
9.6 Dépenses en immobilisations et contrats de financement connexes	42
9.7 Obligations contractuelles	43
9.8 Obligations de capitalisation des régimes de retraite	44
9.9 Capital social	45
10. Résultats financiers trimestriels	46
11. Principales informations annuelles	47
12. Instruments financiers et gestion du risque	48
13. Arrangements hors bilan	52
14. Opérations entre apparentés	54
15. Estimations comptables critiques	56
16. Méthodes comptables	60
16.1 État d’avancement du plan de conversion aux Normes internationales d’information financière	60
17. Sensibilité des résultats	75
18. Facteurs de risque	76
19. Contrôles et procédures	86
20. Mesures financières hors PCGR	87
21. Glossaire	88

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.

(en millions de dollars canadiens, sauf indication contraire)	Quatrième trimestre			Exercices		
	2010 ¹⁾	2009	Variation (\$)	2010 ¹⁾	2009	Variation (\$)
Données financières						
Produits d'exploitation	2 616	2 348	268	10 786	9 739	1 047
Bénéfice (perte) d'exploitation avant ajustement de la provision pour enquêtes sur le fret, montant net ¹⁾	85	(83)	168	361	(316)	677
Bénéfice (perte) d'exploitation	131	(83)	214	407	(316)	723
Charges hors exploitation	(91)	(83)	(8)	(388)	(355)	(33)
Bénéfice (perte) avant participation sans contrôle, écart de change et impôts	40	(166)	206	19	(671)	690
Bénéfice (perte) de la période	134	(56)	190	107	(24)	131
Marge d'exploitation avant ajustement de la provision pour enquêtes sur le fret, montant net ¹⁾	3,2 %	(3,5) %	6,7 pts	3,3 %	(3,2) %	6,5 pts
Marge d'exploitation (%)	5,0 %	(3,5) %	8,5 pts	3,8 %	(3,2) %	7,0 pts
BAIILA avant ajustement de la provision pour enquêtes sur le fret, montant net ^{1), 2)}	334	167	167	1 386	679	707
BAIILA ²⁾	380	167	213	1 432	679	753
Marge BAIILA avant ajustement de la provision pour enquêtes sur le fret, montant net (%) ^{1), 2)}	12,8 %	7,1 %	5,7 pts	12,9 %	7,0 %	5,9 pts
Marge BAIILA (%) ²⁾	14,5 %	7,1 %	7,4 pts	13,3 %	7,0 %	6,3 pts
Trésorerie, équivalents de trésorerie et placements à court terme	2 192	1 407	785	2 192	1 407	785
Flux de trésorerie disponibles ³⁾	122	(52)	174	746	(399)	1 145
Ratio emprunts/capitaux propres ajusté (%) ⁴⁾	74,3 %	80,1 %	(5,8) pts	74,3 %	80,1 %	(5,8) pts
Résultat dilué par action	0,42 \$	(0,25) \$	0,67 \$	0,37 \$	(0,18) \$	0,55 \$
Statistiques d'exploitation			Variation %			Variation %
Passagers-milles payants (en millions) (PMP)	11 756	10 885	8,0	51 875	47 884	8,3
Sièges-milles offerts (en millions) (SMO)	14 918	13 841	7,8	63 496	59 343	7,0
Coefficient d'occupation (%)	78,8 %	78,6 %	0,2 pts	81,7 %	80,7 %	1,0 pts
Produits passages par PMP (en cents) ⁵⁾	19,1	18,6	2,8	18,1	17,7	2,3
Produits passages par SMO (en cents) ⁵⁾	15,1	14,6	3,0	14,8	14,3	3,6
Produits d'exploitation par SMO (en cents) ⁵⁾	17,3	17,0	1,8	17,0	16,4	3,5
Charges d'exploitation par SMO (« CESMO ») (en cents)	17,0	17,6	(3,4)	16,4	16,9	(3,1)
CESMO, exclusion faite de la charge de carburant (en cents)	12,7	13,2	(4,1)	12,2	12,8	(4,5)
Effectif moyen (en milliers d'ETP) ⁶⁾	23,3	22,5	3,4	23,2	22,9	1,2
Avions en service à la clôture de la période ⁷⁾	328	332	(1,2)	328	332	(1,2)
Utilisation moyenne du parc aérien (en heures par jour) ⁸⁾	9,4	8,6	9,0	9,8	9,2	6,5
Fréquences des produits (en milliers)	131	126	4,2	537	525	2,4
Longueur moyenne des étapes (en milles) ⁸⁾	850	823	3,3	868	847	2,5
Prix du litre de carburant (en cents) ⁹⁾	70,2	72,6	(3,3)	69,6	69,4	0,3
Consommation de carburant (en millions de litres)	906	825	9,8	3 791	3 510	8,0

- 1) Au premier trimestre de 2008, Air Canada a inscrit 125 M\$ au titre de la provision pour enquêtes sur le fret. Au quatrième trimestre de 2010, Air Canada a diminué cette provision d'un montant net de 46 M\$.
- 2) Le BAIIALA (à savoir le bénéfice avant intérêts, impôts, amortissement et désuétude et locations avions) n'est pas une mesure financière reconnue par les PCGR. Se reporter à la rubrique 20, Mesures financières hors PCGR, du présent rapport de gestion pour un rapprochement du BAIIALA compte non tenu de l'ajustement de la provision pour enquêtes sur le fret au résultat d'exploitation et un rapprochement du BAIIALA au résultat d'exploitation.
- 3) Les flux de trésorerie disponibles (à savoir les flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation moins les nouvelles immobilisations) ne constituent pas une mesure financière reconnue par les PCGR. Se reporter à la rubrique 9.5 pour un complément d'information à cet égard.
- 4) 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 9.3 du présent rapport de gestion pour un complément d'information à cet égard.
- 5) Un ajustement favorable de 40 M\$ relativement aux produits liés à la coentreprise transatlantique, mise au point définitivement en décembre 2010 mais ayant pris effet le 1^{er} janvier 2010, qu'Air Canada a créée avec United Airlines et Deutsche Lufthansa AG ainsi qu'à d'autres ententes intertransporteurs a été inscrit au quatrième trimestre de 2010. À des fins de comparaison, ces mesures ont été ajustées pour ne pas tenir compte de l'incidence de l'ajustement favorable de 40 M\$ inscrit au quatrième trimestre de 2010.
- 6) Rend compte des équivalents temps plein (ETP) à Air Canada, à l'exclusion des ETP à Jazz et aux transporteurs tiers exerçant leurs activités au titre de contrats d'achat de capacité conclus avec Air Canada.
- 7) Comprend les avions de Jazz visés par le CAC de Jazz.
- 8) 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.
- 9) Compte tenu des frais de manutention du carburant 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 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 quatrième trimestre de 2010 et l'exercice 2010. Ce rapport doit être lu en parallèle avec les états financiers consolidés vérifiés de l'exercice 2010 et les notes complémentaires. Sauf indication contraire, l'information financière ici présentée est conforme aux principes comptables généralement reconnus (« PCGR ») du Canada. Sauf indication du contexte, tous les montants sont exprimés en dollars canadiens. La rubrique 21, *Glossaire*, du présent rapport de gestion donne l'explication des principaux termes utilisés dans le présent document. À moins de mention contraire, le présent rapport de gestion est à jour au 9 février 2011.

Le présent rapport de gestion comprend 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 plus loin à la rubrique 18, *Facteurs de risque*.

Le 10 février 2011, Air Canada a publié dans un communiqué ses résultats du quatrième trimestre de 2010 et de l'exercice 2010. Ce communiqué peut être consulté sur le site Web d'Air Canada au aircanada.com ainsi que sur SEDAR au 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 de SEDAR au sedar.com ou le site d'Air Canada au aircanada.com.

MISE EN GARDE CONCERNANT LES ÉNONCÉS PROSPECTIFS

Les communications publiques d'Air Canada peuvent contenir des énoncés prospectifs écrits ou oraux 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 peuvent être basés 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 donc 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 peuvent 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, et des facteurs d'origine humaine), les questions d'assurance et les coûts qui y sont associés, l'évolution de la demande en fonction 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 le présent rapport de gestion, notamment à la rubrique 18, *Facteurs de risque*. Les énoncés prospectifs contenus dans le présent rapport de gestion représentent les attentes d'Air Canada en date du 9 février 2011 (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 ces énoncés prospectifs. Elle a présumé que l'économie nord-américaine poursuivra sa reprise en 2011. Air Canada a également présumé que le dollar canadien se négocierait en moyenne à 1,00 \$ CA pour 1,00 \$ US au premier trimestre de 2011 et à 1,02 \$ CA pour 1,00 \$ US pour l'ensemble de 2011, et que le cours du carburant s'établirait en moyenne à 0,76 \$ le litre pour le premier trimestre de 2011 et à 0,80 \$ le litre pour l'ensemble de 2011.

3. À propos d'Air Canada

Air Canada est le plus important transporteur aérien du Canada sur les réseaux intérieur, transfrontalier et international ainsi que le plus grand fournisseur de services passagers réguliers du Canada sur les marchés intérieur (Canada), transfrontalier (Canada-États-Unis) et international à destination et au départ du Canada.

En 2010, conjointement avec Jazz Aviation S.E.C. (« Jazz », société remplaçante de Jazz Air SEC) et d'autres transporteurs régionaux exploitant des vols pour le compte d'Air Canada et en vertu d'ententes commerciales conclues avec celle-ci, Air Canada a assuré en moyenne 1 470 vols quotidiens vers 59 destinations au Canada, 59 destinations aux États-Unis et 60 destinations sur les marchés Canada-Europe, Canada-Pacifique, Canada-Antilles/Amérique centrale et Canada-Amérique du Sud. Les vols intérieurs, transfrontaliers et internationaux correspondaient à environ 66 %, 27 % et 7 %, respectivement, des 1 470 départs quotidiens moyens. En outre, Air Canada assure certains services passagers nolisés sous la marque « AC Jetz ». En 2010, Air Canada a transporté plus de 32 millions de passagers et a desservi directement 178 destinations sur les cinq continents.

Au 31 décembre 2010, le parc aérien principal d'Air Canada comprenait 205 appareils, dont 89 moyens-porteurs d'Airbus, 56 gros-porteurs de Boeing et d'Airbus et 60 avions de transport régional à réaction d'Embraer. En outre, en vertu du contrat d'achat de capacité qu'Air Canada a conclu avec Jazz (le « CAC de Jazz »), Jazz exploitait, pour Air Canada, 123 appareils dont 63 avions de transport régional à réaction de Bombardier et 60 appareils Dash-8.

Air Canada donne plus d'envergure à son réseau au moyen du CAC de Jazz aux termes duquel elle achète la majeure partie de la capacité du parc aérien de Jazz à des tarifs prédéterminés. Les lignes et les horaires que Jazz exploite pour Air Canada sont établis par cette dernière. Aux termes du CAC de Jazz, Jazz exploite un parc de petits biréacteurs et avions à turbopropulseurs aux coûts par trajet inférieurs à ceux des gros-porteurs classiques, ce qui lui permet de proposer des services à la clientèle d'Air Canada sur les marchés moins denses, ainsi que sur les marchés à plus grande densité de trafic pendant les périodes hors pointe, à l'échelle du Canada et des États-Unis.

Air Canada est membre fondateur du réseau Star Alliance^{MD}. Le réseau Star Alliance^{MD} compte parmi ses membres 27 compagnies aériennes. L'affiliation à ce réseau permet à Air Canada de proposer à sa clientèle environ 1 160 destinations dans 181 pays, ainsi que la réciprocité de leurs programmes de fidélisation et l'accès à leurs salons dans les aéroports.

En octobre 2010, Air Canada annonçait la conclusion d'un protocole d'entente avec United Airlines Inc., lequel stipule les principes qui régissent une coentreprise globale (avec partage des revenus) visant les vols transfrontaliers. La coentreprise devrait prendre effet en 2011, sous réserve des mesures suivantes par les parties : obtention des autorisations réglementaires, dépôt des documents nécessaires et mise au point définitive des ententes et de la documentation.

En décembre 2010, Air Canada a mis la dernière main à la coentreprise transatlantique avec United Air Lines, Inc., Continental Airlines, Inc. (United Air Lines, Inc. et Continental Airlines, Inc. étant collectivement appelées « United Airlines ») et Deutsche Lufthansa AG, coentreprise par le truchement de laquelle les transporteurs offrent aux clients un choix plus vaste ainsi qu'un service optimisé sur les vols reliant l'Amérique du Nord et l'Amérique centrale ainsi que l'Afrique, l'Inde, l'Europe et le Moyen-Orient. La mise en œuvre de cette coentreprise transatlantique, y compris sa structure de partage des revenus, a pris effet le 1^{er} janvier 2010.

Grâce à sa relation durable avec Aéroplan Canada Inc. (« Aéroplan »), fournisseur de son programme pour grands voyageurs, Air Canada fidélise sa clientèle en offrant aux membres d'Aéroplan la possibilité d'amasser des milles Aéroplan^{MD} chaque fois qu'ils voyagent par Air Canada. Aéroplan est aussi le plus grand client d'Air Canada. La relation commerciale avec Aéroplan vise à permettre à Air Canada de tirer une source stable, durable et renouvelable de revenus, qui lui viennent de l'achat, par Aéroplan, de places sur ses vols qu'elle destine aux membres d'Aéroplan qui choisissent d'échanger leurs milles Aéroplan^{MD} contre des primes-voyages.

Air Canada tire aussi une part de son chiffre d'affaires d'Air Canada Cargo et des services de voyageur fournis par sa filiale en propriété exclusive Touram SEC (faisant affaire sous le nom de « Vacances Air Canada »).

Air Canada Cargo assure des services de transport de fret directs vers plus de 150 destinations au Canada, aux États-Unis et à l'étranger et dispose de représentants commerciaux dans plus de 50 pays. Air Canada Cargo est le plus important fournisseur de services de fret aérien du Canada en fonction de la capacité d'emport de fret. Les services de transport de fret aérien sont assurés sur les lignes intérieures et transfrontalières et sur les vols internationaux entre le Canada et les principaux marchés d'Europe, d'Asie, d'Amérique du Sud et d'Australie.

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

4. Stratégie

En 2010, Air Canada a solidifié sa réputation de chef de file mondial du transport aérien international. Elle a obtenu des améliorations notables dans l'atteinte des quatre priorités fondamentales qu'elle s'était fixées. Cette réalisation, conjuguée à l'amélioration de la conjoncture économique, a permis à Air Canada de dégager un bénéfice d'exploitation (avant la réduction nette de 46 M\$ de la provision pour enquêtes sur le fret) de 361 M\$ en 2010, soit une progression de 677 M\$ par rapport à 2009. Le BAIIALA (avant la réduction nette de 46 M\$ de la provision pour enquêtes sur le fret) de 1 386 M\$ en 2010 est le plus élevé qu'a obtenu la compagnie aérienne depuis sa constitution. On se reportera à la rubrique 20, *Mesures financières hors PCGR*, du présent rapport de gestion pour un complément d'information.

La stratégie financière d'Air Canada demeure axée sur l'amélioration du niveau et de la durabilité de ses résultats et, par le fait même, la maximisation de la valeur à long terme pour ses parties prenantes. En 2011, Air Canada entend faire fructifier les réalisations de 2010 et se concentrer sur les quatre priorités fondamentales suivantes :

- Exploiter pleinement la marque et le réseau mondial d'Air Canada;
- Tirer parti de nouvelles occasions de croissance du chiffre d'affaires et de transformation des coûts;
- Nouer un lien de confiance avec la clientèle en focalisant sur les passagers et produits de haut rapport;
- Optimiser la culture d'entreprise et créer une image de marque dynamique axée sur le personnel.

Exploiter pleinement la marque et le réseau mondial d'Air Canada

En 2011, Air Canada continuera de préconiser une croissance disciplinée. En effet, elle estime que le caractère multiethnique de la population canadienne donne à la compagnie aérienne la possibilité de tirer parti de la demande croissante à l'égard du voyage international. Forte de son image de marque solide et de son offre de produits internationaux à la fine pointe de l'industrie, Air Canada entend miser sur son réseau afin de profiter des marges supérieures que procurent généralement les marchés internationaux. La compagnie aérienne compte également tirer avantage de la plaque tournante de renommée mondiale que constitue l'aéroport international Pearson-Toronto, ainsi que d'autres plaques tournantes canadiennes, en vue d'accroître le trafic de correspondance international au Canada. L'aéroport international Pearson-Toronto présente un avantage géographique du fait de sa proximité à des marchés densément peuplés. En outre, il s'agit de la destination d'un grand nombre de voyageurs d'affaires et d'agrément. L'Autorité aéroportuaire du Grand Toronto a apporté des améliorations aux aéro-gares, notamment des améliorations qui ont permis à Air Canada et à la plupart de ses partenaires Star Alliance^{MD} de regrouper leurs activités dans une même aérogare, ce qui facilite le trafic de transit de correspondance et rehausse l'expérience client. Ces améliorations ont fortifié la position de l'aéroport international Pearson-Toronto à titre de ville-porte d'importance pour le trafic international.

En 2010, Air Canada a accru sa capacité vers l'Asie, l'Europe et les États-Unis de près de 11 %. Consciente de la prépondérance croissante du marché asiatique au sein de l'industrie du voyage, Air Canada a, en 2010, accru le trafic sur le Pacifique de plus de 22 % par rapport à 2009. La décision d'augmenter la capacité sur ce marché est attribuable en partie au fait que le Canada a reçu le statut de destination approuvée de la part de la Chine, lequel permet aux ressortissants chinois de visiter le Canada plus facilement. Par ailleurs, sous l'influx de liaisons supplémentaires vers Genève, Rome, Bruxelles, Athènes, Copenhague et Barcelone, Air Canada a également accru de 6,7 % le trafic sur le marché transatlantique en 2010 par rapport à 2009. Ces services additionnels renforcent la position des lignes européennes phares de la compagnie aérienne sur Londres, Paris et Francfort. Air Canada a également ajouté des vols vers plusieurs villes américaines en 2010, notamment San Diego, Portland (Oregon), Cincinnati, Memphis, Portland (Maine), Syracuse (New York) et La Nouvelle-Orléans, en vue d'amplifier le trafic de correspondance provenant des États-Unis en soutien de ses mesures d'expansion à l'international.

Pour accroître sa présence sur les marchés actuels et sur d'autres marchés à l'échelle mondiale, Air Canada sait que la conclusion d'alliances commerciales avec des transporteurs internationaux de premier plan constitue un élément primordial de son programme d'expansion internationale. C'est pourquoi elle est membre du réseau Star Alliance^{MD} qui lui permet d'offrir à sa clientèle un choix de 1 160 aéroports dans 181 pays. En outre, grâce à la coentreprise transatlantique qu'elle a constituée avec United Airlines et Deutsche Lufthansa AG, appelée « A++ », Air Canada renforce sa présence sur les marchés d'Amérique du Nord, d'Europe, du Moyen-Orient, ainsi que de l'Afrique et de l'Inde. Au début d'octobre 2010, Air Canada a annoncé la création d'une coentreprise sur le marché Canada-États-Unis avec United Airlines, sous réserve des mesures suivantes

par les parties : obtention des autorisations réglementaires, dépôt des documents nécessaires et mise au point définitive des ententes et de la documentation. Cette coentreprise procurera à Air Canada des avantages et des synergies en matière de revenus lui permettant d'être encore plus concurrentielle. En gérant l'établissement des prix et des horaires ainsi que les ventes, Air Canada sera davantage en mesure de servir sa clientèle en lui proposant un plus grand nombre d'options de voyages tout en réduisant le temps de vol. La coentreprise transfrontalière Canada-États-Unis devrait prendre effet en 2011.

Tirer parti de nouvelles occasions de croissance du chiffre d'affaires et de transformation des coûts

Consciente que la réussite à long terme de la compagnie aérienne est tributaire d'une structure de coûts concurrentielle, Air Canada s'engage à faire de la maîtrise et de la réduction des coûts un composant permanent de sa culture d'entreprise, sans pour autant nuire à l'expérience client. En 2011, Air Canada entend bien faire fructifier les progrès accomplis en 2010 afin d'améliorer le chiffre d'affaires et la productivité des coûts, et ce, sur le plan unitaire. La compagnie aérienne continuera de mettre l'accent sur l'optimisation des procédés administratifs et la mise à profit de la technologie afin d'améliorer la qualité de ses produits et services tout en comprimant les coûts.

L'un des objectifs d'Air Canada est d'obtenir, sur une base annualisée, une croissance du chiffre d'affaires et une réduction des coûts de l'ordre de 530 M\$ d'ici la fin de 2011. Après des analyses et évaluations comparatives exhaustives par rapport à d'autres compagnies aériennes, la direction a déterminé plus de 125 initiatives, dont la plupart visent les compressions de coûts comme la renégociation de contrats, les améliorations de procédés opérationnels et les gains de productivité. En 2010, Air Canada a réalisé des avantages annuels de 330 M\$, soit 30 M\$ de plus que la cible de 300 M\$ au titre du PTC pour 2010 (du fait de l'achèvement anticipé de mesures d'économie au titre du PTC planifiées pour 2011) et, sur une base annualisée, elle a réalisé des économies de 400 M\$ relativement à la cible globale de 530 M\$ d'ici la fin de 2011.

En 2010, le programme de transformation des coûts a été l'un des facteurs permettant de réduire les CESMO (exclusion faite de la charge de carburant) d'Air Canada de 4,5 % comparativement à 2009.

Nouer un lien de confiance avec la clientèle en focalisant sur les passagers et produits de haut rapport

La satisfaction de la clientèle et la croissance du chiffre d'affaires tiré de la cabine à haut rapport comptent parmi les clés de la réussite à long terme d'Air Canada. Le but d'Air Canada consiste à constamment combler et dépasser les attentes de la clientèle en lui offrant un service toujours cordial et professionnel, en bref, le meilleur qui soit. En 2011, Air Canada continuera de focaliser sur les passagers et les produits de haut rapport afin d'exploiter pleinement ses réalisations de 2010, notamment la croissance de 378 M\$, ou 23 %, des produits passages liés à la cabine à haut rapport comparativement à 2009. La compagnie aérienne demeure concentrée sur l'optimisation de la gestion de la cabine de haut rapport afin de maximiser le chiffre d'affaires, la recherche de possibilités d'accroissement de ce chiffre d'affaires, outre l'élargissement de l'offre aux voyageurs d'affaires.

Air Canada est l'une des marques les plus respectées du Canada et elle entend tirer parti de cette force pour stimuler le chiffre d'affaires lié à la cabine à haut rapport, en particulier dans les services internationaux. Parmi les transporteurs traditionnels de l'Amérique du Nord, Air Canada dispose de l'un des parcs aériens les plus modernes, l'âge moyen étant de 10,7 ans au 31 décembre 2010. Air Canada estime que son investissement dans de nouveaux appareils 777 de Boeing et avions Embraer, ainsi que dans des produits en vol à la fine pointe du secteur, notamment des systèmes de divertissement individuel et une prise électrique à portée de main incorporés à pratiquement tous les sièges, montre bien les avantages qu'elle offre aux passagers. Qui plus est, ceux-ci apprécient de plus en plus les salons Feuille d'érable, les services Concierge ainsi que le programme de fidélisation de la compagnie aérienne.

En 2010, Air Canada a reçu les prix suivants, qui montrent bien l'excellence et le professionnalisme de ses effectifs ainsi que la qualité de ses produits :

- Air Canada a reçu la plus haute distinction dans cinq catégories du programme de reconnaissance « Best in Business Travel » du Business Traveler, ce qui fait d'elle la seule compagnie aérienne au monde à remporter autant de premiers prix à l'occasion du sondage annuel que mène cette revue auprès de ses lecteurs :
 - Meilleurs agents de bord en Amérique du Nord
 - Meilleurs services en vol en Amérique du Nord
 - Meilleur transporteur aérien en Amérique du Nord pour le service en classe Affaires
 - Meilleur transporteur aérien en Amérique du Nord pour les vols internationaux
 - Meilleur site Web de transporteur aérien

- Air Canada a aussi remporté le prix du « Meilleur transporteur aérien en Amérique du Nord » dans le cadre du sondage annuel du magazine Global Traveler, en fonction des réponses fournies par plus de 25 000 lecteurs.
- Pour la troisième année consécutive, les lecteurs du magazine Executive Travel ont élu Air Canada « Meilleur transporteur aérien au Canada » à la suite d'un sondage annuel mené auprès de voyageurs internationaux assidus dans le but de sélectionner les gagnants des prix Leading Edge.
- Air Canada a été classée « Meilleur transporteur aérien en Amérique du Nord » dans le cadre d'un sondage réalisé à l'échelle mondiale auprès de plus de 17 millions de voyageurs du transport aérien. Ce sondage a été effectué par la firme de recherche indépendante Skytrax à l'occasion des World Airline Awards de 2010 que celle-ci décerne.

Qui plus est, en 2010, 71 % des voyageurs d'affaires du Canada interrogés dans le cadre de l'enquête Canadian Business Travel Study menée par Ipsos Reid en 2010 ont indiqué qu'Air Canada était leur compagnie aérienne préférée. C'est la troisième année d'affilée que le pourcentage obtenu par la compagnie aérienne augmente.

Les améliorations continues de la satisfaction mensuelle de la clientèle par rapport à l'an dernier ainsi que les nombreux prix reçus à titre de transporteur aérien depuis la fin 2009 et en 2010 montrent bien que la compagnie aérienne réussit à nouer un lien de confiance avec ses clients.

Optimiser la culture d'entreprise et créer une image de marque dynamique axée sur le personnel

L'une des priorités fondamentales d'Air Canada est l'optimisation de sa culture d'entreprise afin que celle-ci mette en valeur le leadership, la responsabilisation et l'esprit d'entreprise. Air Canada sait qu'il lui faut simplifier les procédés et fournir à ses effectifs les outils et la formation nécessaires pour fournir le meilleur service à la clientèle qui soit. Il lui faut aussi les responsabiliser afin qu'ils sachent prendre des décisions pertinentes ou résoudre les problèmes sans délai. Au sein d'Air Canada, l'accent mis sur la maîtrise des coûts aide à instaurer une culture davantage axée sur l'esprit d'entreprise, qui incite tous les employés à agir comme s'ils étaient à la fois les propriétaires et les porte-parole de la compagnie aérienne.

La collaboration entre services internes s'étant affinée, Air Canada utilise désormais son parc aérien plus efficacement. L'été dernier, en exploitant un nombre d'avions avoisinant celui de 2009, la compagnie aérienne a assuré 3 700 vols de plus, soit 12 630 d'heures de vol supplémentaires, et transporté 400 000 passagers de plus.

Cette transformation bénéfique de la culture d'entreprise d'Air Canada lui a permis de mieux gérer les enjeux d'envergure, qu'ils soient prévus, comme les Jeux olympiques, ou imprévus, comme l'éruption d'un volcan en Islande. La compagnie aérienne gère plus efficacement les perturbations de services afin d'atténuer les inconvénients que subissent les passagers. Ainsi, lorsque des aéroports européens ont dû annuler des vols durant les fêtes de fin d'année, Air Canada a reçu des éloges pour son service à la clientèle, ainsi que la vitesse avec laquelle elle a été en mesure de reprendre ses activités normales.

Les prix qu'a récemment décernés l'industrie du transport aérien à Air Canada attestent que les employés de la compagnie aérienne participent à sa transformation et savent que sa réussite est tributaire d'un service résolument axé sur la satisfaction du client.

5. Aperçu général

Les résultats d'exploitation d'Air Canada pour le quatrième trimestre de 2010 et l'exercice 2010 sont présentés aux rubriques 6 et 7, respectivement, du présent rapport de gestion.

Suit le résumé des résultats d'exploitation d'Air Canada pour 2010 par rapport à 2009.

En 2010, Air Canada a inscrit un bénéfice net de 107 M\$, soit 0,37 \$ par action après dilution, comparativement à une perte nette de 24 M\$, ou 0,18 \$ par action après dilution, en 2009. Le bénéfice net d'Air Canada en 2010 tient compte d'un gain de change de 145 M\$ principalement attribuable à l'appréciation du dollar canadien au 31 décembre 2010 comparativement au 31 décembre 2009. Pour 1 \$ US, le taux de change à midi, le 31 décembre 2010, était de 0,9946 \$ CA, tandis qu'il était de 1,0466 \$ CA le 31 décembre 2009, à midi. La perte nette d'Air Canada en 2009 tenait compte d'un gain de change de 657 M\$.

Au premier trimestre de 2008, Air Canada a constaté une provision de 125 M\$ relativement à des pratiques de tarification des transports de fret prétendument anticoncurrentielles. Au quatrième trimestre de 2010, Air Canada a comptabilisé une réduction nette de 46 M\$ de cette provision. Pour un complément d'information à cet égard, on se reportera à la rubrique 18, *Facteurs de risque*, du présent rapport de gestion.

En 2010, Air Canada a dégagé un bénéfice d'exploitation (avant la réduction nette de 46 M\$ de la provision pour enquêtes sur le fret) de 361 M\$, soit une amélioration de 677 M\$ par rapport à la perte d'exploitation de 316 M\$ constatée en 2009. Le BAIILA (avant la réduction nette de 46 M\$ de la provision pour enquêtes sur le fret) se chiffre à 1 386 M\$ en 2010, contre un BAIILA de 679 M\$ en 2009, soit une hausse de 707 M\$. Pour un complément d'information à cet égard, on se reportera à la rubrique 20, *Mesures financières hors PCGR*, du présent rapport de gestion.

En 2010, Air Canada a inscrit des produits d'exploitation de 10 786 M\$, en hausse de 1 047 M\$ (+11 %) par rapport aux produits d'exploitation de 9 739 M\$ comptabilisés en 2009. Cette hausse du chiffre d'affaires vient surtout de l'augmentation de 1 036 M\$ (+12 %) des produits passages et fret par rapport à 2009. La croissance de 928 M\$ (+11 %) des produits passages réseau en glissement annuel s'explique par une augmentation de 8,3 % du trafic passagers et par un gain de 2,3 % du rendement unitaire, dans les deux cas à l'échelle du réseau. La croissance du trafic passagers en 2010 s'est révélée supérieure à l'augmentation de 7,0 % de la capacité, faisant gagner 1,0 point au coefficient d'occupation réseau par rapport à 2009. Le gain de 2,3 % du rendement réseau en 2010 a été réalisé en dépit des conséquences négatives de 293 M\$ qu'a eues l'appréciation du dollar sur les produits passages libellés en monnaies étrangères, lesquels représentent environ 29 % des produits passages de 2010. Pour l'ensemble du réseau, les PPSMO de 2010 ont augmenté de 3,6 % en glissement annuel grâce à la hausse des rendements et à l'amélioration des coefficients d'occupation. En 2010, l'appréciation du dollar canadien par comparaison avec 2009 a atténué l'amélioration des PPSMO de l'ordre de 3,2 points. En excluant l'effet défavorable du change, les PPSMO ont affiché une augmentation de 6,8 % en 2010. La croissance de 108 M\$ (+30 %) des produits fret par rapport à 2009 est attribuable à une augmentation de 34 % du fret aérien.

En 2010, Air Canada a comptabilisé des charges d'exploitation de 10 425 M\$, en hausse de 370 M\$ (+4 %) par rapport aux charges d'exploitation de 10 055 M\$ de 2009. Cette hausse des charges d'exploitation en 2010 a été principalement alimentée par le relèvement de 7,0 % de la capacité, par l'augmentation du prix de base du carburant en glissement annuel représentant une portion de 517 M\$ de la hausse, ainsi que par la majoration des salaires et charges sociales, des commissions versées, ainsi que des coûts de propriété, outre celle des charges liées aux communications et aux technologies de l'information par rapport à 2009. La hausse des frais de traitement de carte de crédit et des frais liés à la portion terrestre des forfaits de Vacances Air Canada explique également la majoration des charges d'exploitation en glissement annuel. Cette augmentation des charges d'exploitation a été en partie annulée par plusieurs facteurs, notamment l'incidence de l'appréciation du dollar canadien sur les charges libellées en monnaies étrangères, qui a fait baisser les charges d'exploitation d'environ 439 M\$ par rapport à la période correspondante de 2009, une réduction sensible des charges de maintenance avions et des frais d'achat de capacité à Jazz, outre l'incidence des mesures d'économie au titre du programme de transformation des coûts (« PTC »).

Les mesures d'économie au titre du PTC ont permis de comprimer plusieurs catégories de charges d'exploitation, dont les salaires, les redevances aéroportuaires, les frais d'achat de capacité à Jazz, les frais de restauration et fournitures connexes, les charges liées aux technologies de l'information, les services d'escale et les « autres » charges d'exploitation. Vers la mi-2009, Air Canada a lancé le PTC en vue d'établir et de mettre en œuvre des initiatives visant la réalisation de gains annualisés du chiffre d'affaires et d'économies par la bonification des contrats ainsi que l'amélioration des méthodes d'exploitation et de la productivité interne. En date du présent rapport de gestion, Air Canada a réalisé des avantages annuels de 330 M\$, soit 30 M\$ de plus

que la cible de 300 M\$ au titre du PTC pour 2010 du fait de l'achèvement anticipé de mesures d'économie au titre du PTC planifiées pour 2011. À ce jour, sur une base annualisée, Air Canada a réalisé des économies de 400 M\$ relativement à la cible globale de 530 M\$ d'ici la fin de 2011. Air Canada accorde au PTC l'une de ses plus grandes priorités.

Les CESMO ont diminué de 3,1 % par rapport à 2009. Exclusion faite de la charge de carburant, les CESMO se sont repliées de 4,5 % par rapport à 2009. Cette diminution de 4,5 % des CESMO (exclusion faite de la charge de carburant) en 2010 cadre avec la fourchette de 4,0 % à 4,5 % de diminution des CESMO (exclusion faite de la charge de carburant) que prévoyait Air Canada dans son communiqué du 4 novembre 2010.

6. Résultats d'exploitation – Comparaison des quatrièmes trimestres de 2010 et de 2009

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

(en millions de dollars canadiens, sauf les montants par action)	Quatrièmes trimestres		Variation	
	2010 ¹⁾	2009	\$	%
Produits d'exploitation				
Passages	2 296 \$	2 030 \$	266 \$	13
Fret	124	110	14	13
Autres	196	208	(12)	(6)
	2 616	2 348	268	11
Charges d'exploitation				
Carburant avions	640	601	39	6
Salaires et charges sociales	470	418	52	12
Redevances aéroportuaires et de navigation	229	228	1	-
Contrat d'achat de capacité conclu avec Jazz	231	227	4	2
Amortissement et désuétude	165	165	-	-
Maintenance avions	173	202	(29)	(14)
Restauration et fournitures connexes	54	69	(15)	(22)
Communications et technologies de l'information	81	64	17	27
Locations avions	84	85	(1)	(1)
Commissions	65	46	19	41
Autres	339	326	13	4
	2 531	2 431	100	4
Bénéfice (perte) d'exploitation avant l'élément suivant	85	(83)	168	
Ajustement de la provision pour enquêtes sur le fret, montant net ¹⁾	46	-	46	
Bénéfice (perte) d'exploitation	131	(83)	214	
Produits (charges) hors exploitation				
Intérêts créditeurs	9	2	7	
Intérêts débiteurs	(81)	(87)	6	
Intérêts capitalisés	1	-	1	
Perte sur immobilisations	(8)	(25)	17	
Gain sur instruments financiers comptabilisés à la juste valeur	8	22	(14)	
Autres	(20)	5	(25)	
	(91)	(83)	(8)	
Bénéfice (perte) avant les éléments suivants	40	(166)	206	
Participation sans contrôle	(2)	(4)	2	
Gain de change	111	108	3	
Économie (charge) d'impôts sur les bénéfices	(15)	6	(21)	
Bénéfice (perte) du trimestre	134 \$	(56) \$	190 \$	
BAILALA avant ajustement de la provision pour enquêtes sur le fret, montant net^{1), 2)}	334 \$	167 \$	167 \$	
BAILALA²⁾	380 \$	167 \$	213 \$	
Résultat dilué par action	0,42 \$	(0,25) \$	0,67 \$	

1) Au premier trimestre de 2008, Air Canada a inscrit 125 M\$ au titre de la provision pour enquêtes sur le fret. Au quatrième trimestre de 2010, Air Canada a diminué cette provision d'un montant net de 46 M\$.

2) Se reporter à la rubrique 20, Mesures financières hors PCGR, du présent rapport de gestion pour un rapprochement du BAILALA compte non tenu de l'ajustement de la provision pour les enquêtes sur le fret au résultat d'exploitation et un rapprochement du BAILALA au résultat d'exploitation.

Augmentation de 13,1 % des produits passages réseau par rapport au quatrième trimestre de 2009

Les produits passages réseau ont augmenté de 266 M\$ (+13,1 %) pour s'établir à 2 296 M\$ par rapport au quatrième trimestre de 2009. Les produits passages du quatrième trimestre de 2010 tenaient compte d'un ajustement annuel favorable de 40 M\$ relativement à la coentreprise transatlantique, mise au point définitivement en décembre 2010 mais ayant pris effet le 1^{er} janvier 2010, que la compagnie aérienne a créée avec United Airlines et Deutsche Lufthansa AG et à d'autres ententes intertransporteurs. Aux fins de comparaison, l'analyse et les tableaux ci-après ne tiennent pas compte de l'incidence de l'ajustement favorable de 40 M\$ inscrit au quatrième trimestre de 2010.

Les produits passages réseau ajustés se sont accrus de 226 M\$ (+11,2 %) pour se fixer à 2 256 M\$ par rapport au quatrième trimestre de 2009. La hausse de 88 M\$, ou près de 21 %, des produits tirés de la cabine de haut rapport par rapport à la période correspondante de 2009 s'explique par l'amplification de 16,9 % du trafic et la majoration de 2,2 % du rendement unitaire.

Pour le quatrième trimestre de 2010, la capacité globale d'Air Canada s'est accrue de 7,8 % par rapport au quatrième trimestre de 2009, des relèvements de capacité ayant été opérés sur tous les marchés. La capacité globale des secteurs internationaux, notamment le secteur transfrontalier, a crû de 11,4 % par rapport au quatrième trimestre de 2009. Cette croissance de la capacité constitue l'une des priorités qu'a établies Air Canada en 2010 pour étendre ses ramifications à l'international et tabler sur la plaque tournante que constitue l'aéroport international Pearson-Toronto pour les voyageurs poursuivant leur route sur des destinations intérieures, des destinations transfrontalières avec les États-Unis et d'autres destinations internationales.

Le tableau ci-dessous présente les variations en pourcentage et en glissement annuel pour le quatrième trimestre de 2010 en ce qui concerne les produits passages, la capacité, le trafic, le coefficient d'occupation, le rendement unitaire et les PPSMO.

Quatrième trimestre 2010 par rapport au quatrième trimestre 2009	Produits passages Variation (%)	Capacité (SMO) Variation (%)	Trafic (PMP) Variation (%)	Coefficient d'occupation Variation (pts)	Rendement unitaire Variation (%)	PPSMO Variation (%)
Lignes intérieures	7,5	0,2	2,0	1,4	5,3	7,1
Lignes transfrontalières	10,7	11,7	12,0	0,2	(1,3)	(1,0)
Lignes transatlantiques	7,5	5,5	2,5	(2,8)	4,7	1,7
Lignes transpacifiques	31,7	23,0	22,9	(0,1)	7,2	7,0
Autres lignes	15,4	7,2	9,4	1,6	5,4	7,5
Réseau	11,2	7,8	8,0	0,2	2,8	3,0

Le tableau ci-après présente les variations en pourcentage et en glissement annuel pour le quatrième 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)				
	T4 2009	T1 2010	T2 2010	T3 2010	T4 2010
Produits passages	(7,0)	4,2	12,4	13,4	11,2
Capacité (SMO)	2,0	6,6	5,3	8,2	7,8
Trafic (PMP)	0,4	6,4	8,7	9,7	8,0
Coefficient d'occupation (variation en pts)	(1,3)	(0,1)	2,6	1,2	0,2
Rendement unitaire	(7,3)	(2,2)	3,3	3,2	2,8
PPSMO	(8,8)	(2,3)	6,6	4,7	3,0

Parmi les facteurs à avoir contribué à la variation des produits passages réseau du quatrième trimestre par rapport à un an plus tôt, figurent les suivants :

- Une hausse de 8,0 % du trafic réseau en regard d'une croissance de 7,8 % de la capacité, donnant lieu à une progression de 0,2 point du coefficient d'occupation par rapport au quatrième trimestre de 2009. Cette augmentation de la capacité réseau cadre avec le relèvement de capacité (exprimée en sièges-milles offerts ou « SMO ») de l'ordre de 7,0 % à 8,0 % pour le quatrième trimestre de 2010 qu'Air Canada avait projeté dans son communiqué du 4 novembre 2010.
- Un gain de 2,8 % du rendement réseau après ajustement par rapport au quatrième trimestre de 2009, rendant compte de la reprise de l'économie et des retombées de l'accent renouvelé qu'Air Canada met 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 quatrième 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. En effet, le dollar canadien, plus vigoureux au quatrième trimestre de 2010 qu'au quatrième trimestre de 2009, a entraîné le fléchissement de la valeur des ventes réalisées à l'étranger et, du coup, le repli de 32 M\$ des produits passages réseau.
- Une augmentation de 3,0 % des PPSMO réseau après ajustement par rapport au quatrième trimestre de 2009, venue à la fois des gains de rendement unitaire et d'une amélioration du coefficient d'occupation. En ce qui concerne la cabine de haut rapport, les PPSMO après ajustement s'inscrivent en hausse de 12,2 % en glissement annuel, alors que les PPSMO en classe économique ont progressé de 0,4 % par rapport au quatrième trimestre de 2009.

Hausse de 7,5 % des produits passages intérieurs par rapport au quatrième trimestre de 2009

Pour le quatrième trimestre de 2010, les produits passages de 950 M\$ tirés des lignes intérieures ont augmenté de 67 M\$ (+7,5 %) par rapport au quatrième trimestre de 2009 en raison d'une amélioration du rendement et de la progression du trafic.

Le tableau ci-après présente les variations en pourcentage et en glissement annuel pour le quatrième 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)				
	T4 2009	T1 2010	T2 2010	T3 2010	T4 2010
Produits passages	(7,9)	1,5	6,8	5,9	7,5
Capacité (en SMO)	(0,6)	2,6	(0,2)	0,8	0,2
Trafic (en PMP)	(1,3)	0,8	2,9	1,7	2,0
Coefficient d'occupation (variation en points)	(0,5)	(1,4)	2,5	0,7	1,4
Rendement unitaire	(6,7)	0,6	3,7	4,1	5,3
PPSMO	(7,3)	(1,1)	7,0	5,0	7,1

La variation des produits passages intérieurs par rapport au quatrième trimestre de 2009 s'explique notamment par les facteurs suivants :

- Une augmentation de 2,0 % du trafic en regard d'une augmentation de 0,2 % de la capacité, faisant gagner 1,4 point au coefficient d'occupation.
- Une hausse de 5,3 % du rendement unitaire par rapport au quatrième 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 gain provenant des lignes au départ et à destination de l'Ouest canadien (long-courriers et court-courriers). L'amélioration du rendement est issue principalement de l'accroissement des voyages d'affaires du fait de la conjoncture plus favorable, ainsi que des produits de tarif classe Affaires ciblés qui ont rehaussé aussi bien le trafic que la performance tarifaire moyenne. Les lignes de Rapidair reliant Toronto et Montréal/Ottawa ont également affiché des améliorations sensibles du rendement unitaire comparativement au quatrième trimestre de 2009 en raison d'un regain du trafic de classe Affaires à rendement supérieur.

- Ces gains de rendement en glissement annuel des lignes intérieures au quatrième trimestre ont été accomplis en dépit des conséquences néfastes de 5 M\$ engendrées par l'appréciation du dollar canadien sur les produits passages tirés des lignes intérieures libellés en monnaies étrangères.
- La hausse de 7,1 % des PPSMO tirés des lignes intérieures par rapport au quatrième trimestre de 2009 était principalement attribuable à la progression du rendement unitaire mais aussi à celle du coefficient d'occupation.

Augmentation de 10,7 % des produits passages transfrontaliers par rapport au quatrième trimestre de 2009

Pour le quatrième trimestre de 2010, les produits passages de 448 M\$ tirés des lignes transfrontalières avec les États-Unis ont augmenté de 43 M\$ (+10,7 %) par rapport au quatrième trimestre de 2009, par suite d'une augmentation du trafic. Au quatrième trimestre de 2010, la capacité des lignes transfrontalières a été accrue de 11,7 % par rapport au quatrième 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.

Le tableau ci-après présente les variations en pourcentage et en glissement annuel pour le quatrième 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)				
	T4 2009	T1 2010	T2 2010	T3 2010	T4 2010
Produits passages	(3,7)	6,0	11,3	10,4	10,7
Capacité (en SMO)	(1,8)	2,8	7,3	13,3	11,7
Trafic (en PMP)	(5,0)	3,4	10,3	12,8	12,0
Coefficient d'occupation (variation en points)	(2,5)	0,5	2,0	(0,3)	0,2
Rendement unitaire	1,4	2,5	0,8	(2,3)	(1,3)
PPSMO	(1,9)	3,1	3,6	(2,7)	(1,0)

La variation des produits passages transfrontaliers par rapport au quatrième trimestre de 2009 s'explique notamment par les facteurs suivants :

- Une augmentation de trafic de 12,0 % en regard d'une capacité qui a été relevée de 11,7 %, faisant gagner 0,2 point au coefficient d'occupation par rapport au quatrième trimestre de 2009. Cette capacité accrue en glissement annuel tient notamment à ce qui suit :
 - le lancement de nouveaux services quotidiens au départ de Toronto et à destination de San Diego (Californie), Memphis (Tennessee), La Nouvelle-Orléans (Louisiane), Cincinnati (Ohio), Portland (Maine), Portland (Oregon) et Syracuse (New York), outre de nouveaux services quotidiens au départ de Montréal et à destination de Phoenix (Arizona);
 - l'accroissement de la capacité sur la Californie par l'affectation de plus gros appareils entre Toronto et Los Angeles et entre Toronto et San Francisco;
 - l'accroissement de la capacité sur la Floride par l'augmentation des fréquences entre Toronto et Fort Lauderdale et Toronto et Miami;
 - le devancement du démarrage du service saisonnier d'Air Canada sur les lignes Calgary-Honolulu et Calgary-Maui;
 - l'accroissement de la capacité sur la côte est américaine (New York, Boston, Washington, Pittsburgh et Philadelphie) au moyen de l'augmentation des fréquences et de l'utilisation de plus gros appareils.

A en partie atténué cette croissance de la capacité la suspension des services suivants : Edmonton-Los Angeles, Edmonton-Las Vegas, Calgary-San Diego, Calgary-Seattle et Calgary-Portland (Oregon).

- Une baisse de 1,3 % du rendement unitaire par rapport au quatrième 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 toutes les lignes principales, à l'exception des lignes desservant la Floride et la Californie, dont le rendement s'est ressenti défavorablement de la concurrence accrue et nouvelle. L'incidence défavorable de l'appréciation du dollar canadien sur les produits passages transfrontaliers libellés en monnaies étrangères est une autre raison de la régression du rendement en glissement annuel, puisqu'elle représente un repli de 8 M\$ des produits passages transfrontaliers du quatrième trimestre de 2010.
- La réduction de 1,0 % des PPSMO transfrontaliers par rapport au quatrième trimestre de 2009, en raison du fléchissement du rendement.

Augmentation de 7,5 % des produits passages transatlantiques par rapport au quatrième trimestre de 2009

Pour le quatrième trimestre de 2010, les produits passages ajustés de 404 M\$ tirés des lignes transatlantiques ont augmenté de 28 M\$ (+7,5 %) par rapport au quatrième trimestre de 2009 par suite de la croissance du rendement et du trafic. Au quatrième trimestre de 2010, la capacité des lignes transatlantiques a été accrue de 5,5 % par rapport au quatrième trimestre de 2009, la capacité ayant été relevée sur toutes les grandes lignes transatlantiques, à l'exception des lignes sur le Royaume-Uni et l'Allemagne.

Le tableau ci-après présente les variations en pourcentage et en glissement annuel pour le quatrième 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)				
	T4 2009	T1 2010	T2 2010	T3 2010	T4 2010
Produits passages	(4,8)	6,5	12,8	16,3	7,5
Capacité (en SMO)	6,7	6,2	2,4	12,3	5,5
Trafic (en PMP)	2,4	5,8	3,2	12,3	2,5
Coefficient d'occupation (variation en points)	(3,3)	(0,3)	0,7	-	(2,2)
Rendement unitaire	(7,0)	0,5	9,2	3,5	4,7
PPSMO	(10,8)	0,1	10,0	3,4	1,7

La variation des produits passages transatlantiques par rapport au quatrième trimestre de 2009 s'explique notamment par les facteurs suivants :

- Une augmentation de 2,5 % du trafic en regard d'une capacité accrue de 5,5 %, ayant entraîné une baisse de 2,2 points du coefficient d'occupation par rapport au quatrième trimestre de 2009. Malgré la croissance continue du trafic sur de nombreuses grandes lignes transatlantiques au départ du Canada, des États-Unis et de l'Europe, les pressions concurrentielles, tant à l'égard des prix que de la capacité accrue, ont eu une incidence défavorable sur le trafic local et le trafic de correspondance d'Air Canada en France, en Suisse et en Allemagne. Sur les lignes desservant Israël, la progression du trafic n'a pas été tout à fait à la hauteur de l'accroissement de la capacité.
- L'augmentation de la capacité au quatrième trimestre de 2010 vient de l'ajout, 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 et Montréal-Athènes proposées seulement pendant la saison estivale et exploitées jusqu'en octobre 2010, outre l'augmentation des fréquences sur la ligne Toronto-Tel-Aviv à compter de juin 2010.

- Un gain de 4,7 % du rendement unitaire après ajustement par rapport au quatrième trimestre de 2009, traduisant la plus grande proportion de trafic de cabine à haut rapport à rendement élevé, la reprise notable de la demande pour les voyages d'affaires et la priorité que la compagnie aérienne continue d'accorder à la promotion de ses services de haut rapport. Ces gains de rendement pour le quatrième trimestre en glissement annuel ont été accomplis en dépit des effets néfastes de 13 M\$, engendrés par l'appréciation du dollar canadien, sur les produits passages tirés des lignes transatlantiques libellés en monnaies étrangères.
- L'augmentation de 1,7 % des PPSMO transatlantiques après ajustement par rapport au quatrième trimestre de 2009, en raison des gains de rendement.

Augmentation de 31,7 % des produits passages transpacifiques par rapport au quatrième trimestre de 2009

Pour le quatrième trimestre de 2010, les produits passages de 261 M\$ tirés des lignes transpacifiques ont augmenté de 62 M\$ (+31,7 %) par rapport au quatrième trimestre de 2009 en raison de la hausse du rendement et du trafic. Au quatrième trimestre de 2010, la capacité a été relevée de 23,0 % par rapport au quatrième trimestre de 2009, facteur qui a touché toutes les grandes lignes transpacifiques.

Le tableau ci-après présente les variations en pourcentage et en glissement annuel pour le quatrième 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)				
	T4 2009	T1 2010	T2 2010	T3 2010	T4 2010
Produits passages	(9,7)	14,5	37,3	37,7	31,7
Capacité (en SMO)	6,5	25,6	17,5	10,9	23,0
Trafic (en PMP)	4,2	23,6	27,0	17,1	22,9
Coefficient d'occupation (variation en points)	(1,8)	(1,4)	6,7	4,8	(0,1)
Rendement unitaire	(13,4)	(7,4)	8,1	17,5	7,2
PPSMO	(15,2)	(8,8)	16,9	24,1	7,0

La variation des produits passages transpacifiques par rapport au quatrième trimestre de 2009 s'explique notamment par les facteurs suivants :

- Une augmentation de 22,9 % du trafic en regard d'une capacité accrue de 23,0 %, faisant perdre 0,1 point au coefficient d'occupation par rapport au quatrième trimestre de 2009. Air Canada a accru sa capacité sur le Pacifique en lançant un service sans escale Calgary-Narita jusqu'en octobre 2010, en augmentant les fréquences au départ de Vancouver sur Beijing et Shanghai ainsi qu'en affectant de plus gros appareils sur les lignes vers le Japon tout en accentuant les fréquences vers la Corée. 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 7,2 % par rapport au quatrième trimestre de 2009, venue des gains de rendement constatés sur toutes les grandes lignes transpacifiques, hormis la Chine, à l'égard de laquelle le rendement était légèrement inférieur à celui du trimestre correspondant de 2009. Ces gains de rendement en glissement annuel pour le quatrième trimestre ont été accomplis en dépit des effets néfastes de 4 M\$ engendrés par l'appréciation du dollar canadien sur les produits passages transpacifiques libellés en monnaies étrangères.
- L'augmentation de 7,0 % des PPSMO transpacifiques par rapport au quatrième trimestre de 2009, en raison des gains de rendement.

Augmentation de 15,4 % des autres produits passages par rapport au quatrième trimestre de 2009

Pour le quatrième trimestre de 2010, les produits passages de 193 M\$ tirés des « autres lignes » (Australie, Antilles, Mexique, ainsi qu'Amérique centrale et Amérique du Sud) se sont accrus de 26 M\$ (+15,4 %) par rapport au quatrième trimestre de 2009, en raison surtout de la croissance du trafic, mais aussi des meilleurs rendements réalisés. L'augmentation de 7,2 % de la capacité du quatrième 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.

Le tableau ci-après présente les variations en pourcentage et en glissement annuel pour le quatrième 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)				
	T4 2009	T1 2010	T2 2010	T3 2010	T4 2010
Produits passages	(10,8)	(0,5)	15,3	18,2	15,4
Capacité (en SMO)	(0,1)	4,3	10,1	10,7	7,2
Trafic (en PMP)	3,3	6,6	12,7	13,8	9,4
Coefficient d'occupation (variation en points)	2,6	1,7	1,8	2,3	1,6
Rendement unitaire	(13,7)	(6,6)	2,2	3,7	5,4
PPSMO	(10,7)	(4,6)	4,5	6,7	7,5

La variation des autres produits passages par rapport au quatrième trimestre de 2009 s'explique notamment par les facteurs suivants :

- Une augmentation de 9,4 % du trafic en regard d'une capacité accrue de 7,2 %, faisant gagner 1,6 point au coefficient d'occupation par rapport au trimestre correspondant de 2009.
- Une hausse de 5,4 % du rendement unitaire par rapport au quatrième trimestre de 2009, traduisant un gain de rendement important sur les lignes d'Amérique du Sud. Les rendements de certaines destinations d'agrément traditionnelles ont souffert de la vive concurrence tarifaire. Ces gains de rendement en glissement annuel des « autres lignes » pour le quatrième trimestre ont été accomplis en dépit des effets néfastes de 2 M\$ engendrés par l'appréciation du dollar canadien sur les autres produits passages libellés en monnaies étrangères.
- L'augmentation de 7,5 % des PPSMO par rapport au quatrième trimestre de 2009, en raison surtout de la croissance du rendement mais aussi de celle du coefficient d'occupation.

Augmentation de 13 % des produits fret par rapport au quatrième trimestre de 2009

Pour le quatrième trimestre de 2010, les produits de 124 M\$ tirés de transport de fret se sont accrus de 14 M\$ (+13 %) par rapport au quatrième trimestre de 2009 par suite d'une hausse de 10,0 % du trafic marchandises et, dans une moindre mesure, de la croissance de 1,6 % du rendement fret par tonne-mille payante (« TMP »). L'augmentation de trafic s'est manifestée sur tous les marchés, à l'exception du marché intérieur à l'égard duquel le trafic a fléchi de 12,8 % par rapport au quatrième trimestre de 2009. Le relèvement du rendement fret par TMP pour le réseau est essentiellement attribuable à l'accroissement du rendement du segment transatlantique. N'eût été l'incidence défavorable des écarts de change de 6 M\$ découlant de l'appréciation du dollar canadien sur les produits fret libellés en monnaies étrangères, le rendement fret par TMP a augmenté de 6,3 % par rapport au quatrième 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 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, pour le quatrième trimestre de 2009 et pour le quatrième trimestre de 2010.

Quatrième trimestre 2010 par rapport au quatrième trimestre 2009	Produits fret		Capacité	Produits/TME	Trafic (TMP)	Rendement/ TMP
	Variation (en M\$)	Produits fret Variation (%)	(TME) Variation (%)	Variation (%)	Variation (%)	Variation (%)
Lignes intérieures	1	(2,0)	(13,3)	13,0	(12,8)	12,4
Lignes transfrontalières	1	16,6	24,7	(6,5)	37,0	(14,8)
Lignes transatlantiques	7	18,8	5,4	12,7	14,6	3,6
Lignes transpacifiques	4	8,2	21,0	(10,6)	8,7	(0,5)
Autres lignes	1	18,3	4,0	13,8	8,9	8,6
Réseau	14	13,0	7,7	3,9	10,0	1,6

Baisse de 6 % des autres produits par rapport au quatrième 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 quatrième trimestre de 2010, les autres produits se sont chiffrés à 196 M\$, en baisse de 12 M\$ (-6 %) par rapport au quatrième trimestre de 2009, principalement du fait de la baisse des produits de sous-location d'appareils et du repli des produits de tiers à Vacances Air Canada. La baisse des produits de sous-location d'appareils est surtout attribuable à l'effet de la diminution du nombre d'appareils sous-loués à des tiers par rapport au quatrième trimestre de 2009. Le repli des produits de tiers à Vacances Air Canada s'explique essentiellement par le glissement du prix de vente des voyages organisés par rapport au trimestre correspondant de 2009, du fait de la concurrence livrée par d'autres voyagistes.

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

Les charges d'exploitation se chiffrent à 2 531 M\$ pour le quatrième trimestre de 2010, en hausse de 100 M\$ (+4 %) par rapport au quatrième trimestre de 2009. L'augmentation des charges d'exploitation au quatrième trimestre de 2010 s'explique largement par la progression de 7,8 % de la capacité, par la hausse des prix de base du carburant en glissement annuel ainsi que par l'augmentation des salaires et des charges sociales, des commissions versées et des charges liées aux communications et aux technologies de l'information. L'accroissement des charges d'exploitation a été en partie contrebalancé par plusieurs facteurs, notamment l'effet de l'appréciation du dollar canadien sur les charges d'exploitation libellées en monnaies étrangères (surtout en dollars américains) comparativement au quatrième trimestre de 2009, qui a comprimé les charges d'exploitation d'un montant approximatif de 56 M\$ par comparaison à la période correspondante de 2009, outre la réduction des charges de maintenance avions, l'effet bénéfique des mesures d'économie au titre du PTC et, dans une mesure moindre, la baisse des frais de restauration et de fournitures connexes.

Le coût unitaire pour le quatrième trimestre de 2010, mesuré en charges d'exploitation par siège-mille offert (« CESMO »), s'est replié de 3,4 % par rapport au quatrième trimestre de 2009. Exclusion faite de la charge de carburant, les CESMO ont diminué de 4,1 % en glissement annuel. Cette diminution de 4,1 % des CESMO (exclusion faite de la charge de carburant) en 2010 est une amélioration par rapport à la fourchette de 2,5 % à 3,5 % de diminution des CESMO (exclusion faite de la charge de carburant) que prévoyait Air Canada dans son communiqué du 4 novembre 2010. L'amélioration est largement imputable à la baisse de la charge de retraite et des frais de restauration et de fournitures connexes, qui a dépassé les prévisions.

Les retombées favorables de l'appréciation du dollar canadien sur les charges d'exploitation libellées en monnaies étrangères (surtout en dollars américains), 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 quatrième 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 quatrième trimestre de 2010 à celles de la période correspondante de 2009.

(en cents par SMO)	Quatrièmes trimestres		Variation	
	2010	2009	cents	%
Salaires	2,69	2,61	0,08	3,1
Charges sociales	0,47	0,41	0,06	14,6
Coûts de propriété (LAA) ¹⁾	1,67	1,81	(0,14)	(7,7)
Redevances aéroportuaires	1,54	1,65	(0,11)	(6,7)
Contrat d'achat de capacité conclu avec Jazz	1,55	1,64	(0,09)	(5,5)
Maintenance avions	1,16	1,46	(0,30)	(20,5)
Restauration et fournitures connexes	0,37	0,49	(0,12)	(24,5)
Communications et technologies de l'information	0,55	0,46	0,09	19,6
Commissions	0,44	0,33	0,11	33,3
Autres	2,24	2,36	(0,12)	(5,1)
Charges d'exploitation, exclusion faite de la charge de carburant²⁾	12,68	13,22	(0,54)	(4,1)
Carburant avions	4,28	4,34	(0,06)	(1,4)
Total des charges d'exploitation	16,96	17,56	(0,60)	(3,4)

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

2) Se reporter à la rubrique 20, Mesures financières hors PCGR, du présent rapport de gestion pour un complément d'information.

Hausse de 6 % de la charge de carburant par rapport au quatrième trimestre de 2009

La charge de carburant se chiffre à 640 M\$ pour le quatrième trimestre de 2010, en hausse de 39 M\$ (+6 %) par rapport au quatrième trimestre de 2009. Parmi les facteurs expliquant la variation de la charge de carburant du quatrième trimestre par rapport à un an plus tôt figurent les suivants :

- La hausse du prix de base du kérosène, responsable d'une augmentation de 71 M\$ de la charge de carburant.
- Une augmentation du volume de carburant consommé, responsable d'une augmentation de 52 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 américain, responsable d'une diminution de 30 M\$ de la charge de carburant.
- Des pertes liées aux couvertures sur le carburant se chiffrant à 31 M\$, soit une diminution de 54 M\$ par rapport au quatrième trimestre de 2009.

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)	Quatrièmes trimestres		Variation	
	2010	2009	\$	%
Charge de carburant selon les PCGR ¹⁾	636 \$	599 \$	37 \$	6
Retrancher : Gains (pertes) de couverture sur le carburant reclassés du cumul des autres éléments du résultat étendu à la charge de carburant	(31)	(85)	54	64
Ajouter : Montant net des règlements au comptant relatifs à des dérivés liés au carburant ²⁾	7	12	(5)	(42)
Coût économique du carburant – hors PCGR³⁾	612 \$	526 \$	86 \$	16
Consommation de carburant (en milliers de litres)	905 519	824 911	80 608	10
Coût du litre de carburant (en cents) – selon les PCGR	70,2	72,6	(2,4)	(3)
Coût du litre de carburant (en cents) – exclusion faite des gains (pertes) liés aux couvertures sur le carburant	66,8	62,3	4,5	7
Coût économique du litre de carburant (en cents) – hors PCGR	67,5	63,7	3,8	6

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

2) Ne comprend pas les contrats de couverture de 20 M\$ résiliés par anticipation au quatrième trimestre de 2009 et couvrant la consommation de carburant de 2010. Comprend le montant net des règlements au comptant relatifs à des dérivés liés au carburant venus à échéance et les primes liées à ces dérivés.

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 470 M\$ au quatrième trimestre de 2010, en hausse de 52 M\$ (+12 %) par rapport au quatrième trimestre de 2009

Les salaires totalisent 401 M\$ pour le quatrième trimestre de 2010, en hausse de 39 M\$ (+11 %) par rapport au quatrième trimestre de 2009. La hausse est essentiellement attribuable à l'augmentation des charges liées aux programmes de rémunération incitative liée à la performance financière et opérationnelle d'Air Canada.

Au quatrième trimestre de 2010, les charges sociales se sont chiffrées à 69 M\$, en hausse de 13 M\$ (+23 %) par rapport au quatrième trimestre de 2009, en raison surtout de la charge de retraite plus élevée qui a résulté de la révision des hypothèses actuarielles. 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 9.8 du présent rapport de gestion.

Hausse de 1 M\$ des redevances aéroportuaires et de navigation comparativement au quatrième trimestre de 2009

Les redevances aéroportuaires et de navigation s'établissent à 229 M\$ au quatrième trimestre de 2010, soit une augmentation de 1 M\$. L'incidence de la progression de 4,2 % du nombre de départs d'avions a été atténuée principalement par le fléchissement des redevances d'atterrissage et des redevances générales d'aérogare, principalement à l'aéroport international Pearson-Toronto et par l'effet positif de l'appréciation du dollar canadien par rapport au dollar américain comparativement au quatrième trimestre de 2009 sur les redevances aéroportuaires et de navigation libellées en monnaies étrangères, notamment en dollars américains.

Augmentation de 4 M\$ des frais payés au titre du CAC de Jazz par rapport au quatrième trimestre de 2009

Les frais payés à Jazz au titre du CAC de Jazz se chiffrent à 231 M\$ pour le quatrième trimestre de 2010, contre 227 M\$ au quatrième trimestre de 2009, soit une hausse de 4 M\$ (+2 %). Cette hausse en glissement annuel des frais d'achat de capacité vient surtout d'une augmentation de 10 M\$ des tarifs au titre du CAC de Jazz en glissement annuel, dont 3 M\$ sont liés aux charges de maintenance supplémentaires attribuables au vieillissement du parc de Jazz et 7 M\$ en raison de l'accroissement lié aux vols. Ces augmentations ont été largement atténuées par l'incidence de la modification, liée au PTC, du CAC de Jazz ayant pris effet le 1^{er} août 2009, qui a entraîné une baisse de 5 M\$, par l'incidence favorable du change sur les frais libellés en dollars américains qu'Air Canada paie au titre du CAC de Jazz, responsable d'une diminution de 3 M\$, ainsi que par l'incidence d'autres facteurs, responsables d'une diminution nette de 5 M\$.

Diminution de 1 M\$ des coûts de propriété par rapport au quatrième trimestre de 2009

Les coûts de propriété (à savoir l'amortissement et la désuétude et les locations avions) s'élèvent à 249 M\$ pour le quatrième trimestre de 2010, en baisse de 1 M\$ par rapport au quatrième trimestre de 2009. La baisse rendait compte de l'incidence de l'appréciation du dollar canadien par rapport au dollar américain, qui s'est traduite par un fléchissement de 4 M\$ des locations avions.

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

Pour le quatrième trimestre de 2010, les frais de 173 M\$ de maintenance avions sont de 29 M\$ inférieurs (-14 %) à ceux du quatrième trimestre de 2009. Parmi les facteurs expliquant la variation des charges de maintenance avions du quatrième trimestre par rapport à un an plus tôt, figurent les suivants :

- Un repli de 26 M\$ des frais d'entretien moteurs, essentiellement du fait du calendrier du cycle d'entretien, particulièrement à l'égard des A320 d'Airbus.
- Une diminution de 19 M\$ des charges de maintenance des cellules, surtout attribuable au report des programmes de révision générale liés à des A320 d'Airbus. Air Canada compte mener à bien cette activité de maintenance des cellules d'ici les 12 prochains mois.
- L'incidence de l'appréciation du dollar canadien par rapport au dollar américain sur les charges de maintenance (surtout moteurs et composants) libellées en dollars américains, qui a fait baisser de 5 M\$ les charges de maintenance avions par rapport au quatrième trimestre de 2009.

Les diminutions susmentionnées ont été en partie annulées par les facteurs suivants :

- L'accroissement de 7 M\$ des frais d'entretien de composants, largement attribuable à la croissance des vols en glissement annuel.
- Plusieurs autres facteurs se traduisant par une hausse nette de 14 M\$.

Diminution de 22 % des frais de restauration et de fournitures connexes par rapport au quatrième trimestre de 2009

Pour le quatrième trimestre de 2010, les frais de restauration et de fournitures connexes se chiffrent à 54 M\$, soit 15 M\$ de moins (-22 %) qu'au quatrième trimestre de 2009. L'effet de la croissance de 8,0 % du trafic passagers a été plus qu'atténué par un ajustement favorable de 7 M\$ lié aux trimestres précédents de 2010, l'incidence positive des initiatives de compression des coûts, ainsi que les répercussions bénéfiques de l'appréciation du dollar canadien par rapport au dollar américain qui ont comprimé les frais de restauration et de fournitures connexes au quatrième trimestre de 2010 comparativement au trimestre correspondant de 2009.

Augmentation de 27 % des charges liées aux communications et aux technologies de l'information par rapport au quatrième trimestre de 2009

Au quatrième trimestre de 2010, la charge liée aux communications et aux technologies de l'information s'établit à 81 M\$, en hausse de 17 M\$ (+27 %) par rapport au quatrième trimestre de 2009. L'augmentation de ces charges traduit un volume plus élevé d'opérations et un accroissement des dépenses consacrées aux technologies de l'information, ainsi que la hausse des tarifs des services de distribution.

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

En raison de l'augmentation de 13 % des produits passages et fret, les commissions versées ont augmenté de 19 M\$ par rapport au quatrième trimestre de 2009. Cette augmentation est largement imputable à la stratégie d'expansion internationale d'Air Canada étant donné qu'une plus grande proportion des ventes liées aux destinations internationales sont effectuées par le truchement d'agences de voyage, ce qui accroît le coût des produits vendus pour Air Canada. La progression de la part du chiffre d'affaires attribuable aux services de haut rapport, qui génèrent d'ordinaire des taux de commission plus élevés, a aussi joué dans l'augmentation en glissement annuel.

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

Les autres charges d'exploitation totalisent 339 M\$ pour le quatrième trimestre de 2010, soit 13 M\$ de plus (+4 %) qu'au quatrième trimestre de 2009. L'augmentation des autres charges d'exploitation rend compte de la croissance de la capacité, de l'augmentation des frais de traitement de cartes de crédit attribuable à la hausse du trafic passagers ainsi que de la hausse des charges liées à l'accroissement de la portion terrestre des forfaits de Vacances Air Canada. 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)	Quatrièmes trimestres		Variation	
	2010	2009	\$	%
Cartes de crédit	50 \$	45 \$	5 \$	11
Portion terrestre des forfaits de Vacances Air Canada	49	47	2	4
Services d'escale	45	45	-	-
Frais et services divers	33	33	-	-
Location et entretien d'immeubles	31	35	(4)	(11)
Frais d'équipages	28	29	(1)	(3)
Autres charges	103	92	11	12
	339 \$	326 \$	13 \$	4

Charges hors exploitation de 91 M\$ au quatrième trimestre de 2010

Les charges hors exploitation se chiffrent à 91 M\$ pour le quatrième trimestre de 2010, contre des charges hors exploitation de 83 M\$ au quatrième trimestre de 2009. Parmi les facteurs expliquant la variation des frais des charges hors exploitation du quatrième trimestre par rapport à un an plus tôt, figurent les suivants :

- Au quatrième trimestre de 2010, le montant net des intérêts débiteurs a fléchi de 14 M\$ par rapport au quatrième 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 taux d'intérêt et des soldes de trésorerie, outre les retombées favorables de l'appréciation du dollar canadien sur les intérêts débiteurs libellés en dollars américains. En outre, au quatrième trimestre de 2009, Air Canada a inscrit une charge de 8 M\$ au titre des intérêts débiteurs relativement à la cession-bail de trois appareils 777 de Boeing. Aucune charge analogue n'a été inscrite au quatrième trimestre de 2010.
- Au quatrième trimestre de 2010, Air Canada a inscrit une moins-value de 7 M\$ à l'égard de son parc d'appareils 767-200 de Boeing retirés du service. Au quatrième trimestre de 2009, Air Canada a inscrit une perte sur immobilisations de 24 M\$ relativement à la cession-bail de trois appareils 777 de Boeing.
- Des gains liés aux ajustements de juste valeur des instruments dérivés, qui se sont chiffrés à 8 M\$ au quatrième trimestre de 2010, contre des gains de 22 M\$ au quatrième trimestre de 2009. Se reporter à la rubrique 12 du présent rapport de gestion pour un complément d'information sur les instruments dérivés d'Air Canada.

Gain de change de 111 M\$ au quatrième trimestre de 2010

Le gain de change, principalement lié à la dette à long terme libellée en dollars américains, se chiffre à 111 M\$ pour le quatrième trimestre de 2010, contre un gain de change de 108 M\$ au quatrième trimestre de 2009. Le gain du quatrième trimestre de 2010 est surtout attribuable à l'appréciation du dollar canadien au 31 décembre 2010. Pour 1 \$ US, le taux de change à midi, le 31 décembre 2010, était de 0,9946 \$ CA, tandis qu'il était de 1,0298 \$ CA le 30 septembre 2010, à midi.

Charge d'impôts de 15 M\$ au quatrième trimestre de 2010

Pour le quatrième trimestre de 2010, Air Canada a constaté une charge de 15 M\$ au titre des impôts sur un bénéfice avant impôts de 149 M\$, donnant lieu à un taux d'imposition effectif de 10 %. 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 31 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. Le taux d'imposition effectif a également varié sous l'effet de certains éléments non imposables et 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 » le 30 septembre 2004.

7. Résultats d'exploitation – Comparaison des exercices 2010 et 2009

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

(en millions de dollars canadiens, sauf les montants par action)	Exercices		Variation	
	2010 ¹⁾	2009	\$	%
Produits d'exploitation				
Passages	9 427 \$	8 499 \$	928 \$	11
Fret	466	358	108	30
Autres	893	882	11	1
	10 786	9 739	1 047	11
Charges d'exploitation				
Carburant avions	2 652	2 448	204	8
Salaires et charges sociales	1 885	1 751	134	8
Redevances aéroportuaires et de navigation	961	971	(10)	(1)
Contrat d'achat de capacité conclu avec Jazz	934	973	(39)	(4)
Amortissement et désuétude	679	660	19	3
Maintenance avions	677	759	(82)	(11)
Restauration et fournitures connexes	280	291	(11)	(4)
Communications et technologies de l'information	316	293	23	8
Locations avions	346	335	11	3
Commissions	259	186	73	39
Autres	1 436	1 388	48	3
	10 425	10 055	370	4
Bénéfice (perte) d'exploitation avant l'élément suivant	361	(316)	677	
Ajustement de la provision pour enquêtes sur le fret, montant net ¹⁾	46	-	46	
Bénéfice (perte) d'exploitation	407	(316)	723	
Produits (charges) hors exploitation				
Intérêts créditeurs	19	14	5	
Intérêts débiteurs	(378)	(373)	(5)	
Intérêts capitalisés	1	4	(3)	
Perte sur immobilisations	(7)	(95)	88	
Perte sur instruments financiers comptabilisés à la juste valeur	(3)	95	(98)	
Autres	(20)	-	(20)	
	(388)	(355)	(33)	
Bénéfice (perte) avant les éléments suivants	19	(671)	690	
Participation sans contrôle	(9)	(15)	6	
Écart de change	145	657	(512)	
Économie (charge) d'impôts	(48)	5	(53)	
Bénéfice (perte) de l'exercice	107 \$	(24) \$	131 \$	
BAILALA avant ajustement de la provision pour enquêtes sur le fret, montant net^{1), 2)}	1 386 \$	679 \$	707 \$	
BAILALA²⁾	1 432 \$	679 \$	753 \$	
Résultat dilué par action	0,37 \$	(0,18) \$	0,55 \$	

1) Au premier trimestre de 2008, Air Canada a inscrit 125 M\$ au titre de la provision pour enquêtes sur le fret. Au quatrième trimestre de 2010, Air Canada a diminué cette provision d'un montant net de 46 M\$.

2) Se reporter à la rubrique 20, Mesures financières hors PCGR, du présent rapport de gestion pour un rapprochement du BAILALA compte non tenu de l'ajustement de la provision pour les enquêtes sur le fret au résultat d'exploitation et un rapprochement du BAILALA au résultat d'exploitation.

Augmentation de 10,9 % des produits passages réseau par rapport à 2009

Les produits passages réseau ont augmenté de 928 M\$ (+10,9 %) pour s'établir à 9 427 M\$ par rapport à 2009 en raison de la croissance du trafic et du rendement unitaire. La hausse de 378 M\$ (+23,3 %) des produits tirés de la cabine de haut rapport en 2010 s'explique par l'amplification de 14,3 % du trafic et la majoration de 7,9 % du rendement unitaire.

En 2010, la capacité globale d'Air Canada s'est accrue de 7,0 % par rapport à 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 des secteurs international et transfrontalier, pris ensemble, a crû de 10,0 % par rapport à 2009.

Le tableau ci-dessous présente les variations en pourcentage et en glissement annuel pour 2010 en ce qui concerne les produits passages, la capacité, le trafic, le coefficient d'occupation, le rendement unitaire et les PPSMO.

2010 par rapport à 2009	Produits passages Variation (%)	Capacité (SMO) Variation (%)	Trafic (PMP) Variation (%)	Coefficient d'occupation Variation (pts)	Rendement unitaire Variation (%)	PPSMO Variation (%)
Lignes intérieures	5,5	0,8	1,9	0,8	3,5	4,6
Lignes transfrontalières	9,5	8,5	9,3	0,6	-	0,8
Lignes transatlantiques	14,0	7,1	6,7	(0,3)	6,7	6,3
Lignes transpacifiques	31,1	18,4	22,3	2,8	7,2	10,7
Autres lignes	10,4	7,6	10,1	1,8	0,2	2,5
Réseau	10,9	7,0	8,3	1,0	2,3	3,6

Parmi les facteurs à avoir contribué à la variation des produits passages réseau d'un exercice à l'autre, figurent les suivants :

- Une hausse de 8,3 % du trafic réseau en regard d'une croissance de 7,0 % de la capacité, donnant lieu à une progression de 1,0 point du coefficient d'occupation par rapport à 2009. L'augmentation de 7,0 % de la capacité réseau en 2010 par rapport à 2009 cadre avec le relèvement de capacité en SMO de l'ordre de 6,5 % à 7,0 % qu'Air Canada avait projeté dans son communiqué du 4 novembre 2010.
- Un gain de 2,3 % du rendement réseau par rapport à 2009, rendant compte de la reprise de l'économie et des retombées de l'accent renouvelé qu'Air Canada a mis sur l'amélioration de la qualité de son chiffre d'affaires et la promotion de ses services de haut rapport. Le gain de rendement par rapport à un an plus tôt a été accompli en dépit des retombées défavorables de l'appréciation du dollar canadien sur les produits passages libellés en monnaies étrangères. Le dollar canadien, plus vigoureux en 2010 qu'en 2009, a entraîné le fléchissement de la valeur des ventes réalisées à l'étranger et, du coup, le repli de 293 M\$ des produits passages réseau.
- Une augmentation de 3,6 % des PPSMO réseau par rapport à 2009, venue à la fois des gains de rendement unitaire et d'une amélioration du coefficient d'occupation.

Hausse de 5,5 % des produits passages intérieurs par rapport à 2009

En 2010, les produits passages de 3 790 M\$ tirés des lignes intérieures ont augmenté de 199 M\$ (+5,5 %) par rapport à 2009 en raison d'une amélioration du rendement et de la progression du trafic. La variation des produits passages intérieurs par rapport à 2009 s'explique notamment par les facteurs suivants :

- Une augmentation de 1,9 % du trafic en regard d'une augmentation de 0,8 % de la capacité, faisant gagner 0,8 point au coefficient d'occupation.
- Une hausse de 3,5 % du rendement unitaire par rapport à 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 gain provenant des lignes au départ et à destination de l'Ouest canadien (long-courriers et court-courriers) et sur les lignes de Rapidair reliant Toronto et Montréal/Ottawa. L'amélioration du rendement par rapport à un an plus tôt est issue notamment de la progression 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, outre l'incidence du trafic à rendement élevé sous l'influx des Jeux olympiques

d'hiver de 2010 à Vancouver. Ces gains de rendement des lignes intérieures ont été accomplis en dépit des conséquences néfastes de 48 M\$ engendrées par l'appréciation du dollar canadien sur les produits passages tirés des lignes intérieures libellés en monnaies étrangères.

- Une hausse de 4,6 % des PPSMO tirés des lignes intérieures par rapport à 2009, principalement attribuable à la progression du rendement unitaire mais aussi à celle du coefficient d'occupation.

Augmentation de 9,5 % des produits passages transfrontaliers par rapport à 2009

En 2010, les produits passages de 1 797 M\$ tirés des lignes transfrontalières avec les États-Unis ont augmenté de 156 M\$ (+9,5 %) par rapport à 2009, par suite d'une augmentation du trafic. La variation des produits passages transfrontaliers par rapport à 2009 s'explique notamment par les facteurs suivants :

- Une augmentation de trafic de 9,3 % en regard d'une capacité qui a été relevée de 8,5 %, faisant gagner 0,6 point au coefficient d'occupation par rapport à 2009. La capacité accrue en 2010 correspond à l'une des priorités fondamentales d'Air Canada, soit l'augmentation du trafic de correspondance provenant des États-Unis en soutien aux mesures d'expansion de la compagnie aérienne à l'international.
- Le rendement du secteur transfrontalier n'a pas varié comparativement à 2009 malgré l'effet défavorable de l'appréciation du dollar canadien par rapport au dollar américain sur les produits passages transfrontaliers libellés en monnaies étrangères, qui est responsable d'un glissement de 72 M\$ des produits passages transfrontaliers du quatrième trimestre de 2010. Le rendement s'est amélioré sur les lignes reliant le Canada et Las Vegas, l'Ouest canadien et l'Ouest des États-Unis ainsi que sur d'autres marchés long-courriers aux États-Unis, alors que la capacité accrue et la concurrence plus vive sur les principales lignes transfrontalières, comme Boston, New York (LaGuardia) et Newark (New Jersey), ainsi que sur les lignes desservant la Californie et Hawaii, ont comprimé le rendement unitaire.
- La hausse de 0,8 % des PPSMO transfrontaliers par rapport à 2009, en raison de l'amélioration de 0,6 point du rendement.

Augmentation de 14,0 % des produits passages transatlantiques par rapport à 2009

En 2010, les produits passages de 1 962 M\$ tirés des lignes transatlantiques ont augmenté de 241 M\$ (+14,0 %) par rapport à 2009 par suite de la croissance du rendement et du trafic. En 2010, la capacité des lignes transatlantiques a été accrue de 7,1 % par rapport à 2009, la capacité ayant été relevée sur toutes les grandes lignes transatlantiques, à l'exception des lignes sur la France et le Royaume-Uni. L'augmentation de la capacité en 2010 a toutefois été freinée en partie par les fermetures d'aéroports imputables à l'éruption volcanique en Islande en avril 2010. La variation des produits passages transatlantiques par rapport à 2009 s'explique notamment par les facteurs suivants :

- Une augmentation de 6,7 % du trafic en regard d'une capacité accrue de 7,1 %, facteurs qui ont entraîné une baisse de 0,3 point du coefficient d'occupation. La croissance du trafic a été alimentée par l'augmentation du trafic au départ du Canada et des États-Unis à destination de l'Europe, de l'Afrique et de Tel-Aviv, ainsi que la hausse du trafic au départ de l'Europe à destination du Canada et des États-Unis, du fait de la stratégie d'expansion internationale d'Air Canada et de sa participation à la coentreprise transatlantique A++.
- Un gain de 6,7 % du rendement unitaire par rapport à 2009, traduisant la plus grande proportion de trafic de cabine à haut rapport à rendement élevé, la reprise notable de la demande pour les voyages d'affaires et la priorité que la compagnie aérienne continue d'accorder à la promotion de ses services de haut rapport. Ces gains de rendement par rapport à un an plus tôt ont été accomplis en dépit des effets néfastes de 106 M\$, engendrés par l'appréciation du dollar canadien, sur les produits passages tirés des lignes transatlantiques libellés en monnaies étrangères.
- L'augmentation de 6,3 % des PPSMO transatlantiques par rapport à 2009, en raison des gains de rendement.

Augmentation de 31,1 % des produits passages transpacifiques par rapport à 2009

En 2010, les produits passages de 1 087 M\$ tirés des lignes transpacifiques ont augmenté de 258 M\$ (+31,1 %) par rapport à 2009 en raison de la hausse du trafic et du rendement. En 2010, la capacité a été relevée de 18,4 % par rapport à 2009, opération qui a touché toutes les grandes lignes transpacifiques. La variation des produits passages transpacifiques par rapport à 2009 s'explique notamment par les facteurs suivants :

- Une augmentation de 22,3 % du trafic en regard d'une capacité accrue de 18,4 %, faisant gagner 2,8 points au coefficient d'occupation par rapport à 2009. Air Canada a accru sa capacité sur le Pacifique en lançant un service sans escale Calgary-Narita en mars 2010, en affectant de plus gros appareils sur les lignes au départ de Toronto et de Vancouver à destination de Narita et en augmentant les fréquences au départ de Vancouver sur Beijing et Shanghai. 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 7,2 % par rapport à 2009, venue des gains de rendement constatés sur toutes les grandes lignes transpacifiques. Ces gains de rendement en glissement annuel ont été accomplis en dépit des effets néfastes de 48 M\$ engendrés par l'appréciation du dollar canadien sur les produits passages transpacifiques libellés en monnaies étrangères.
- L'augmentation de 10,7 % des PPSMO transpacifiques par rapport à 2009, en raison des gains de rendement et de l'amélioration des coefficients d'occupation.

Augmentation de 10,4 % des autres produits passages par rapport à 2009

En 2010, les produits passages de 791 M\$ tirés des « autres lignes » (Australie, Antilles, Mexique ainsi qu'Amérique centrale et Amérique du Sud) se sont accrus de 74 M\$ (+10,4 %) par rapport à 2009, en raison surtout de la croissance du trafic. En 2010, l'augmentation de 7,6 % de la capacité par rapport à l'exercice précédent 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. En 2009, la capacité au départ et à destination du Mexique avait été considérablement affectée par la réduction des vols attribuable aux craintes liées à l'épidémie de grippe H1N1. La hausse des autres produits passages par rapport à 2009 s'explique notamment par les facteurs suivants :

- Une augmentation de 10,1 % du trafic en regard d'une capacité accrue de 7,6 %, faisant gagner 1,8 point au coefficient d'occupation par rapport à 2009.
- Une hausse de 0,2 % du rendement unitaire par rapport à 2009, traduisant un gain de rendement important sur les lignes d'Amérique du Sud. Les rendements de certaines destinations d'agrément traditionnelles ont souffert de la concurrence tarifaire. Ces gains de rendement en glissement annuel des « autres lignes » ont été accomplis en dépit des effets néfastes de 19 M\$ engendrés par l'appréciation du dollar canadien sur les autres produits passages libellés en monnaies étrangères.
- L'augmentation de 2,5 % des PPSMO par rapport à 2009, en raison surtout de la croissance du coefficient d'occupation.

Augmentation de 29,9 % des produits fret par rapport à 2009

En 2010, sous l'influx de l'accroissement de 34,0 % du trafic, les produits tirés de transport de fret se sont chiffrés à 466 M\$, soit une hausse de 108 M\$ (+29,9 %) par rapport à 2009. L'augmentation de trafic s'est manifestée sur tous les marchés. Le rendement fret par TMP pour le réseau s'est replié de 3,1 % par rapport à 2009, du fait essentiellement des pressions concurrentielles qui se poursuivent et de l'effet néfaste de l'appréciation du dollar canadien sur les produits libellés en monnaies étrangères. N'eût été l'incidence défavorable des écarts de change de 35 M\$ découlant de l'appréciation du dollar canadien sur les produits fret libellés en monnaies étrangères, le rendement fret par TMP a augmenté de 3,9 % par rapport à 2009.

Le tableau ci-après présente la variation en dollars des produits fret ainsi que les variations en pourcentage et en glissement annuel des produits fret, de la capacité mesurée en TME, des produits par TME, du trafic mesuré en TMP et du rendement par TMP pour 2009 et 2010.

2010 par rapport à 2009	Produits fret		Capacité	Produits/TME	Trafic (TMP)	Rendement/
	Variation (en M\$)	Produits fret Variation (%)	(TME) Variation (%)	Variation (%)	Variation (%)	TMP Variation (%)
Lignes intérieures	6	9,4	(4,5)	14,6	11,9	(3,1)
Lignes transfrontalières	3	18,4	13,2	4,6	30,1	(9,0)
Lignes transatlantiques	37	29,0	5,8	21,9	35,6	(4,9)
Lignes transpacifiques	52	45,6	17,4	24,1	38,8	5,0
Autres lignes	10	25,0	4,4	19,8	29,8	(3,7)
Réseau	108	29,9	7,5	20,9	34,0	(3,1)

Hausse de 1 % des autres produits par rapport à 2009

En 2010, les autres produits se sont chiffrés à 893 M\$, en hausse de 11 M\$ (+1 %) par rapport à 2009, en raison de l'augmentation de 50 M\$ (+14 %) des produits de tiers à Vacances Air Canada, du fait essentiellement de la croissance du volume de passagers traduisant la capacité accrue par rapport à l'exercice précédent. Cette augmentation a été contrebalancée en partie par le fléchissement des sous-locations d'appareils attribuable essentiellement à l'effet de la diminution du nombre d'appareils sous-loués à des tiers par rapport à 2009, outre l'incidence défavorable de l'appréciation du dollar canadien sur les produits de location et de sous-location d'appareils libellés en dollars américains.

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

Les charges d'exploitation se chiffrent à 10 425 M\$ pour 2010, en hausse de 370 M\$ (+4 %) par rapport à 2009. L'augmentation des charges d'exploitation en 2010 s'explique largement par la progression de 7,0 % de la capacité, par la hausse des prix de base du carburant en glissement annuel ainsi que par l'augmentation des salaires et des charges sociales, des commissions versées et des charges liées aux communications et aux technologies de l'information comparativement à 2009. La hausse des frais de traitement de carte de crédit et celle des charges liées à l'accroissement de la portion terrestre des forfaits de Vacances Air Canada sont d'autres facteurs qui expliquent l'augmentation des charges d'exploitation par rapport à un an plus tôt.

L'accroissement des charges d'exploitation a été en partie contrebalancé par plusieurs facteurs, notamment l'effet de l'appréciation du dollar canadien sur les charges d'exploitation libellées en monnaies étrangères, qui a comprimé les charges d'exploitation d'un montant approximatif de 439 M\$ par comparaison à 2009, la réduction notable des frais d'achat de capacité à Jazz et des charges de maintenance avions, outre l'effet bénéfique des mesures d'économie au titre du PTC.

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

Les retombées favorables de l'appréciation du dollar canadien sur les charges d'exploitation libellées en monnaies étrangères (surtout en dollars américains), 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 à 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 2010 à celles de la période correspondante de 2009.

(en cents par SMO)	Exercices		Variation	
	2010	2009	cents	%
Salaires	2,39	2,51	(0,12)	(4,8)
Charges sociales	0,57	0,44	0,13	29,5
Coûts de propriété (LAA) ¹⁾	1,61	1,68	(0,07)	(4,2)
Redevances aéroportuaires	1,51	1,64	(0,13)	(7,9)
Contrat d'achat de capacité conclu avec Jazz	1,47	1,64	(0,17)	(10,4)
Maintenance avions	1,07	1,28	(0,21)	(16,4)
Restauration et fournitures connexes	0,44	0,49	(0,05)	(10,2)
Communications et technologies de l'information	0,50	0,49	0,01	2,0
Commissions	0,41	0,31	0,10	32,3
Autres	2,27	2,34	(0,07)	(3,0)
Charges d'exploitation, exclusion faite de la charge de carburant²⁾	12,24	12,82	(0,58)	(4,5)
Carburant avions	4,18	4,12	0,06	1,5
Total des charges d'exploitation	16,42	16,94	(0,52)	(3,1)

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

2) Se reporter à la rubrique 20, Mesures financières hors PCGR, du présent rapport de gestion pour un complément d'information.

Hausse de 8 % de la charge de carburant par rapport à 2009

La charge de carburant se chiffre à 2 652 M\$ pour 2010, en hausse de 204 M\$ (+8 %) par rapport à 2009. Parmi les facteurs expliquant la variation de la charge de carburant en glissement annuel figurent les suivants :

- La hausse du prix de base du kérosène, responsable d'une augmentation de 517 M\$ de la charge de carburant.
- Une augmentation du volume de carburant consommé, responsable d'une augmentation de 163 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 américain, responsable d'une diminution de 240 M\$ de la charge de carburant.
- Des pertes liées aux couvertures sur le carburant se chiffrant à 183 M\$, soit une diminution de 236 M\$ par rapport à 2009.

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)	Exercices		Variation	
	2010	2009	\$	%
Charge de carburant selon les PCGR ¹⁾	2 638 \$	2 437 \$	201 \$	8
<i>Retrancher : Gains (pertes) de couverture sur le carburant reclassés du cumul des autres éléments du résultat étendu à la charge de carburant</i>	(183)	(419)	236	56
<i>Ajouter : Montant net des règlements au comptant relatifs à des dérivés liés au carburant²⁾</i>	60	88	(28)	(32)
Coût économique du carburant – hors PCGR³⁾	2 515 \$	2 106 \$	409 \$	19
Consommation de carburant (en milliers de litres)	3 790 911	3 509 918	280 993	8
Coût du litre de carburant (en cents) – selon les PCGR	69,6	69,4	0,2	-
Coût du litre de carburant (en cents) – exclusion faite des gains (pertes) liés aux couvertures sur le carburant	64,8	57,5	7,3	13
Coût économique du litre de carburant (en cents) – hors PCGR	66,4	60,0	6,4	11

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

2) Ne comprend pas les contrats de couverture résiliés par anticipation (172 M\$ au premier trimestre de 2009 et 20 M\$ au quatrième trimestre de 2009) couvrant la consommation de carburant de 2009 et de 2010. Comprend les contrats de couverture de 5 M\$ résiliés par anticipation au deuxième trimestre de 2010 et couvrant la consommation de carburant de 2010. Comprend le montant net des règlements au comptant relatifs à des dérivés liés au carburant venus à échéance et les primes liées à ces dérivés.

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 1 885 M\$ en 2010, en hausse de 134 M\$ (+8 %) par rapport à 2009

Les salaires totalisent 1 520 M\$ pour 2010, en hausse de 28 M\$ (+2 %) par rapport à 2009.

- En 2010, Air Canada a inscrit une charge de 84 M\$ relativement aux programmes de rémunération incitative liée à sa performance financière et opérationnelle. En 2009, les charges liées à ces programmes se chiffraient à 29 M\$.
- En 2009, Air Canada a comptabilisé une charge de 30 M\$ relativement à des programmes de compression du personnel. Aucune charge analogue n'a été inscrite en 2010.

En 2010, les charges sociales se sont chiffrées à 365 M\$, en hausse de 106 M\$ (+41 %) par rapport à 2009, en raison surtout de la charge de retraite plus élevée qui a résulté de la révision des hypothèses actuarielles.

Baisse de 4 % des frais payés au titre du CAC de Jazz par rapport à 2009

Les frais payés à Jazz au titre du CAC de Jazz se chiffrent à 934 M\$ pour 2010, contre 973 M\$ en 2009, soit une baisse de 39 M\$ (-4 %). Cette baisse en glissement annuel des frais d'achat de capacité vient surtout de l'incidence favorable du change sur les frais libellés en dollars américains qu'Air Canada paie au titre du CAC de Jazz, responsable d'une diminution de 33 M\$. En outre, l'incidence de la modification, liée au PTC, du CAC de Jazz, qui a pris effet le 1^{er} août 2009, est responsable d'une diminution nette de 22 M\$ comprenant un fléchissement imputable à la réduction des majorations tarifaires au titre du CAC de Jazz et un accroissement des charges liées au retour d'appareils. Qui plus est, l'incidence de la réduction des vols a entraîné une diminution de 8 M\$. Est venue atténuer ces diminutions une augmentation de 29 M\$ des tarifs au titre du CAC de Jazz en glissement annuel, dont 13 M\$ sont liés aux charges de maintenance du parc de Jazz.

Hausse de 3 % des coûts de propriété par rapport à 2009

Les coûts de propriété (à savoir l'amortissement et la désuétude et les locations avions) s'élèvent à 1 025 M\$ pour 2010, en hausse de 30 M\$ (+3 %) par rapport à 2009. Parmi les facteurs expliquant la variation des coûts de propriété par rapport à un an plus tôt, figurent les suivants :

- La diminution des valeurs résiduelles des avions, qui a représenté une augmentation de 51 M\$ de la charge d'amortissement.
- 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, facteurs qui, pris ensemble, ont représenté une augmentation de 27 M\$.

Ces augmentations ont été essentiellement contrebalancées par le facteur suivant :

- L'effet de l'appréciation du dollar canadien vis-à-vis du dollar américain, qui a comprimé de 34 M\$ les locations avions.

Diminution de 11 % des charges de maintenance avions par rapport à 2009

En 2010, les frais de 677 M\$ de maintenance avions sont de 82 M\$ inférieurs (-11 %) à ceux de 2009. Parmi les facteurs expliquant la variation des charges de maintenance avions par rapport à un an plus tôt, figurent les suivants :

- Une diminution de 55 M\$ des charges de maintenance des cellules, par suite principalement du report à des dates ultérieures d'activités de révision générale liées à des A320 d'Airbus. Air Canada compte mener à bien cette activité de maintenance des cellules d'ici les 12 prochains mois.
- Les retombées favorables de l'appréciation du dollar canadien par rapport au dollar américain pour les charges de maintenance libellées en dollars américains (surtout les frais d'entretien moteurs et composants), qui ont fait baisser de 48 M\$ les charges de maintenance avions par rapport à 2009.
- Une diminution de 14 M\$ relativement aux obligations de maintenance visant des avions et moteurs loués à des tiers.

Ces diminutions ont été atténuées par le facteur suivant :

- Une hausse de 36 M\$ des frais d'entretien composants, principalement en raison de la croissance des vols en glissement annuel et de l'expiration de certaines garanties liées aux composants.

Hausse de 39 % des commissions par rapport à 2009

En raison de l'augmentation de 12 % des produits passages et fret, les commissions versées ont augmenté de 73 M\$ (+39 %) pour s'établir à 259 M\$, par rapport à 2009. Cette augmentation est largement imputable à l'instauration d'une commission de 7 % à l'intention des agences de voyages canadiennes proposant les tarifs *Tango* sur les vols intra-Canada ainsi qu'à la stratégie d'expansion internationale d'Air Canada étant donné qu'une plus grande proportion des ventes liées aux destinations internationales sont effectuées par le truchement d'agences de voyage, ce qui accroît le coût des produits vendus pour Air Canada. La progression de la part du chiffre d'affaires attribuable aux services de haut rapport, qui génèrent d'ordinaire des taux de commission plus élevés, a aussi joué dans l'augmentation en glissement annuel.

Hausse de 3 % des autres charges d'exploitation par rapport à 2009

Les autres charges d'exploitation totalisent 1 436 M\$ pour 2010, soit 48 M\$ de plus (+3 %) qu'en 2009. L'augmentation des autres charges d'exploitation rend compte de la croissance de la capacité, de l'augmentation des frais de traitement de cartes de crédit attribuable à la hausse du trafic passagers ainsi que de la hausse des charges liées à l'accroissement de la portion terrestre des forfaits de Vacances Air Canada. De plus, en 2010, Air Canada a inscrit un ajustement de taux de conversion favorable à l'égard d'opérations libellées en monnaies étrangères de 13 M\$ comparativement à un ajustement de taux de conversion favorable à l'égard d'opérations libellées en monnaies étrangères de 30 M\$ en 2009. Le poste « Autres charges » du tableau ci-après rend compte de ces montants. 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)	Exercices		Variation	
	2010	2009	\$	%
Cartes de crédit	201 \$	175 \$	26 \$	15
Portion terrestre des forfaits de Vacances Air Canada	272	250	22	9
Frais et services divers	110	117	(7)	(6)
Location et entretien d'immeubles	126	131	(5)	(4)
Frais d'équipages	117	118	(1)	(1)
Services d'escale	187	188	(1)	(1)
Autres charges	423	409	14	3
	1 436 \$	1 388 \$	48 \$	3

Charges hors exploitation de 388 M\$ en 2010

Les charges hors exploitation se chiffrent à 388 M\$ en 2010, contre des charges hors exploitation de 355 M\$ pour 2009. Parmi les facteurs expliquant la hausse des charges hors exploitation par rapport à un an plus tôt, figurent les suivants :

- Une augmentation de 5 M\$ des intérêts débiteurs en 2010 par rapport à 2009. Les facteurs suivants ont contribué à l'augmentation en glissement annuel des intérêts débiteurs :
 - En 2010, une charge de 54 M\$ liée aux intérêts débiteurs sur la facilité de crédit à terme garantie qu'Air Canada a conclue au troisième trimestre de 2009, 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. Aucune charge semblable n'a été comptabilisée en 2009.
 - L'incidence nette des financements souscrits en 2010. Au troisième trimestre de 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 et des billets garantis prioritaires de premier rang échéant en 2015 d'un capital de 300 M\$. En parallèle, Air Canada a également réalisé le placement privé visant des billets garantis prioritaires de deuxième rang échéant en 2016 d'un capital de 200 M\$ US. Air Canada a affecté environ 729 M\$ du produit net des placements (1 075 M\$, déduction faite des honoraires, des frais et des escomptes) au remboursement de la totalité de l'encours de la dette aux termes de sa facilité de crédit à terme garantie conclue en 2009.

Ces augmentations ont été largement atténuées par les facteurs suivants :

- Une charge de 25 M\$ pour 2009 relativement à la cession-bail de quatre appareils 777 de Boeing. Aucune charge de la sorte n'a été inscrite pour 2010.
- Une charge de 9 M\$ pour 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 2010.
- Les retombées favorables de l'appréciation du dollar canadien sur les intérêts débiteurs libellés en dollars américains.
- Le recul des taux d'intérêt moyens par rapport à un an plus tôt.
- En 2010, les intérêts créditeurs ont progressé de 5 M\$, en raison de la hausse des taux d'intérêt et des soldes de trésorerie.
- En 2010, Air Canada a inscrit une moins-value de 7 M\$ à l'égard de son parc d'appareils 767-200 de Boeing retirés du service. Pour 2009, Air Canada avait inscrit une charge de dépréciation de 68 M\$ liée à des coûts antérieurement capitalisés qui avaient été engagés dans l'élaboration d'un nouveau système de réservation ainsi qu'une perte sur actifs de 24 M\$ liée à la cession-bail de trois 777 de Boeing. Aucune cession d'importance n'a été constatée en 2010.

- Des pertes liées aux ajustements de juste valeur des instruments dérivés, qui se sont chiffrées à 3 M\$ en 2010, contre des gains de 95 M\$ pour 2009. Se reporter à la rubrique 12 du présent rapport de gestion pour un complément d'information sur les instruments dérivés d'Air Canada.

Gain de change de 145 M\$ en 2010

Le gain de change, principalement lié à la dette à long terme libellée en dollars américains, se chiffre à 145 M\$ pour 2010, contre un gain de change de 657 M\$ en 2009. Le gain de 2010 est surtout attribuable à l'appréciation du dollar canadien au 31 décembre 2010 comparativement au 31 décembre 2009. Pour 1 \$ US, le taux de change à midi, le 31 décembre 2010, était de 0,9946 \$ CA, tandis qu'il était de 1,0466 \$ CA le 31 décembre 2009, à midi.

Charge d'impôts de 48 M\$ en 2010

En 2010, Air Canada a constaté une charge de 48 M\$ au titre des impôts sur un bénéfice avant impôts de 155 M\$. Le taux d'imposition effectif de 31 % 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 183 M\$, lequel ne donne lieu à aucune économie d'impôts nette du fait de la reprise de la provision pour moins-value d'exercices antérieurs. Le taux d'imposition effectif a également varié sous l'effet de certains éléments non imposables, 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 » le 30 septembre 2004.

8. Parc aérien

Au 31 décembre 2010, le parc en exploitation d'Air Canada (exclusion faite des appareils exploités par Jazz au titre du CAC de Jazz) se ventilait comme suit :

	Nombre total de places	Nombre d'appareils en service ¹⁾	Âge moyen	Appareils en propriété ¹⁾	Appareils en location-acquisition ²⁾	Appareils loués à des entités ad hoc ²⁾	Appareils en location-exploitation
Gros-porteurs							
777-300 de Boeing	349	12	2,8	3	1	-	8
777-200 de Boeing	270	6	3,1	4	-	-	2
767-300 de Boeing	191-213	30	17,3	1	8	6	15
A330-300 d'Airbus	265	8	10,2	-	8	-	-
Moyens-porteurs							
A321 d'Airbus	174	10	8,8	-	-	5	5
A320 d'Airbus	146	41	17,7	-	-	-	41
A319 d'Airbus	120	38	12,6	-	17	15	6
190 d'Embraer	93	45	3,8	45	-	-	-
175 d'Embraer	73	15	5,3	15	-	-	-
Total		205	10,7	68	34	26	77

1) Ne comprend pas les appareils qui ont été retirés définitivement du service.

2) Les appareils en propriété, les appareils en location-acquisition ainsi que les autres appareils loués à des entités ad hoc consolidées par la Société sont présentés au bilan d'Air Canada. Les appareils en propriété comprennent les appareils financés dans le cadre de contrats de vente conditionnelle.

Le tableau qui suit présente le parc en exploitation d'Air Canada aux 31 décembre 2009 et 2010 ainsi que les modifications projetées à l'égard de celui-ci (exclusion faite des appareils exploités par Jazz aux termes du CAC de Jazz) :

	Réel			Projeté			
	31 décembre 2009	Modifications apportées pour 2010	31 décembre 2010	Modifications apportées pour 2011	31 décembre 2011	Modifications apportées pour 2012	31 décembre 2012
Plan relatif au parc							
777-300 de Boeing	12	-	12	-	12	-	12
777-200 de Boeing	6	-	6	-	6	-	6
767-300 de Boeing	30	-	30	1	31	(1)	30
A330-300 d'Airbus	8	-	8	-	8	-	8
A321 d'Airbus	10	-	10	-	10	-	10
A320 d'Airbus	41	-	41	-	41	-	41
A319 d'Airbus	35	3	38	-	38	-	38
190 d'Embraer	45	-	45	-	45	-	45
175 d'Embraer	15	-	15	-	15	-	15
Total	202	3	205	1	206	(1)	205
Âge moyen (en années)	9,7		10,7		11,6		12,6

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 non encore remplies, notamment l'exécution d'une entente portant sur la location de l'aérogare avec son exploitant, City Centre Terminal Corp. Toujours le 4 octobre 2010, Air Canada a 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, pour le compte d'Air Canada, de vols au départ et à destination de l'aéroport municipal Billy Bishop de Toronto. La date à laquelle Air Canada reprendra ses activités à cet aéroport reste à déterminer.

Enfin, Air Canada a conclu des contrats de location avec un locateur relativement à cinq appareils Dash 8-400 de Bombardier. Sky Regional Airlines Inc. sous-louera et exploitera ces appareils pour le compte d'Air Canada aux termes du contrat d'achat de capacité.

Au 31 décembre 2010, le parc de Jazz comptait 123 appareils exploités aux termes du CAC de Jazz, soit sept appareils de moins qu'au 31 décembre 2009. Le parc de Jazz visé par l'engagement a un âge moyen de 15,8 ans et, au 31 décembre 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 2011, sept Dash 8-400, dont Jazz fera l'acquisition, seront intégrés dans le parc de Jazz et cinq CRJ-100 de Bombardier, appartenant à Air Canada, en seront retirés, ce qui portera à 125 le nombre d'appareils composant le parc de Jazz visé par l'engagement.

9. Gestion financière et gestion du capital

9.1 Liquidité

Le risque de liquidité correspond au risque qu'Air Canada éprouve des difficultés à honorer les engagements liés à ses passifs financiers et autres obligations contractuelles. Air Canada contrôle et gère le risque de liquidité en préparant des prévisions de trésorerie à cycle continu, en surveillant l'état et la valeur des actifs disponibles ou utilisés pour garantir les arrangements de financement, en préservant sa marge de manœuvre relativement à ces arrangements et en établissant des programmes pour surveiller et observer les conditions des ententes de financement. À cet égard, Air Canada a pour objectif principal de maintenir un solde minimum de trésorerie non affectée supérieur à un niveau de liquidité cible de 15 % des produits d'exploitation annuels.

Au 31 décembre 2010, le solde de la trésorerie, des équivalents de trésorerie et des placements à court terme d'Air Canada s'établissait à 2 192 M\$, soit 20 % des produits d'exploitation de 2010, ce qui dépasse le solde minimum de trésorerie de 15 % des produits d'exploitation des 12 derniers mois.

Pour Air Canada, la gestion du niveau de liquidité était un élément essentiel en 2010 et elle demeurera une priorité importante à l'avenir. En 2010, le solde de trésorerie non affectée a crû de 785 M\$, principalement du fait de flux de trésorerie liés à l'exploitation positifs de 864 M\$. Air Canada gère sa liquidité grâce à diverses stratégies, notamment les flux de trésorerie liés à l'exploitation positifs, la conclusion d'engagements de financement pour les appareils nouveaux et actuels ainsi que d'autres activités de financement.

Clauses restrictives des ententes concernant les cartes de crédit

Air Canada a conclu diverses ententes avec des sociétés de traitement des opérations par carte de crédit de ses clients. Environ 85 % des ventes d'Air Canada résultent d'opérations par carte de crédit, le reste faisant l'objet d'opérations au comptant. Air Canada reçoit généralement le paiement d'une vente par carte de crédit avant que le transport du voyageur soit effectué.

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

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

9.2 Situation financière

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

(en millions de dollars canadiens)	31 décembre 2010	31 décembre 2009	Variation en \$
Actif			
Trésorerie, équivalents de trésorerie et placements à court terme	2 192 \$	1 407 \$	785 \$
Autres actifs à court terme	1 253	1 244	9
Actif à court terme	3 445	2 651	794
Immobilisations corporelles	5 747	6 369	(622)
Actifs incorporels	840	916	(76)
Dépôts et autres actifs	512	470	42
	10 544 \$	10 406 \$	138 \$
Passif			
Passif à court terme	3 062 \$	3 002 \$	60 \$
Dette à long terme et obligations locatives	3 952	4 054	(102)
Passif au titre des prestations de retraite et d'avantages complémentaires	1 059	1 163	(104)
Autres passifs à long terme	562	540	22
	8 635	8 759	(124)
Participation sans contrôle	169	201	(32)
Capitaux propres	1 740	1 446	294
	10 544 \$	10 406 \$	138 \$

Les mouvements des actifs et passifs à court terme sont décrits à la rubrique 9.4. du présent rapport de gestion.

Les immobilisations corporelles se chiffrent à 5 747 M\$ au 31 décembre 2010, soit 622 M\$ de moins qu'au 31 décembre 2009. Cette réduction résulte surtout de l'effet de la charge d'amortissement de 627 M\$ inscrite pour 2010 et de l'incidence du reliquat d'une opération de cession-bail réalisée au premier trimestre de 2010, facteurs atténués par de nouvelles immobilisations corporelles de 118 M\$.

On se reportera à la rubrique 9.3 pour le sommaire des variations touchant la dette en 2010.

9.3 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 31 décembre 2010 et au 31 décembre 2009.

(en millions de dollars canadiens)	31 décembre 2010	31 décembre 2009	Variation (\$)
Total de la dette à long terme et des obligations locatives	3 952 \$	4 054 \$	(102) \$
Partie échéant à moins de un an de la dette à long terme et des obligations locatives	505	468	37
Total de la dette à long terme et des obligations locatives, y compris la partie échéant à moins de un an	4 457	4 522	(65)
Moins trésorerie, équivalents de trésorerie et placements à court terme	(2 192)	(1 407)	(785)
Dette nette	2 265 \$	3 115 \$	(850) \$
Contrats de location-exploitation immobilisés ¹⁾	2 595	2 513	82
Dette nette ajustée	4 860 \$	5 628 \$	(768) \$
Participation sans contrôle	169	201	(32)
Dette nette et participation sans contrôle, montant ajusté	5 029 \$	5 829 \$	(800) \$
Capitaux propres	1 740 \$	1 446 \$	294 \$
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	74,3 %	80,1 %	(5,8) 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 locations avions. Cette définition de contrats de location-exploitation immobilisés est propre à Air Canada et pourrait ne pas être comparable à des mesures analogues présentées par d'autres sociétés ouvertes. Les locations avions se sont élevées à 346 M\$ en 2010 et à 335 M\$ en 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 avions sont incorporés dans les « Autres » produits de l'état consolidé des résultats d'Air Canada.

Au 31 décembre 2010, le total de la dette et des contrats de location-acquisition s'est chiffré à 4 457 M\$, en baisse de 65 M\$ par rapport au 31 décembre 2009, en raison principalement des remboursements de 1 135 M\$ sur la dette à long terme et les contrats de location-acquisition, ainsi que l'incidence favorable de l'appréciation du dollar canadien sur la dette et les contrats de location-acquisition d'Air Canada libellés en monnaies étrangères (principalement en dollars américains), laquelle s'est traduite par une baisse de 160 M\$. Ces baisses ont été plus que contrebalancées par les emprunts contractés qui se sont chiffrés à 1 175 M\$.

En 2010, les principales activités de financement ont été les suivantes :

- 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 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 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 susmentionnée, y compris des frais de paiement anticipé de 29 M\$.

- Le 20 août 2010, Air Canada a conclu un accord de crédit avec GE Japan Corporation, PK Airfinance Japan (« GE Japan ») visant une facilité d'emprunt à terme garantie de premier rang d'au plus 171 M\$ US environ afin de refinancer des montants exigibles en 2011 et en 2012 concernant 16 appareils qu'Air Canada exploite actuellement et loue auprès d'entités de location ad hoc qu'elle consolide. En date des présentes, quatre des 16 appareils ont été refinancés en partie grâce au produit de cette facilité d'emprunt.

Au 31 décembre 2010, le montant ajusté de la dette nette et de la participation sans contrôle a diminué de 800 M\$ par rapport au 31 décembre 2009, essentiellement du fait des flux de trésorerie positifs de 746 M\$ comptabilisés en 2010 qui ont fait croître les soldes de trésorerie non affectée à 785 M\$ durant l'exercice écoulé. Pour un complément d'information sur les flux de trésorerie d'Air Canada, on se reportera à la rubrique 9.5 du présent rapport de gestion. Le ratio de la dette nette ajustée et de la participation sans contrôle à la dette nette et la participation sans contrôle majorées des capitaux propres d'Air Canada au 31 décembre 2010 s'est amélioré de 5,8 points par rapport au 31 décembre 2009, pour s'établir à 74,3 %.

9.4 Fonds de roulement

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

(en millions de dollars canadiens)	31 décembre 2010	31 décembre 2009	Variation \$
Trésorerie et placements à court terme	2 192 \$	1 407 \$	785 \$
Débiteurs	641	701	(60)
Autres actifs à court terme	612	543	69
Créditeurs et charges à payer	(1 182)	(1 246)	64
Produits passages perçus d'avance	(1 375)	(1 288)	(87)
Partie échéant à moins de un an de la dette à long terme et des obligations locatives	(505)	(468)	(37)
Fonds de roulement (fonds de roulement négatif), montant net	383 \$	(351) \$	734 \$

Le montant net du fonds de roulement positif de 383 M\$ au 31 décembre 2010 représente une amélioration de 734 M\$ par rapport au 31 décembre 2009, par suite surtout des rentrées de fonds nettes tirées des activités d'exploitation de 864 M\$, atténuées par des dépenses en immobilisations de 118 M\$ en 2010. En 2010, Air Canada a de plus reçu un produit net de 1 075 M\$ tiré des placements privés de ses billets décrits à la rubrique 9.3 du présent rapport de gestion. Cette rentrée de fonds attribuable au financement a cependant été atténuée par les paiements prévus de 1 135 M\$ sur la dette à long terme et les obligations locatives, notamment le remboursement de la facilité de crédit à terme garantie d'Air Canada comme il est décrit à la rubrique 9.3 du présent rapport de gestion.

9.5 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)	Quatrièmes trimestres			Exercices		
	2010	2009	Variation (\$)	2010	2009	Variation (\$)
Rentrées de fonds nettes liées aux activités d'exploitation avant les éléments suivants :	167 \$	54 \$	113 \$	873 \$	442 \$	431 \$
Sorties de fonds liées aux règlements, frais de résiliation et primes versées à l'égard des couvertures sur le carburant	(18)	(18)	-	(80)	(275)	195
Dépôts de garantie sur dérivés liés au carburant, montant net	2	62	(60)	43	268	(225)
Excédent de la capitalisation des avantages sociaux futurs sur les charges sociales	(43)	(53)	10	(126)	(368)	242
Variation du fonds de roulement hors trésorerie	40	(55)	95	154	(234)	388
Flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation	148	(10)	158	864	(167)	1 031
Nouvelles immobilisations corporelles	(26)	(42)	16	(118)	(232)	114
Flux de trésorerie disponibles¹⁾	122	(52)	174	746	(399)	1 145
Produit d'opérations de cession-bail	-	380	(380)	20	552	(532)
Produits tirés d'engagements contractuels	-	-	-	-	230	(230)
Réduction de la lettre de crédit d'Aveos	-	-	-	23	-	23
Placements à court terme	(440)	(125)	(315)	(810)	214	(1 024)
Autres	(5)	(1)	(4)	(11)	74	(85)
Flux de trésorerie liés aux activités d'investissement (exclusion faite des nouvelles immobilisations corporelles)	(445)	254	(699)	(778)	1 070	(1 848)
Produits tirés d'emprunts	-	3	(3)	1 175	926	249
Émission d'actions ordinaires et de bons de souscription	2	249	(247)	2	256	(254)
Remboursement de la dette à long terme et des obligations locatives	(100)	(381)	281	(1 135)	(1 237)	102
Autres	-	-	-	(35)	-	(35)
Flux de trésorerie liés aux activités de financement	(98)	(129)	31	7	(55)	62
Augmentation (diminution) nette de la trésorerie et des équivalents de trésorerie	(421)	73	(494)	(25)	616	(641)
Augmentation (diminution) nette des placements à court terme	440	125	315	810	(214)	1 024
Augmentation nette de la trésorerie, des équivalents de trésorerie et des placements à court terme	19 \$	198 \$	(179) \$	785 \$	402 \$	383 \$

1) Les flux de trésorerie disponibles constituent 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 constituent 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 174 M\$ des flux de trésorerie disponibles au quatrième trimestre de 2010 vient surtout d'une amélioration de 113 M\$ des flux de trésorerie d'exploitation d'Air Canada par rapport à un an plus tôt. La progression de 95 M\$ du fonds de roulement hors trésorerie a aussi joué dans l'amélioration des flux de trésorerie disponibles. Des facteurs du même ordre ont contribué à l'amélioration de 1 145 M\$ des flux de trésorerie disponibles pour 2010 par rapport à 2009. L'amélioration tient également à l'absence d'obligation de cotisation au titre du coût des services passés en 2010 du fait de l'adoption du *Règlement sur la capitalisation des régimes de pension d'Air Canada (2009)* en 2009 alors que les cotisations s'étaient établies à 140 M\$ en 2009.

9.6 Dépenses en immobilisations et contrats de financement connexes

Air Canada a passé 37 commandes fermes d'appareils de type 787 auprès de The Boeing Company (« Boeing »). Elle détient également des options d'achat sur 13 appareils 787 et des droits d'achat sur 10 appareils 787 et 18 appareils 777 de Boeing.

En janvier 2011, Boeing a annoncé qu'elle avait reporté la livraison du premier appareil 787 du premier au troisième trimestre de 2011. Air Canada doit prendre livraison du premier appareil 787 au second semestre de 2013. Les répercussions éventuelles de l'annonce qu'a faite Boeing en janvier 2011 sur la livraison d'appareils 787 à Air Canada restent à déterminer.

Air Canada a reçu de Boeing et du motoriste des engagements de financement relativement à 31 commandes fermes d'appareils 787 de Boeing sur un total de 37. Dans le cas de 28 de ces 31 appareils, l'engagement porte sur le financement, à hauteur de 80 %, du prix à la livraison. L'emprunt est remboursable par versements répartis de façon linéaire sur 12 ans. Dans le cas des trois autres appareils, l'engagement porte sur le financement, à hauteur d'au plus 90 %, des dépenses en immobilisations. Son échéance est de 15 ans et les modalités de remboursement sont assimilables à celles d'un emprunt hypothécaire avec versements égaux de capital et d'intérêts échelonnés jusqu'à l'échéance.

Le tableau ci-dessous présente les projections de dépenses en immobilisations prévues et engagées pour 2011, pour les quatre exercices subséquents ainsi que pour après 2015.

(en millions de dollars canadiens)	2011	2012	2013	2014	2015	Par la suite
Dépenses projetées et faisant l'objet d'un engagement	86 \$	112 \$	700 \$	932 \$	624 \$	2 050 \$
Dépenses projetées, planifiées mais ne faisant pas l'objet d'un engagement	89	119	113	95	88	non disponible
Total des dépenses projetées ¹⁾	175	231	813	1 027	712	non disponible
Financement projeté à l'égard des dépenses faisant l'objet d'un engagement	-	-	(538)	(736)	(473)	(1 215)
Total des dépenses projetées, déduction faite du financement	175 \$	231 \$	275 \$	291 \$	239 \$	non disponible \$

1) Les montants en dollars américains ont été convertis au cours du change en vigueur le 31 décembre 2010 à midi, soit 1 \$ US pour 0,9946 \$ CA. Les prix définitifs de livraison des appareils comprennent les augmentations estimatives ainsi que les intérêts pour report de livraison.

Certaines activités de maintenance seront capitalisées selon les Normes internationales d'information financière (« 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. Par conséquent, les nouvelles immobilisations réelles présentées au tableau consolidé des flux de trésorerie d'Air Canada selon les IFRS tiendront compte de ces charges de maintenance capitalisées. Il s'agit uniquement d'un changement de méthode comptable et les flux de trésorerie sous-jacents demeureront inchangés. Le tableau ci-dessus ne tient pas compte de ce changement de méthode comptable. On se reportera à la rubrique 16.1 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.

9.7 Obligations contractuelles

Le tableau ci-dessous présente les obligations contractuelles d'Air Canada telles qu'elles existent actuellement pour 2011, pour les quatre exercices subséquents ainsi que pour après 2015. 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 prélevée. En date des présentes, un retrait a été effectué sur la facilité d'emprunt à l'égard du refinancement de quatre des 16 appareils. On se reportera à la rubrique 9.3 du présent rapport de gestion pour un complément d'information à cet égard.

(en millions de dollars canadiens)	2011	2012	2013	2014	2015	Par la suite	Total
<i>Capital</i>							
Obligations liées à la dette à long terme	514 \$	293 \$	363 \$	200 \$	1 103 \$	1 307 \$	3 780 \$
Obligations liées aux contrats de location-acquisition	96	105	94	90	144	226	755
	610	398	457	290	1 247	1 533	4 535
<i>Intérêts</i>							
Obligations liées à la dette à long terme	218	199	186	171	126	103	1 003
Obligations liées aux contrats de location-acquisition	68	59	49	39	29	85	329
	286	258	235	210	155	188	1 332
Total des obligations de paiement liées à la dette à long terme, aux contrats de location-acquisition et aux intérêts¹⁾	896	656	692	500	1 402	1 721	5 867
Obligations liées aux contrats de location-exploitation²⁾	382	355	333	266	210	671	2 217
Dépenses en immobilisations faisant l'objet d'engagements³⁾	86	112	700	932	624	2 050	4 504
Total des obligations contractuelles^{4), 5)}	1 364 \$	1 123 \$	1 725 \$	1 698 \$	2 236 \$	4 442 \$	12 588 \$
Incidence nette de la facilité d'emprunt de GE Japan	(100)	(9)	34	33	26	57	41
Total des obligations, compte tenu de l'incidence nette de la facilité d'emprunt de GE Japan^{4), 5)}	1 264 \$	1 114 \$	1 759 \$	1 731 \$	2 262 \$	4 499 \$	12 629 \$

- 1) Les obligations de paiement d'intérêts concernent la dette à long terme, la dette consolidée selon la NOC-15 et les obligations locatives.
- 2) Les obligations découlant des contrats de location-exploitation concernent principalement des contrats de location-exploitation d'avions libellés en dollars américains.
- 3) Les dépenses en immobilisations faisant l'objet d'engagements ci-dessus concernent principalement des dépenses liées à du matériel volant libellées en dollars américains. Ces dépenses comprennent également des achats liés aux coûts d'élaboration de systèmes, aux installations et aux améliorations locatives.
- 4) Le total des obligations contractuelles ne comprend pas les engagements à l'égard des biens et services dont la Société a besoin dans le cours normal de ses activités. Il ne comprend pas non plus les autres passifs à long terme en raison surtout de l'incertitude entourant le calendrier des flux de trésorerie et les éléments hors trésorerie.
- 5) Le tableau ci-dessus ne tient pas compte de l'engagement non annulable minimal futur aux termes du CAC de Jazz de 749 M\$ pour 2011, ni de l'engagement non annulable minimal futur aux termes de contrats d'achat de capacité avec d'autres transporteurs régionaux de 29 M\$ en 2011 ou encore de l'engagement annuel minimal visant l'achat de milles Aéroplan^{MD} de la part d'Aéroplan de 216 M\$ pour 2011. Les engagements pour 2012 et par la suite ne sont pas encore arrêtés.

9.8 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 1^{er} janvier 2010, selon les évaluations actuarielles réalisées au deuxième trimestre de 2010 et utilisées pour établir certaines obligations de capitalisation des régimes de retraite en 2010, le déficit global de solvabilité de ses régimes de retraite agréés s'établissait à 2 728 M\$. Les prochaines évaluations obligatoires sont en date du 1^{er} janvier 2011 et seront effectuées au cours du premier semestre de 2011. Toutefois, comme il est expliqué ci-après, ces évaluations n'auront pas pour effet d'accroître les obligations de capitalisation des régimes de retraite au titre des coûts des services passés projetées pour 2011-2013 et présentées dans le tableau ci-après.

En juillet 2009, le gouvernement fédéral a adopté le *Règlement sur la capitalisation des régimes de pension d'Air Canada (2009)* (le « règlement de 2009 »). Le règlement de 2009 dispense Air Canada de verser quelque cotisation au titre des services passés (c'est-à-dire des cotisations pour amortir le déficit de solvabilité) que ce soit à ses 10 régimes agréés à prestations déterminées canadiens pour la période allant du 1^{er} avril 2009 au 31 décembre 2010. Par la suite, en ce qui a trait à la période allant du 1^{er} janvier 2011 au 31 décembre 2013, le total des cotisations annuelles au titre des services passés sera soit de 150 M\$ pour 2011, de 175 M\$ pour 2012 et de 225 M\$ pour 2013, en fonction des prestations constituées, soit le maximum autorisé par la *Loi de l'impôt sur le revenu* du Canada pour ces années au titre des services rendus, s'il est inférieur à ces sommes.

Le règlement de 2009 a été adopté au troisième trimestre de 2009 dans la foulée des ententes sur la capitalisation des régimes de retraite conclues avec la totalité des syndicats canadiens d'Air Canada (les « protocoles sur les retraites »). Conformément à ces protocoles sur les retraites, le 26 octobre 2009, Air Canada a émis en faveur d'une fiducie 17 647 059 actions à droit de vote de catégorie B. Ce nombre d'actions représente 15 % des actions émises et en circulation d'Air Canada à la date des protocoles sur les retraites et à la date d'émission (après prise en compte de l'émission dans les deux cas). La totalité du produit net de la vente de ces actions par la fiducie sera versée aux régimes de retraite. Toujours le 26 octobre 2009, à l'émission des actions à la fiducie, Air Canada a inscrit une baisse du montant net des passifs au titre des régimes de retraite et d'avantages complémentaires de 28 M\$ et une augmentation des capitaux propres correspondant au même montant. Tant que la fiducie détiendra au moins 2 % des actions émises et en circulation d'Air Canada, le fiduciaire aura le droit de désigner un candidat au conseil d'administration d'Air Canada (qui ne sera pas membre ou dirigeant d'un syndicat canadien d'Air Canada), sous réserve du respect des pratiques de gouvernance concernant la sélection et la confirmation des candidats aux postes d'administrateurs d'Air Canada. Le versement des cotisations au titre des services rendus au cours de l'exercice se poursuivra de la manière habituelle tant que le règlement de 2009 demeurera en vigueur.

Après prise en compte de l'effet du règlement de 2009, comme il est mentionné précédemment, les cotisations d'Air Canada au titre de la capitalisation des régimes de retraite se sont élevées à 243 M\$ en 2010.

(en millions de dollars canadiens)	2010	2009
Coût des services passés au titre des régimes agréés	- \$	140 \$
Coût des services rendus au cours de l'exercice au titre des régimes agréés	169	185
Autres conventions de retraite ¹⁾	74	64
Total	243 \$	389 \$

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

Les obligations de capitalisation sont généralement tributaires de plusieurs facteurs, dont 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 le taux d'actualisation applicable utilisé ou présumé dans le cadre de l'évaluation actuarielle), les statistiques démographiques de chaque régime à la date d'évaluation, les dispositions en vigueur 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 aux résultats techniques, 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. Jusqu'en 2013, les obligations de capitalisation au titre des services passés d'Air Canada sont également assujetties aux limites établies dans le cadre du règlement de 2009.

Le tableau ci-après donne une indication des obligations de capitalisation des régimes de retraite d'Air Canada, au comptant, pour 2011 ainsi que pour les deux exercices subséquents. À compter de 2014, le règlement de 2009 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 ceux décrits plus haut.

(en millions de dollars canadiens)	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	180	186	191
Autres conventions de retraite ¹⁾	79	81	83
Obligations projetées au titre de la capitalisation des régimes de retraite	397 \$	440 \$	495 \$

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

Sur une base comptable, le déficit net des régimes de retraite au 31 décembre 2010 s'est établi à 2 077 M\$ (1 186 M\$ en 2009). L'augmentation du déficit comptable est principalement attribuable à l'augmentation de l'obligation au titre des prestations constituées découlant de la baisse du taux d'actualisation, ce qui a été compensé dans une certaine mesure par le rendement plus élevé que prévu des actifs du régime.

9.9 Capital social

Au 31 janvier 2011, au total, 278 972 384 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 aux dates indiquées ci-après :

	Nombre d'actions	
	31 janvier 2011	31 janvier 2010
Actions émises et en circulation		
Actions à droit de vote variable de catégorie A	48 424 211	59 341 968
Actions à droit de vote de catégorie B	230 548 173	218 805 091
Total des actions émises et en circulation	278 972 384	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	89 430 300	90 250 000
Options sur actions ¹⁾	3 460 027	3 963 474
Unités d'actions liées au rendement	2 500	561 846
Total des actions pouvant être émises	92 892 827	94 775 320
Total des actions en circulation et pouvant être émises	371 865 211	372 922 379

1) *Émises en date du 9 février 2011.*

En 2009, 90 250 000 bons de souscription au total ont été émis, dont 10 000 000 ont été émis parallèlement à la conclusion de la facilité de crédit à terme garantie d'Air Canada en juillet 2009 (cette facilité a été remboursée le 3 août 2010) et 80 250 000 ont été émis parallèlement à l'émission d'actions et de bons de souscription réalisée le 27 octobre 2009. Au 31 janvier 2011, 89 430 300 bons de souscription demeurent en cours.

10. 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 indication contraire)	T1 2009	T2 2009	T3 2009	T4 2009	T1 2010	T2 2010	T3 2010	T4 2010
Produits d'exploitation	2 391 \$	2 330 \$	2 670 \$	2 348 \$	2 519 \$	2 625 \$	3 026 \$	2 616 \$
Carburant avions	593	572	682	601	619	660	733	640
Coûts de propriété (LAA) ¹⁾	245	248	252	250	264	258	254	249
Autres charges d'exploitation	1 741	1 623	1 668	1 580	1 762	1 632	1 712	1 642
Charges d'exploitation	2 579	2 443	2 602	2 431	2 645	2 550	2 699	2 531
Résultat d'exploitation avant l'élément suivant	(188)	(113)	68	(83)	(126)	75	327	85
Ajustement de la provision pour enquêtes sur le fret, montant net²⁾	-	-	-	-	-	-	-	46
Bénéfice (perte) d'exploitation	(188)	(113)	68	(83)	(126)	75	327	131
Total des produits (charges) hors exploitation, participation sans contrôle, gain (perte) de change et impôts	(212)	268	209	27	41	(278)	(66)	3
Bénéfice net (perte)	(400) \$	155 \$	277 \$	(56) \$	(85) \$	(203) \$	261 \$	134 \$
Passagers-milles payants (en millions)	10 984	11 862	14 153	10 885	11 692	12 896	15 531	11 756
Sièges-milles offerts (en millions)	13 821	14 735	16 946	13 841	14 727	15 523	18 328	14 918
Coefficient d'occupation (%)	79,5	80,5	83,5	78,6	79,4	83,1	84,7	78,8
PPSMO (en cents) ³⁾	14,5	13,9	14,1	14,6	14,2	14,8	14,8	15,1
CESMO (en cents)	18,7	16,6	15,4	17,6	18,0	16,4	14,7	17,0
CESMO, exclusion faite de la charge de carburant (en cents)	14,4	12,7	11,3	13,2	13,8	12,2	10,7	12,7
Prix du litre de carburant (en cents) ⁴⁾	71,4	65,4	68,6	72,6	70,7	71,1	66,9	70,2
BAIILA avant provision pour enquêtes sur le fret^{2), 5)}	57 \$	135 \$	320 \$	167 \$	138 \$	333 \$	581 \$	334 \$
BAIILA⁵⁾	57 \$	135 \$	320 \$	167 \$	138 \$	333 \$	581 \$	380 \$
Résultat de base par action	(4,00) \$	1,55 \$	2,77 \$	(0,25) \$	(0,31) \$	(0,72) \$	0,94 \$	0,48 \$
Résultat dilué par action	(4,00) \$	1,55 \$	2,44 \$	(0,25) \$	(0,31) \$	(0,72) \$	0,91 \$	0,42 \$

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

2) Au premier trimestre de 2008, Air Canada a inscrit 125 M\$ au titre de la provision pour enquêtes sur le fret. Au quatrième trimestre de 2010, Air Canada a diminué cette provision d'un montant net de 46 M\$.

3) Les PPSMO réseau ne tiennent pas compte de l'ajustement favorable de 40 M\$ inscrit au quatrième trimestre de 2010.

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

5) Se reporter à la rubrique 20, Mesures financières hors PCGR, du présent rapport de gestion pour un complément d'information.

11. Principales informations annuelles

Le tableau ci-après présente les principales informations annuelles concernant Air Canada pour les exercices 2008 à 2010.

(en millions de dollars canadiens, sauf les montants par action)	2010	2009	2008
Produits d'exploitation	10 786 \$	9 739 \$	11 082 \$
Charges d'exploitation	10 425	10 055	11 121
Bénéfice (perte) d'exploitation avant l'élément suivant	361	(316)	(39)
Provision pour enquêtes sur le fret, montant net ¹⁾	46	-	(125)
Bénéfice (perte) d'exploitation	407	(316)	(164)
Total des produits (charges) hors exploitation, participation sans contrôle, gain (perte) de change et impôts	(300)	292	(861)
Bénéfice net (perte)	107 \$	(24) \$	(1 025) \$
BAILALA, avant ajustement de la provision pour enquêtes sur le fret, montant net^{1), 2)}	1 386 \$	679 \$	934 \$
BAILALA²⁾	1 432 \$	679 \$	809 \$
Résultat de base par action	0,38 \$	(0,18) \$	(10,25) \$
Résultat dilué par action	0,37 \$	(0,18) \$	(10,25) \$
Trésorerie, équivalents de trésorerie et placements à court terme	2 192 \$	1 407 \$	1 005 \$
Total de l'actif	10 544 \$	10 406 \$	11 364 \$
Total du passif à long terme³⁾	5 998 \$	6 140 \$	7 309 \$
Total du passif	8 635 \$	8 759 \$	10 412 \$
Capitaux propres	1 740 \$	1 446 \$	762 \$

1) Au premier trimestre de 2008, Air Canada a inscrit 125 M\$ au titre de la provision pour enquêtes sur le fret. Au quatrième trimestre de 2010, Air Canada a diminué cette provision d'un montant net de 46 M\$.

2) Se reporter à la rubrique 20, Mesures financières hors PCGR, du présent rapport de gestion pour un complément d'information.

3) Le total du passif à long terme comprend la dette à long terme (y compris la partie échéant à moins d'un an) ainsi que les contrats de location-acquisition, les passifs au titre des régimes de retraite et d'avantages complémentaires et les autres passifs à long terme.

12. 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)	Quatrièmes trimestres		Exercices	
	2010	2009	2010	2009
Dérivés liés au carburant auxquels ne s'applique pas la comptabilité de couverture	11 \$	24 \$	(11) \$	102 \$
Autres	(3)	(2)	8	(7)
Gain (perte) sur instruments financiers comptabilisés à la juste valeur	8 \$	22 \$	(3) \$	95 \$

Gestion du risque

Dans le cadre de sa politique de gestion du risque, Air Canada a pour ligne de conduite de gérer le risque de taux d'intérêt, le risque lié à la rémunération à base d'actions, le risque de change et le risque de marché en recourant à divers instruments financiers dérivés sur taux d'intérêt, devises et prix du carburant, entre autres. Air Canada ne recourt aux instruments financiers dérivés qu'aux fins de la gestion des risques et non à des fins spéculatives. Aucune variation des flux de trésorerie liée à des instruments dérivés ne vise par conséquent à être compensée par des variations des flux de trésorerie liées au risque faisant l'objet de la couverture.

Comme indiqué ci-dessus, Air Canada recourt à la couverture par des dérivés pour tenter d'atténuer différents risques. La juste valeur d'un dérivé correspond au montant de la contrepartie dont conviendraient des parties compétentes agissant en toute liberté dans des conditions de pleine concurrence. La juste valeur de ces dérivés est déterminée à partir des données observées sur un marché actif. En l'absence d'un tel marché, la Société établit la juste valeur par application d'une technique d'évaluation comme l'analyse des flux de trésorerie actualisés. Dans la mesure du possible, la technique d'évaluation intègre tous les facteurs que les intervenants prendraient en considération pour fixer un prix, y compris le risque de crédit d'Air Canada et le risque de crédit de la contrepartie.

Risque de taux d'intérêt

Le risque de taux d'intérêt correspond au risque que la juste valeur ou les flux de trésorerie futurs d'un instrument financier fluctuent en raison des variations des taux d'intérêt du marché.

Air Canada est partie à des titres de créance à taux fixe et à taux variable et elle loue aussi certains actifs pour lesquels le montant du loyer fluctue en fonction des variations des taux d'intérêt à court terme. Air Canada gère son risque de taux d'intérêt au moyen d'un portefeuille et recherche, pour chacun des contrats qu'elle conclut, les conditions de financement les plus avantageuses compte tenu de tous les facteurs pertinents, notamment la marge de crédit, l'échéance et la base. La gestion du risque vise à réduire au minimum la possibilité que des variations des taux d'intérêt entraînent des variations défavorables des flux de trésorerie d'Air Canada. Le portefeuille de placements temporaires à taux variable sert de couverture économique à une partie de la dette à taux variable.

Le ratio obligations à taux fixe-obligations à taux variable vise à assurer une certaine marge de manœuvre quant à la structure du capital d'Air Canada et est fonction d'un objectif à long terme de 60 % à taux fixe et 40 % à taux variable mais permet une certaine flexibilité à court terme en fonction des conditions qui prévalent sur le marché. Le ratio au 31 décembre 2010 est de 69 % à taux fixe (59 % au 31 décembre 2009) pour 31 % à taux variable (41 % au 31 décembre 2009), compte tenu de l'incidence des positions sur swaps de taux d'intérêt.

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

- En 2010, le contrat de swap de taux d'intérêt relativement à la facilité de crédit à terme a expiré. À l'expiration, ce contrat avait une juste valeur nulle (1 M\$, avec position favorable à la contrepartie au 31 décembre 2009). En 2010, un gain de 1 M\$ (perte de 1 M\$ en 2009) a été inscrit dans le poste « Gains sur instruments financiers comptabilisés à la juste valeur » relativement à ce dérivé.

- Au 31 décembre 2010, Air Canada était partie à deux contrats de swap de taux d'intérêt d'une valeur notionnelle totale de 80 M\$ (80 M\$ US) (92 M\$ (88 M\$ US) en 2009) relativement au financement de deux appareils 767 de Boeing. Ces swaps viennent respectivement à échéance en juillet 2022 et en janvier 2024. Ils convertissent les loyers à taux fixe prévus aux contrats de location des deux appareils en loyers à taux variable. Au 31 décembre 2010, ces contrats avaient une juste valeur de 13 M\$, avec position favorable à Air Canada (12 M\$, avec position favorable à Air Canada, en 2009). Ces instruments dérivés n'ont pas été désignés comme des éléments de couverture aux fins comptables et sont comptabilisés à la juste valeur. En 2010, Air Canada a inscrit un gain de 6 M\$ dans le poste « Gains sur instruments financiers comptabilisés à la juste valeur » relativement à ces dérivés (perte de 9 M\$ en 2009).

Les intérêts créditeurs tiennent compte de 15 M\$ en 2010 (10 M\$ en 2009) au titre de la trésorerie, des équivalents de trésorerie, des placements à court terme et des dépôts de garantie sur dérivés liés au carburant qui sont classés comme étant détenus à des fins de transaction. Les intérêts débiteurs inscrits à l'état consolidé des résultats ont trait à des passifs financiers comptabilisés au coût après amortissement.

Risque de change

Le risque de change correspond au risque que la juste valeur ou les flux de trésorerie futurs d'un instrument financier fluctuent en raison des variations des cours des monnaies étrangères.

La stratégie de gestion du risque adoptée par Air Canada vise à réduire le risque de flux de trésorerie auquel elle est exposée du fait de ses flux de trésorerie libellés en devises.

Les rentrées de fonds d'Air Canada sont principalement libellées en dollars canadiens, tandis qu'une grande partie de ses sorties de fonds sont libellées en dollars américains. Ce déséquilibre se traduit tous les ans par une insuffisance des flux de trésorerie en dollars américains provenant de l'exploitation. Pour rétablir l'équilibre, Air Canada a pour pratique de convertir en dollars américains ses produits excédentaires libellés en monnaies étrangères. En 2010, cette conversion a permis de combler environ 32 % du déséquilibre, le reste, soit 68 %, ayant été comblé au moyen de divers dérivés sur devises, notamment des opérations au comptant et des placements libellés en dollars américains, dont les dates d'échéance correspondaient aux dates auxquelles les fonds en dollars américains sont insuffisants. Le nombre de dérivés sur devises venant à échéance à une date donnée est fonction de plusieurs facteurs, dont le montant des produits en devises pouvant être convertis, les flux de trésorerie nets en dollars américains, ainsi que le montant affecté au matériel volant et au remboursement de la dette.

Suit une description des dérivés actuellement employés aux fins des activités de gestion du risque de change et les ajustements comptabilisés au cours de 2010 :

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

Risque lié au prix du carburant

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

En 2010 :

- Air Canada a inscrit une perte de 11 M\$ au titre du poste « Gain (perte) sur instruments financiers comptabilisés à la juste valeur » relativement aux contrats de dérivés liés au carburant (gain de 102 M\$ en 2009).
- Air Canada a acheté des contrats d'options d'achat de pétrole brut et des tunnels visant l'exposition au risque lié au prix du carburant pour 2010 et 2011 à l'égard desquels la prime au comptant s'élève à 43 M\$.
- Des contrats de dérivés liés au carburant ont été réglés à une juste valeur nette de 27 M\$ avec position favorable aux contreparties (88 M\$ avec position favorable aux contreparties, en 2009).

Au 31 janvier 2011, Air Canada avait couvert environ 24 % de ses achats prévus de kérosène d'ici à la fin de 2011 à un prix plafond moyen du West Texas Intermediate (« WTI ») de 94 \$ US le baril, dont environ 4 % sont visés par un prix plancher de 82 \$ US le baril. Les contrats d'Air Canada destinés à couvrir les achats prévus de carburacteur pour l'exercice 2011 portent sur le pétrole brut.

Le tableau ci-dessous présente les volumes notionnels par baril en cours au 31 janvier 2011 ainsi que les moyennes pondérées des prix plancher et plafond du WTI pour chaque exercice actuellement couvert par type d'instrument dérivé.

Instrument 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	2011	4 580 000	s. o.	94 \$
Tunnels	2011	910 000	82 \$	93 \$

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.

Air Canada peut, à l'occasion, ajuster ou restructurer son portefeuille de couverture selon l'évolution du marché. En 2010, Air Canada a modifié son portefeuille de couverture du carburant par la résiliation de 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. En 2009, Air Canada a modifié son portefeuille de couverture du carburant par la résiliation de swaps et de contrats de vente pour 192 M\$ avec position favorable aux contreparties.

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 consolidé d'Air Canada :

(en millions de dollars canadiens)		Quatrièmes trimestres		Exercices	
		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	(31) \$	(85) \$	(183) \$	(419) \$
<u>Produits (charges) hors exploitation</u>					
Gain (perte) sur instruments financiers comptabilisés à la juste valeur	Gain (perte) de juste valeur de marché sur des couvertures économiques	11 \$	24 \$	(11) \$	102 \$
État consolidé des autres éléments du résultat étendu					
	Perte efficace sur dérivés désignés en application de la comptabilité de couverture	s. o.	s. o.	s. o.	(1) \$
	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	31 \$	85 \$	183 \$	419 \$
	Impôt lié au reclassement	1 \$	- \$	1 \$	4 \$

(en millions de dollars canadiens)		31 décembre 2010	31 décembre 2009
Bilan consolidé			
Charges payées d'avance et autres actifs à court terme	Dépôts de garantie pour dérivés liés au carburant	- \$	43 \$
	Juste valeur de marché des dérivés liés au carburant	33 \$	- \$
Créditeurs et charges à payer	Juste valeur de marché des dérivés liés au carburant	- \$	(31) \$
Capitaux propres (CAERE)	Perte nette sur dérivés liés au carburant désignés en application de la comptabilité de couverture (déduction faite d'impôts de néant en 2010 et de 1 M\$ en 2009)	- \$	(184) \$

13. Arrangements hors bilan

Suit un résumé des principaux arrangements hors bilan d'Air Canada.

Garanties

Garanties d'achèvement liées à des contrats de location d'avions

En ce qui concerne les contrats de location de 44 appareils d'Air Canada, la différence entre les loyers révisés à la baisse par suite de l'instauration du Plan consolidé de réorganisation, de transaction et d'arrangement aux termes de la *Loi sur les arrangements avec les créanciers des compagnies* (la « LACC ») le 30 septembre 2004 et les montants qui auraient été exigibles en vertu des contrats de location originaux se résorbera à l'échéance de ces contrats si aucun manquement important à ces contrats ne s'est produit d'ici cette date. En cas de défaillance majeure ne comportant aucune autre défaillance à d'autres contrats non liés (notamment des contrats non liés conclus avec des parties à ces contrats de location d'appareils), cette différence ainsi que les intérêts s'y rattachant deviendront exigibles, et tous les loyers futurs seront ramenés aux taux de location initiaux. Les charges locatives sont inscrites aux valeurs renégociées dans les contrats de location, et les éventuelles obligations ne sont constatées que lorsque la direction estime qu'elles sont susceptibles de se matérialiser.

Garanties au titre d'ententes d'avitaillement

De concert avec d'autres compagnies aériennes, Air Canada est partie à des ententes d'avitaillement exploitées par des sociétés d'avitaillement (les « sociétés d'avitaillement ») dans divers grands aéroports du Canada. Ces sociétés d'avitaillement fonctionnent selon le principe du recouvrement des coûts. Elles possèdent et financent le réseau qui approvisionne les compagnies contractantes, tout comme elles s'acquittent des droits liés aux baux fonciers sous-jacents. La dette globale des cinq sociétés d'avitaillement au Canada qui n'ont pas été consolidées au titre de la Note d'orientation concernant la comptabilité NOC-15, *Consolidation des entités à détenteurs de droits variables* (« NOC-15 ») était d'environ 171 M\$ au 31 décembre 2010 (162 M\$ au 31 décembre 2009), ce qui correspond au risque de perte maximal auquel s'expose Air Canada, compte non tenu de tout partage de coûts éventuel avec les autres compagnies contractantes. Air Canada considère le risque en découlant comme minime. Chaque compagnie aérienne contractante qui fait partie d'une société d'avitaillement participe à la garantie de sa dette d'une manière proportionnelle à l'utilisation qu'elle fait du réseau.

Conventions d'indemnisation

Dans le cours normal de ses activités, Air Canada conclut différents contrats, dont certains peuvent donner lieu à des indemnisations à des contreparties qui peuvent entraîner le paiement, par Air Canada, des coûts ou des pertes subies par ces contreparties. Air Canada ne peut raisonnablement estimer le montant éventuel, s'il en est, qu'elle pourrait avoir à payer en vertu de telles conventions d'indemnisation. Ce montant dépend aussi de l'issue de faits et de circonstances futurs, qui ne peut être prédite. Certaines conventions établissent un montant potentiel maximum, tandis que d'autres ne précisent pas de montant maximum ou de période limitée. Par le passé, Air Canada n'a fait aucun paiement significatif aux termes de telles conventions d'indemnisation.

Air Canada est appelée à conclure des contrats d'exploitation ou de location de biens immobiliers en vertu desquels elle se voit accorder une licence d'utilisation de certaines installations dans presque toutes les villes qu'elle dessert. Il est courant pour Air Canada, à titre de locataire d'installations commerciales, de garantir le locateur et d'autres tiers apparentés contre toute responsabilité civile délictuelle ou autre responsabilité extracontractuelle de même nature qui pourrait découler de son occupation ou de son utilisation des lieux en location ou sous licence. Dans des cas exceptionnels, cette garantie engage sa responsabilité lorsqu'il y a eu négligence de la part de tiers qu'elle aurait dégagés de toute responsabilité, sauf généralement les cas de faute lourde ou délibérée. En outre, Air Canada a pour habitude d'indemniser toute partie relativement à une faute liée à l'environnement dont elle serait responsable et qui découlerait de son emploi ou de son occupation des lieux en location ou sous licence, ou qui y serait liée.

Dans le cadre des contrats de financement ou de location d'avions qu'elle est appelée à conclure, Air Canada garantit généralement les bailleurs de fonds, leurs mandataires et d'autres tiers apparentés ou bailleurs contre les dommages découlant de la construction, de la conception, de la propriété, du financement, de l'utilisation, de l'exploitation et de la maintenance des avions ainsi que contre toute responsabilité civile délictuelle, que les dommages ou responsabilités découlent ou non de la négligence des tiers à qui sont données ces garanties, sauf en cas de faute lourde ou délibérée. En outre, dans les opérations de financement ou de location d'avions, notamment celles qui sont structurées comme des baux adossés, Air Canada prévoit généralement des indemnités relativement à diverses répercussions d'ordre fiscal, notamment en ce qui concerne les avions

loués ou financés, l'utilisation, la possession, l'exploitation, la maintenance, la location, la sous-location, la réparation, les assurances, la livraison, l'importation et l'exportation de ces avions, les contrats de location ou de financement conclus à leur égard, les changements législatifs et certaines conséquences fiscales en matière d'impôt sur le revenu, de taxe à la consommation et de retenue d'impôt.

Lorsque Air Canada, en tant que cliente, conclut un contrat avec une entreprise de services techniques, le plus souvent une entreprise dont l'activité principale est le transport aérien, elle peut à l'occasion convenir de dégager cette entreprise de services de certains recours en responsabilité découlant de réclamations provenant de tiers, pouvant être le fait de la négligence de l'entreprise de services.

Le règlement administratif d'Air Canada ainsi que les ententes contractuelles qu'elle a pu conclure avec chacun de ses administrateurs et dirigeants prévoient des obligations d'indemnisation à l'égard de ces derniers. Au titre de ces obligations, Air Canada est convenue d'indemniser ces personnes, dans les limites permises par la loi, pour les réclamations et pertes (y compris les montants versés en règlement de réclamations) qu'elles pourraient raisonnablement devoir engager du fait de l'exercice de leurs fonctions pour le compte d'Air Canada.

Air Canada n'est pas en mesure d'estimer d'une façon raisonnable le montant maximal qu'elle pourrait être tenue de payer au titre des indemnisations. Air Canada s'attend à être protégée par ses assurances dans la plupart des cas de responsabilité civile délictuelle et de responsabilité extracontractuelle de même nature et de certaines des obligations contractuelles connexes susmentionnées.

14. Opérations entre apparentés

En 2010, Gestion ACE Aviation Inc. (« ACE ») a annoncé qu'elle avait procédé à un reclassement par voie de prise ferme de 44 000 000 d'actions de catégorie B d'Air Canada, pour un produit brut total de 162 M\$. Air Canada n'a tiré aucun produit tiré de ce placement. Conformément à la convention des droits d'inscription conclue entre Air Canada et ACE, les frais du placement, de moins de 1 M\$, ont été payés par Air Canada. Après la réalisation du placement, la participation d'ACE dans Air Canada a été ramenée à environ 11 % et ACE et Air Canada ne sont plus apparentées. ACE était partie prêteuse à la facilité de crédit garantie. La quote-part des intérêts débiteurs revenant à ACE jusqu'à la date du remboursement de la facilité se chiffre à 13 M\$.

Du fait du plan de restructuration d'Aveos Fleet Performance Inc. (« Aveos ») décrit ci-dessous et de la modification des participations dans Aveos, Air Canada et Aveos ne sont plus apparentées.

Plan de restructuration d'Aveos

Au premier trimestre de 2010, Aveos s'est entendue avec ses prêteurs et 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. Cette restructuration a modifié les conditions de certaines ententes commerciales conclues entre Air Canada et Aveos, notamment celles de l'Entente sur les régimes de retraite et avantages complémentaires ainsi que les modalités de remboursement de 22 M\$ de créances. La révision des conditions liées aux ententes de maintenance ne devrait 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 échéant en 2010, moyennant 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, portant sur les régimes de retraite et d'avantages complémentaires relatifs i) aux employés non syndiqués d'Air Canada détachés auparavant auprès d'Aveos et qui sont devenus des employés d'Aveos le 16 octobre 2007 et ii) aux employés syndiqués d'Air Canada détachés auprès d'Aveos conformément aux contrats de services généraux conclus entre Air Canada et Aveos visant le détachement d'employés syndiqués d'Air Canada à Aveos ont été modifiées de façon à reporter à avril 2011 le calcul des actifs des régimes et des déficits de solvabilité découlant du transfert des employés syndiqués qui assurent les services de maintenance des cellules. De ce fait, Air Canada a pris en charge le déficit de solvabilité relatif aux employés visés à compter du 16 octobre 2007, date de l'Entente sur les régimes de retraite et avantages complémentaires, jusqu'au 1^{er} avril 2011. Dans le cadre de la modification, la totalité des lettres de crédit émises aux termes de l'Entente sur les régimes de retraite et avantages complémentaires ont été annulées et une nouvelle lettre de crédit, d'un montant de 20 M\$, a été émise par Air Canada à Aveos au titre des prestations de retraite et d'invalidité et des passifs liés aux retraités dont Air Canada est responsable selon l'Entente sur les régimes de retraite et avantages complémentaires. Cette modification s'est traduite par une réduction d'environ 23 M\$, au premier trimestre de 2010, du dépôt en cours aux termes de la facilité de lettre de crédit d'Air Canada. D'ici à ce que les actifs et les passifs au titre des régimes de retraite d'Air Canada et des autres régimes d'avantages complémentaires des employés et des retraités couvrant les employés syndiqués puissent être transférés à Aveos, le coût des prestations de retraite au titre des services rendus au cours de l'exercice ainsi que le coût des services rendus au cours de l'exercice et les coûts financiers liés aux prestations complémentaires se rapportant à des employés d'Air Canada fournissant des services à Aveos sont répercutés sur Aveos. Les modifications apportées à l'Entente sur les régimes de retraite et avantages complémentaires n'ont donc pas eu de conséquences comptables pour la période à l'étude.

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

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

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

Ordonnance d'accréditation d'Aveos

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

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

15. Estimations comptables critiques

Les estimations comptables critiques sont celles qui jouent le plus grand rôle dans la représentation réelle de la situation financière d'Air Canada et du résultat de son exploitation. Elles font appel aux jugements les plus difficiles, les plus subjectifs ou les plus complexes de la part de la direction, souvent du fait qu'il faille estimer les effets que sont susceptibles de produire des événements qui, de façon inhérente, sont marqués par l'incertitude. Selon diverses hypothèses ou conditions, les résultats réels pourraient différer de ces estimations.

Air Canada a recensé, aux fins des estimations comptables critiques utilisées dans l'établissement de ses états financiers consolidés, les secteurs suivants :

Produits passages et fret

Les produits passages et fret perçus d'avance sont reportés et inclus dans le passif à court terme. Les produits perçus d'avance comprennent aussi le produit de la vente de billets d'avion à Aéroplan, société qui assure un programme de fidélisation de la clientèle à Air Canada et qui lui achète des places aux termes du Contrat de participation et de services commerciaux entre Aéroplan et Air Canada (le « CPSC »). Les produits passages et fret sont constatés au moment où les transports correspondants sont assurés, sauf les produits tirés de passes de vols illimités, qui sont constatés linéairement sur la période de validité de la passe de vols considérée. Air Canada a formé des alliances avec d'autres transporteurs aériens prévoyant une participation au programme de fidélisation, une exploitation à code multiple et la coordination de services portant entre autres sur les réservations, le traitement des bagages et les horaires des vols. Les produits sont répartis selon des formules précisées dans les ententes commerciales et constatés quand les transports sont assurés. Les produits passages comprennent également les produits tirés de services liés aux passagers comme les modifications de billets, la sélection de places et les excédents de bagages, lesquels sont comptabilisés à mesure que les services sont fournis.

Air Canada évalue régulièrement l'obligation au titre des produits reportés, ce qui peut entraîner des ajustements des produits d'exploitation. En raison de la complexité des tarifs et des ententes commerciales et intersociétés qui sont courants dans l'ensemble du secteur aérien, des antécédents qui remontent à de nombreuses années, et d'autres facteurs comme les remboursements, échanges et billets non utilisés, certains montants sont constatés à titre de produits reposant sur des estimations. Des événements et circonstances peuvent faire en sorte que les résultats réels diffèrent de ces estimations.

Avantages sociaux futurs

Air Canada propose à ses employés plusieurs régimes de retraite à prestations déterminées ainsi que des régimes d'avantages complémentaires de retraite. La direction émet un certain nombre d'hypothèses pour le calcul de l'obligation au titre à la fois des prestations et de la charge de retraite :

	31 décembre 2010	31 décembre 2009
Hypothèses actuarielles moyennes pondérées entrant dans le calcul du passif au titre des prestations		
Taux d'actualisation	5,50 %	6,40 %
Taux d'accroissement de la rémunération ¹⁾	2,50 %	2,50 %
Hypothèses actuarielles moyennes pondérées entrant dans le calcul de l'obligation au titre des prestations constituées		
Taux d'actualisation	6,40 %	7,35 %
Taux prévu de rendement à long terme	7,00 %	7,15 %
Taux d'accroissement de la rémunération ²⁾	2,50 %	2,50 %

1) Un taux d'accroissement de la rémunération de 0 % majoré de critères de mérite a été utilisé pour déterminer l'obligation nette au titre des prestations des régimes de retraite pour 2010 et un taux de 2,5 % majoré de l'augmentation au mérite a été utilisé pour les autres exercices.

2) Un taux d'accroissement de la rémunération de 0 % majoré de critères de mérite a été utilisé pour déterminer la charge nette de retraite en 2010, et un taux de 2,5 % majoré de l'augmentation au mérite a été utilisé pour les autres exercices.

Taux d'actualisation

Le taux d'actualisation utilisé pour déterminer l'obligation au titre des prestations a été calculé par rapport aux taux d'intérêt en vigueur sur le marché pour les obligations de sociétés cotées au moins « AA » et pour des flux de trésorerie correspondant approximativement à l'échéancier et au montant des paiements prévus des prestations. Une augmentation ou une diminution de 0,25 % du taux d'actualisation se traduit par une diminution ou une augmentation de 411 M\$ de l'obligation au titre des régimes de retraite. Une analyse de sensibilité de la charge de retraite à une variation hypothétique du taux d'actualisation de l'obligation au titre des régimes de retraite est fournie ci-après.

Hypothèse concernant le rendement prévu des actifs

Le taux de rendement à long terme prévu par Air Canada à partir des hypothèses sur l'actif est fonction des faits et circonstances qui existent à la date d'évaluation et de la composition particulière du portefeuille du régime. La direction d'Air Canada analyse avec ses actuaires les prévisions de rendement à long terme des diverses catégories d'actifs et établit à partir de celles-ci la stratégie de répartition de l'actif qu'adoptera Air Canada, tout en prenant en compte la durée plus longue du portefeuille d'obligations de la Société par rapport à celle d'autres régimes de retraite. Ces facteurs servent à déterminer le taux moyen de rendement prévu des sommes capitalisées aux fins du versement des prestations de retraite. Même si l'analyse prend en compte les rendements récents et historiques des caisses de retraite, le taux retenu pour hypothèse est avant tout un taux prospectif à long terme. Rien ne garantit que les régimes produiront le taux de rendement prévu. Une analyse de sensibilité de la charge de retraite à une variation hypothétique du rendement attendu de l'actif des régimes est fournie ci-après.

Réforme de l'assurance-maladie aux États-Unis

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

Composition de l'actif des régimes de retraite

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

	2010	2009	Répartition cible ¹⁾
Actifs non jumelés (principalement des actions)	54,0 %	55,9 %	54,4 %
Actifs jumelés (principalement des obligations canadiennes)	46,0 %	43,4 %	45,6 %
Trésorerie et placements à court terme	0,0 %	0,7 %	0,0 %
Total	100,0 %	100,0 %	100,0 %

1) Moyenne pondérée de la répartition cible de la fiducie globale (99 % de l'actif des régimes agréés canadiens) et de la répartition cible du fonds obligataire. Le fonds obligataire a pour but de modifier la composition du portefeuille de certains régimes participants. Ces régimes présentent des caractéristiques qui les distinguent de la majorité des régimes participants, qui sont exclusivement investis dans la fiducie globale.

Régimes agréés canadiens

En ce qui concerne les régimes agréés canadiens, les placements sont effectués conformément à l'Énoncé de la politique et des objectifs en matière de placement des Fiducies d'Air Canada, en sa version modifiée en 2010. En ce qui concerne le rendement de ses placements, la Fiducie globale vise à dégager un taux annualisé général qui, à long terme, soit supérieur d'au moins 1,0 % avant frais de placement en moyenne à long terme (10 ans) au rendement annualisé total qu'aurait pu produire une gestion passive de l'indice repère des passifs. L'indice repère des passifs, qui renvoie à des indices repères en matière de rendement d'instruments à revenu fixe canadiens (DEX), est composé de l'indice obligataire universel DEX, de l'indice des obligations de gouvernements provinciaux à long terme DEX et de l'indice obligataire à rendement réel DEX, dont les caractéristiques correspondent étroitement à celles du passif des régimes.

Outre la répartition générale de l'actif, résumée dans le tableau présenté ci-dessus, la gestion de chaque catégorie d'actif est assurée selon les principes suivants :

- Les actifs non jumelés sont principalement des placements en actions et ils doivent être répartis de façon diversifiée entre plusieurs secteurs d'activité industrielle ou économique. Les titres étrangers peuvent constituer de 31 % à 37 % de la valeur de marché totale de la Fiducie globale. Des limites sont fixées quant à la pondération globale de chaque titre, en fonction tant du coût que du cours. Les

placements dans des instruments qui ne sont pas négociés sur des marchés publics et dans des catégories d'actifs non conventionnels sont autorisés à concurrence de 10 % de la valeur de marché totale de la Fiducie globale.

- Les actifs jumelés sont principalement des placements dans des obligations canadiennes et sont des placements prudents à long terme dans des titres ayant au moins la note « BBB ». Hormis les titres du gouvernement ou des provinces du Canada, dans lesquels la fiducie est autorisée à investir la totalité de ses placements à revenu fixe, les placements doivent être diversifiés par titre et par secteur.

Les dérivés sont permis pourvu qu'ils soient utilisés pour couvrir un risque en particulier (y compris le risque de taux d'intérêt lié au passif des régimes) ou pour créer des expositions à des marchés et des devises données et pourvu que les contreparties aient au moins la note « A ». Au 31 décembre 2010, l'actif jumelé avait une exposition de 15 % aux dérivés afin de couvrir le risque de taux d'intérêt lié au passif des régimes de retraite.

Des politiques de placement analogues sont établies pour d'autres régimes de retraite dont Air Canada est la promotrice.

Le taux de rendement à long terme prévu par Air Canada à partir des hypothèses sur l'actif est fonction des faits et circonstances qui existent à la date d'évaluation et de la composition particulière du portefeuille d'actifs du régime. La direction analyse les prévisions de rendement à long terme des diverses catégories d'actifs et établit à partir de celles-ci la stratégie d'affectation de l'actif qu'adoptera Air Canada, tout en prenant en compte la durée plus longue du portefeuille d'obligations par rapport à celle d'autres régimes de retraite. Ces facteurs servent à déterminer le taux moyen de rendement prévu des sommes capitalisées aux fins du versement des prestations de retraite. Même si l'analyse prend en compte les rendements récents et historiques des caisses de retraite, le taux retenu pour hypothèse est avant tout un taux prospectif à long terme.

Analyse de sensibilité

La sensibilité de la charge de retraite pour 2010, compte tenu de différentes hypothèses actuarielles relativement au taux d'actualisation et au rendement prévu de l'actif du régime, s'établit comme suit :

Incidence sur la charge de retraite de 2010 (en millions de dollars canadiens)	Diminution de 0,25 point	Augmentation de 0,25 point
Hypothèse sur le taux d'actualisation de l'obligation	8 \$	(9) \$
Hypothèse sur le taux de rendement à long terme de l'actif du régime	29 \$	(29) \$

Les taux hypothétiques relatifs aux coûts de santé ont une incidence importante sur les sommes déclarées relativement aux régimes d'assurance-maladie complémentaire. En 2010, un taux d'augmentation annuel de 8,25 % du coût par personne des prestations de santé couvertes a été retenu pour hypothèse (8,25 % retenu pour hypothèse en 2009). On prévoit que le taux devrait diminuer progressivement pour s'établir à 5 % d'ici 2015. Une augmentation de un point des taux aurait fait monter de 2 M\$ le total des coûts des services rendus et des coûts financiers, et de 47 M\$ l'obligation. Une diminution de un point de ces taux aurait fait baisser de 2 M\$ le total des coûts des services rendus et des coûts financiers et de 46 M\$ l'obligation correspondante.

Impôts sur les bénéfécies

Air Canada comptabilise les impôts sur les bénéfécies selon la méthode du report variable, selon laquelle des actifs et des passifs d'impôts futurs sont constatés au titre des effets fiscaux futurs estimatifs attribuables aux écarts entre la valeur comptable et la valeur fiscale des actifs et passifs. La direction fait appel à son jugement et à des estimations pour déterminer les taux et montants appropriés relativement à la constatation des impôts futurs en prenant en considération le temps et la probabilité. Les impôts réels pourraient varier considérablement par rapport aux estimations en raison d'événements futurs, notamment des modifications à la législation fiscale ou le résultat d'examens effectués par des autorités fiscales et les procédures d'appel connexes. La résolution de ces incertitudes et les impôts finaux qui y sont associés pourraient entraîner des ajustements aux actifs et passifs d'impôts d'Air Canada.

Il y a constatation d'actifs d'impôts futurs dans la mesure où leur matérialisation est considérée comme plus probable qu'improbable. Air Canada considère les résultats passés, les tendances actuelles et les perspectives des exercices à venir au moment d'évaluer la matérialisation des actifs d'impôts.

Au 31 décembre 2010, Air Canada conserve d'importants attributs fiscaux sous forme de reports de perte en avant et d'autres attributs fiscaux en vue d'abriter ses futurs bénéfécies imposables. Air Canada ne prévoit pas

devoir payer d'importants impôts dans un avenir prévisible.

Dépréciation d'actifs à long terme

Les actifs à long terme font l'objet d'un test de dépréciation lorsque les circonstances donnent à penser que leur valeur comptable pourrait ne pas être recouvrable. Lorsqu'un événement ou une évolution des circonstances donne à penser que la valeur comptable d'actifs à long terme – autres que des actifs incorporels à durée de vie indéterminée – pourrait ne pas être recouvrée, on en teste la moins-value éventuelle en comparant l'estimation des flux de trésorerie non actualisés qu'on s'attend à en tirer dans l'avenir à la valeur comptable des actifs ou groupes d'actifs. Les actifs incorporels à durée de vie indéfinie sont soumis à un test de dépréciation conformément aux PCGR du Canada tous les ans ou lorsque les événements ou l'évolution de la situation indiquent une dépréciation possible. Si la valeur comptable de l'actif à long terme ne semble pas pouvoir être recouvrée à même les flux de trésorerie non actualisés prévus, il faut calculer la perte de valeur comme l'excédent de la valeur comptable d'un actif à long terme sur sa juste valeur et le constater dans la période. La recouvrabilité est déterminée en fonction des flux de trésorerie non actualisés découlant directement de l'utilisation de l'actif ou du groupe d'actifs ou de sa sortie.

Selon les PCGR du Canada, la juste valeur est définie comme étant « le montant de la contrepartie dont conviendraient des parties compétentes agissant en toute liberté dans des conditions de pleine concurrence ». L'évaluation de la juste valeur des actifs incorporels exige de la direction qu'elle formule d'importantes estimations sur les taux d'actualisation à appliquer à l'analyse et sur les flux de trésorerie futurs qui seront générés par les actifs, y compris la durée de vie estimative des actifs. Les taux d'actualisation sont déterminés à partir d'une estimation du taux de rendement ajusté au risque applicable à des flux de trésorerie analogues. Air Canada évalue la sensibilité des taux d'actualisation qu'elle applique. Les taux d'actualisation utilisés font l'objet d'une incertitude relative à la mesure.

Immobilisations corporelles

Les immobilisations corporelles sont initialement constatées au coût. Les immobilisations faisant l'objet de contrats de location-acquisition et l'obligation quant aux versements futurs au titre de la location sont initialement constatées selon la moindre des valeurs entre la juste valeur des immobilisations et la valeur actualisée de ces versements au titre de la location.

Les immobilisations corporelles sont amorties linéairement sur leur durée d'utilisation estimative, à concurrence de leur valeur résiduelle estimative. Les immobilisations corporelles liées à des contrats de location-acquisition avec des entités à détenteurs de droits variables sont amorties sur la durée du contrat, à concurrence de leur valeur résiduelle estimative. La période d'amortissement du matériel volant de la Société et, notamment, des moteurs et pièces s'y rapportant (« les pièces durables »), est de 20 à 25 ans et sa valeur résiduelle estimative, de 10 % à 20 %. Les frais de réaménagement intérieur des avions sont amortis sur trois à cinq ans. Les améliorations apportées aux avions détenus sont capitalisées et amorties sur la durée d'utilisation restante des appareils. Les améliorations apportées aux avions en location-exploitation sont amorties sur la durée du contrat de location.

Les bâtiments sont amortis linéairement sur leur durée de vie jusqu'à concurrence de 50 ans. Il est fait exception à cette règle lorsque la vie du bâtiment dépasse la durée du bail foncier. Le cas échéant, le bâtiment est amorti sur la durée du bail. Les améliorations locatives sont amorties sur la durée du bail ou cinq ans, selon la moindre durée. Le matériel au sol et les autres équipements sont amortis sur une période allant de 3 à 25 ans.

On détermine la durée amortissable des avions par une analyse économique, un examen des plans existants concernant le parc aérien et des comparaisons avec le matériel volant de compagnies aériennes ayant recours aux mêmes types d'appareils. Les valeurs résiduelles estimatives sont établies à partir des antécédents d'Air Canada concernant les ventes d'appareils et de rechanges ainsi qu'à partir d'évaluations prospectives préparées par des tiers indépendants.

16. Méthodes comptables

16.1 État d'avancement du plan de conversion aux Normes internationales d'information financière

Les renseignements qui suivent 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 publique de rendre des comptes devront commencer à appliquer les Normes internationales d'information financière (les « IFRS ») publiées par l'International Accounting Standards Board. À compter du premier trimestre de 2011, les résultats financiers d'Air Canada seront présentés selon les IFRS. 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 secteurs 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, du trésor, des relations avec les investisseurs et des services juridiques. Le Comité de vérification, des finances et du risque de la Société est informé tous les trimestres de l'état d'avancement du plan de conversion.

Sommaire du plan de transition aux IFRS

Le plan vise à déterminer l'incidence que les IFRS auront sur les méthodes comptables et décisions de mise en œuvre, sur l'infrastructure, sur les activités commerciales et sur les activités de contrôle. Suit un résumé des principaux éléments du plan de transition :

	Principales activités	État d'avancement
Méthodes comptables et décisions de mise en œuvre	<p>Comparaison des PCGR du Canada aux méthodes comptables selon les IFRS.</p> <p>Choix des méthodes comptables permanentes de la Société selon les IFRS.</p> <p>Sélection par la Société des choix aux termes de l'IFRS 1, <i>Première application des Normes internationales d'information financière</i> (« IFRS 1 »).</p> <p>Élaboration de la présentation matérielle des états financiers.</p> <p>Quantification des effets des changements sur les méthodes comptables et application des exemptions aux termes de l'IFRS 1.</p>	<p>Comme il est expliqué plus amplement ci-après, la Société a mis en évidence et quantifié les différences entre les méthodes comptables selon les PCGR du Canada et les choix de méthodes comptables, soit dans une démarche de continuité, soit pour des choix ponctuels qui devront être faits à la conversion, dans le cadre de l'IFRS 1.</p>

<p>Infrastructure Expertise en information financière</p>	<p>Développement d'une expertise sur les IFRS.</p>	<p>La Société a donné de la formation au personnel et intervenants clés. De la formation complémentaire sera assurée jusqu'à la conversion officielle aux IFRS en 2011.</p>
<p>Infrastructure Informatique et technologies de l'information</p>	<p>Élaboration de solutions informatiques pour la période de transition ainsi que la période post-convergence.</p>	<p>La Société a déterminé les exigences et solutions sur le plan des systèmes. L'incidence relative à l'informatique et aux technologies de l'information est attribuable aux modifications comptables visant les immobilisations corporelles. Ces modifications ont été en grande partie mises en œuvre, à peu de frais.</p>
<p>Activités commerciales Clauses restrictives financières</p>	<p>Détermination de l'incidence des IFRS sur les clauses restrictives financières et les pratiques commerciales.</p>	<p>La Société est en train d'achever son examen des conséquences contractuelles des IFRS sur ses relations de financement et autres arrangements connexes, notamment par voie de communications avec des tierces parties.</p>
<p>Activités commerciales Ententes de rémunération</p>	<p>Détermination des incidences sur les ententes de rémunération.</p>	<p>La Société a examiné les politiques de rémunération reposant sur des indicateurs dérivés des états financiers et a mis en œuvre les modifications nécessaires.</p>
<p>Activités de contrôle Contrôle interne à l'égard de l'information financière</p>	<p>Pour toute modification de méthode comptable identifiée, évaluation des contrôles internes à l'égard de l'information financière des points de vue de la conception et de l'efficacité.</p>	<p>La Société met la dernière main à son analyse de tout enjeu relatif aux contrôles internes à l'égard de l'information financière, notamment la mise en œuvre des modifications des contrôles internes qui s'imposent pour tenir compte des changements de méthodes comptables décrits ci-après.</p>
<p>Activités de contrôle Contrôles et procédures de communication de l'information</p>	<p>Pour toute modification de méthode comptable identifiée, évaluation des contrôles et procédures de communication de l'information des points de vue de la conception et de l'efficacité.</p>	<p>La Société met la dernière main à son analyse de tout enjeu relatif aux contrôles et procédures de communication de l'information et elle n'a relevé aucun secteur nécessitant de modifications significatives.</p>

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. 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 l'IFRS 3R, 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 et en résultats non distribués.</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 – coûts de financement.</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 1 937 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
<p>Immobilisations corporelles</p>	<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 301 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 301 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 89 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 des entités 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 puisque les intérêts incorporés antérieurement ne devraient pas faire l'objet d'une résorption.</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 <i>Manuel de l'ICCA</i>, « 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 du 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 le 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 a été effectué. En date du bilan d'ouverture en IFRS, aucun enjeu relatif à la dépréciation n'a été relevé.</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 les contrats de service de maintenance connexes facturés à l'heure de vol ou de tous les 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 :</p> <p><i>Obligations liées à la mise hors service d'immobilisations</i></p> <p>Les immobilisations corporelles devraient augmenter de 7 M\$. Les autres passifs à long terme devraient augmenter de 12 M\$ et les capitaux propres devraient diminuer de 5 M\$ relativement aux obligations liées à la mise hors service d'immobilisations relatives aux divers contrats de location immobilière et les ententes visant des installations pour le carburant.</p>

Méthode comptable	Principaux changements de méthodes comptables selon les IFRS et répercussions prévues
	<p><i>Conditions relatives aux retours de location</i></p> <p>Les dépôts et autres actifs devraient augmenter de 77 M\$ relativement aux paiements anticipés en vertu des contrats facturés à l'heure de vol, les autres passifs à long terme devraient augmenter de 447 M\$ relativement aux provisions pour conditions relatives aux retours de location et les capitaux propres devraient diminuer d'environ 370 M\$</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>

Ajustements estimatifs à l'état consolidé de la situation financière au basculement aux IFRS

Le tableau ci-après présente l'état consolidé de la situation financière selon les PCGR au 1^{er} janvier 2010 et les ajustements en IFRS, tels qu'ils sont décrits ci-dessus, permettant d'établir la situation financière d'ouverture conformément aux IFRS. Comme il est expliqué ci-dessus, la conjoncture pourrait évoluer, notamment du fait de changements des IFRS, du cadre réglementaire ou de la situation économique, et venir modifier ces ajustements. Les principales répercussions sur l'état consolidé de la situation financière sont résumées ci-dessous :

- aucune variation des actifs courants ou des passifs courants;
- baisse de 82 M\$ des immobilisations corporelles traduisant essentiellement les ajustements de juste valeur à la date de transition;
- baisse de 587 M\$ de la valeur des immobilisations incorporelles en partie contrebalancée par l'inscription au goodwill d'un montant de 311 M\$ issu de la comptabilisation de ces actifs au coût historique;
- dette à long terme de 259 M\$ du fait de la consolidation d'entités de location ad hoc supplémentaires visant des garanties liées à des tiers à l'égard de 21 contrats de location d'avions;
- accroissement de 2 776 M\$ du passif au titre des retraites et des avantages complémentaires traduisant la comptabilisation des pertes actuarielles cumulées et d'un passif supplémentaire au titre de l'obligation de capitalisation minimale;
- hausse de 390 M\$ des autres passifs à long terme tenant essentiellement à la comptabilisation de provisions au titre de la maintenance liées aux conditions relatives aux retours de location;
- compte tenu des éléments susmentionnés, capitaux propres négatifs de 2 019 M\$.

Ajustements estimatifs à l'état consolidé des résultats au basculement aux IFRS

À la suite de l'état consolidé de la situation financière d'ouverture en IFRS ci-après est présenté l'état consolidé des résultats selon les PCGR du Canada pour 2010 en regard de l'état des résultats estimatif selon les IFRS. Les principales répercussions sur l'état consolidé des résultats pour l'exercice 2010 sont résumées ci-dessous :

- aucune variation des produits d'exploitation;
- augmentation de 26 M\$ des salaires et charges sociales en raison de l'incidence des méthodes comptables modifiées au titre des avantages du personnel comme il est expliqué plus haut;
- augmentation de 122 M\$ de la charge d'amortissement en raison principalement de la capitalisation et de l'amortissement de certaines activités de maintenance ainsi que du raccourcissement de la période d'amortissement pour certains composants d'avion. En outre, selon les IFRS, les moins-values sont imputées à la charge d'amortissement; des moins-values de 49 M\$ conformément aux IFRS ont été constatées à l'égard d'appareils A340-500 et 767-200 en 2010;
- réduction de 28 M\$ de la charge de maintenance avions du fait de la capitalisation des coûts de révision majeure de moteurs et de cellules, atténuée par la provision au titre des conditions relatives aux retours de location futures sur la durée du contrat de location;
- augmentation de 101 M\$ des charges hors exploitation principalement du fait de la présentation modifiée des intérêts débiteurs à l'égard des retraites et autres avantages complémentaires;

Étant donné ces ajustements, le BAIIA (avant ajustement de la provision pour enquêtes sur le fret, montant net) révisé selon les IFRS pour l'exercice 2010 devrait augmenter de 2 M\$ pour s'établir à 1 388 M\$.

La Société poursuit son évaluation de l'incidence des IFRS sur la comptabilisation des impôts sur le résultat.

Ajustements estimatifs à l'état consolidé de la situation financière au basculement aux IFRS

Non vérifié Au 1 ^{er} janvier 2010 (en millions de dollars canadiens)	PCGR du Canada 1 ^{er} janvier 2010	Immobilisations corporelles (IAS 16)	Contrats de location (IAS 17)	Prestations de retraite (IAS 19)	Autres avantages du personnel futurs (IAS 19)	Comptabilité « nouveau départ » (IFRS 1)	Provisions (IAS 37)	Autres	IFRS 1 ^{er} janvier 2010
ACTIFS									
Actifs courants	2 651 \$								2 651 \$
Immobilisations corporelles	6 369	(89)					7		6 287
Immobilisations incorporelles	916					(587)			329
Goodwill	-					311			311
Dépôts et autres actifs	470						77		547
	10 406 \$	(89)	-	-	-	(276)	84	-	10 125 \$
PASSIFS									
Passifs courants	3 002 \$								3 002 \$
Dette à long terme et contrats de location- acquisition	4 054	259							4 313
Impôts futurs	85					(40)			45
Passif au titre des prestations de retraite et avantages complémentaires	1 163			3 034	(258)				3 939
Autres passifs à long terme	455		(69)				459		845
	8 759	259	(69)	3 034	(258)	(40)	459	-	12 144
Participation ne donnant pas le contrôle	201							(201)	-
CAPITAUX PROPRES									
Participation ne donnant pas le contrôle		(53)						201	148
Capital-actions	532							314	846
Surplus d'apport	1 825							(1 773)	52
Déficit	(727)	(295)	69	(3 034)	258	(236)	(375)	1 459	(2 881)
Autres éléments du résultat étendu	(184)								(184)
	1 446	(348)	69	(3 034)	258	(236)	(375)	201	(2 019)
	10 406 \$	(89)	-	-	-	(276)	84	-	10 125 \$

* Les ajustements estimatifs aux capitaux propres au basculement aux IFRS visent à attirer l'attention sur les secteurs que la Société juge les plus significatifs. Ils ne sont pas dans leur forme définitive.

Ajustements annuels estimatifs à l'état consolidé des résultats au basculement aux IFRS (compte non tenu des ajustements au titre de l'impôt)

Non vérifié Pour l'exercice terminé le 31 décembre (en millions de dollars canadiens)	PCGR du Canada 2010	Immobilisations corporelles (IAS 16)	Contrats de location (IAS 17)	Consolidation des entités ad hoc	Prestations de retraite (IAS 19)	Autres avantages du personnel futurs (IAS 19)	Provisions (IAS 37)	Immobilisations incorporelles (IAS 38)	IFRS 2010
Produits passages	9 427 \$								9 427 \$
Produits fret	466								466
Autres	893								893
Produits d'exploitation	10 786	-	-	-	-	-	-	-	10 786
Charges d'exploitation									
Carburant avions	2 652								2 652
Salaires et charges sociales	1 885				63	(37)			1 911
Redevances aéroportuaires et de navigation	961								961
Contrat d'achat de capacité conclu avec Jazz	934								934
Amortissement et désuétude	679	128						(6)	801
Maintenance avions	677	(84)					56		649
Restauration et fournitures connexes	280								280
Communications et technologies de l'information	316								316
Locations avions	346		7						353
Commissions	259								259
Autres	1 436								1 436
	10 425	44	7	-	63	(37)	56	(6)	10 552
Bénéfice d'exploitation avant l'élément suitant	361	(44)	(7)		(63)	37	(56)	6	234
Ajustement de la provision pour enquêtes sur le fret, montant net	46								46
Bénéfice d'exploitation	407	(44)	(7)	-	(63)	37	(56)	6	280
Produits (charges) hors exploitation									
Intérêts débiteurs, montant net	(358)			(19)					(377)
Autres	(30)	6			(23)	(53)	(12)		(112)
	(388)	6	-	(19)	(23)	(53)	(12)	-	(489)
Bénéfice (perte) avant les éléments suiuants	19	(38)	(7)	(19)	(86)	(16)	(68)	6	(209)
Participation ne donnant pas le contrôle	(9)			9					-
Gain de change	145			15			22		182
Bénéfice (perte) avant impôts	155 \$	(38)	(7)	5	(86)	(16)	(46)	6	(27) \$

* Les ajustements estimatifs au bénéfice net au basculement aux IFRS visent à attirer l'attention sur les secteurs que la Société juge les plus significatifs. Ils ne sont pas dans leur forme définitive.

Ajustements trimestriels estimatifs à l'état consolidé des résultats au basculement aux IFRS (compte non tenu des ajustements au titre de l'impôt)

Non vérifié (en millions de dollars canadiens, sauf les montants par action)	T1 2010		T2 2010		T3 2010		T4 2010		2010	
	PCGRC	IFRS	PCGRC	IFRS	PCGRC	IFRS	PCGRC	IFRS	PCGRC	IFRS
Produits d'exploitation										
Produits passages	2 095 \$	2 095 \$	2 314 \$	2 314 \$	2 722 \$	2 722 \$	2 296 \$	2 296 \$	9 427 \$	9 427 \$
Produits fret	104	104	115	115	123	123	124	124	466	466
Autres	320	320	196	196	181	181	196	196	893	893
	2 519 \$	2 519 \$	2 625 \$	2 625 \$	3 026 \$	3 026 \$	2 616 \$	2 616 \$	10 786 \$	10 786 \$
Charges d'exploitation										
Carburant avions	619	619	660	660	733	733	640	640	2 652	2 652
Salaires et charges sociales	470	474	474	479	471	473	470	485	1 885	1 911
Redevances aéroportuaires et de navigation	226	226	236	236	270	270	229	229	961	961
Contrat d'achat de capacité conclu avec Jazz	226	226	230	230	247	247	231	231	934	934
Amortissement et désuétude	176	196	172	193	166	185	165	227	679	801
Maintenance avions	200	179	146	150	158	141	173	179	677	649
Restauration et fournitures connexes	74	74	75	75	77	77	54	54	280	280
Communications et technologies de l'information	80	80	79	79	76	76	81	81	316	316
Locations avions	88	90	86	88	88	89	84	86	346	353
Commissions	60	60	62	62	72	72	65	65	259	259
Autres	426	426	330	330	341	341	339	339	1 436	1 436
	2 645	2 650	2 550	2 582	2 699	2 704	2 531	2 616	10 425	10 552
Bénéfice (perte) d'exploitation avant l'élément suivant	(126)	(131)	75	43	327	322	85	-	361	234
Ajustement de la provision pour enquêtes sur le fret, montant net	-	-	-	-	-	-	46	46	46	46
Bénéfice (perte) d'exploitation	(126)	(131)	75	43	327	322	131	46	407	280
Produits (charges) hors exploitation										
Intérêts créditeurs	2	2	4	4	4	4	9	9	19	19
Intérêts débiteurs	(78)	(83)	(133)	(138)	(86)	(90)	(81)	(86)	(378)	(397)
Intérêts capitalisés	-	-	-	-	-	-	1	1	1	1
Gain (perte) sur immobilisations	(1)	-	-	(1)	2	1	(8)	(1)	(7)	(1)
Gain (perte) sur instruments financiers comptabilisés à la juste valeur	2	2	(18)	(18)	5	5	8	8	(3)	(3)
Autres	-	(22)	-	(22)	-	(23)	(20)	(41)	(20)	(108)
	(75)	(101)	(147)	(175)	(75)	(103)	(91)	(110)	(388)	(489)
Bénéfice (perte) avant les éléments suivants	(201)	(232)	(72)	(132)	252	219	40	(64)	19	(209)
Participation ne donnant pas le contrôle	(3)	-	(3)	-	(1)	-	(2)	-	(9)	-
Gain (perte) de change	100	123	(156)	(189)	90	115	111	133	145	182
Bénéfice (perte) de la période avant impôts	(104) \$	(109) \$	(231) \$	(321) \$	341 \$	334 \$	149 \$	69 \$	155 \$	(27) \$

* Les ajustements estimatifs au bénéfice net au basculement aux IFRS visent à attirer l'attention sur les secteurs que la Société juge les plus significatifs. Ils ne sont pas dans leur forme définitive

17. Sensibilité des résultats

Les résultats financiers d'Air Canada sont exposés à de multiples facteurs tant internes qu'externes qui peuvent se répercuter de façon notable sur son résultat d'exploitation. Le tableau ci-dessous illustre, à titre indicatif, l'incidence financière qu'une variation donnée de l'une ou l'autre des hypothèses d'exploitation aurait été susceptible d'avoir de manière générale sur les résultats d'exploitation d'Air Canada. Ces indicateurs ont été établis en fonction des niveaux d'activité de 2010 et des estimations retenues en l'occurrence par la direction. Les effets ne sont pas cumulatifs, ils ne reflètent pas l'interdépendance des éléments et les résultats réels peuvent varier considérablement en raison d'un grand nombre de facteurs indépendants de la volonté d'Air Canada.

(en millions de dollars canadiens, sauf indication contraire)		2010		Incidence estimative favorable (défavorable) sur le résultat d'exploitation
Variable clé		Mesure	Facteur de sensibilité	
Mesures des produits				
Rendement unitaire (en cents)	Réseau	18,1	augmentation de 1 % du rendement	88 \$
	Canada	23,8		35 \$
Trafic (en millions de PMP)	Réseau	51 875	augmentation de 1 % du trafic	83 \$
	Canada	15 834		34 \$
Coefficient d'occupation (%)	Réseau	81,7	augmentation de 1 point	102 \$
PPSMO (en cents)	Réseau	14,8	augmentation de 1 % des PPSMO	86 \$
Mesures des charges				
Carburant – prix du WTI (en \$ US le baril) ¹⁾		78,3	augmentation de 1 \$ US le baril de WTI	(25) \$
Carburant – prix du kérosène (en cents CA le litre) ¹⁾		64,5	augmentation de 1 %	(24) \$
Charges par SMO (en cents)		16,4	augmentation de 1 % des CESMO	(104) \$
Taux de change				
de \$ CA à \$ US	1,00 \$ CA = 1 \$ US		augmentation de 1 cent du taux de change (ex. : de 1,01 \$ à 1,00 \$ CA pour 1 \$ US)	24 \$

1) Ne tient pas compte de l'effet des suppléments carburant et des opérations de couverture du carburant. Se reporter à la rubrique 12 du présent rapport de gestion pour un complément d'information sur les instruments dérivés liés au carburant d'Air Canada.

(en millions de dollars canadiens)		2010		Incidence estimative favorable (défavorable) sur le résultat avant impôts ¹⁾
Variable clé		Mesure	Facteur de sensibilité	
Taux de change				
de \$ CA à \$ US	1,00 \$ CA = 1 \$ US		augmentation de 1 cent du taux de change (ex. : de 1,01 \$ à 1,00 \$ CA pour 1 \$ US)	61 \$

1) Ne tient pas compte de l'effet des contrats de change à terme et des swaps de devises.

18. Facteurs de risque

Le texte ci-après ne recense pas tous les risques auxquels Air Canada peut faire face. D'autres risques, dont Air Canada n'a pas conscience ou qu'elle juge minimes pour le moment, pourraient se manifester ultérieurement et nuire considérablement à ses activités, à ses résultats d'exploitation et à sa situation financière.

Risques liés à Air Canada

Résultats d'exploitation

Avant d'entreprendre, le 30 septembre 2004, sa restructuration en vertu de la *Loi sur les arrangements avec les créanciers des compagnies* (la « LACC »), dans sa version modifiée, Air Canada a subi d'importantes pertes et il est possible qu'elle en subisse d'autres à l'avenir. De la date à laquelle elle s'est affranchie de la protection en vertu de la LACC jusqu'au 31 décembre 2010, Air Canada a cumulé des pertes totalisant 620 M\$. La conjoncture économique et divers facteurs décrits à la rubrique *Facteurs de risque* pourraient amener Air Canada à subir des pertes importantes. En dépit de ses initiatives stratégiques et commerciales, notamment les efforts visant à réduire ses coûts et à augmenter son chiffre d'affaires, Air Canada pourrait ne pas arriver à dégager une véritable rentabilité ni à atteindre les objectifs qu'elle s'est fixés, notamment ceux d'améliorer son rendement et d'atténuer les risques auxquels elle doit faire face sur le plan de la conjoncture économique, de la trésorerie, de la capitalisation des régimes de retraite, de la volatilité imprévisible des coûts du carburant et de ses autres frais.

Endettement

Le niveau d'endettement d'Air Canada est élevé et devrait le demeurer, notamment en raison des coûts fixes substantiels liés aux locations et au financement d'avions (notamment dans le cadre du placement privé de billets garantis de premier rang décrit à la rubrique 9.3 du présent rapport de gestion). En raison de la conjoncture économique difficile ou d'autres facteurs qui pourraient la toucher, il est possible qu'Air Canada ait, à l'avenir, à s'endetter encore davantage. Le niveau d'endettement actuel ou futur d'Air Canada pourrait avoir de graves conséquences. Par exemple, il pourrait : i) restreindre la capacité d'Air Canada d'obtenir du nouveau financement; ii) forcer Air Canada à consacrer une part substantielle des flux de trésorerie liés à son exploitation au remboursement de sa dette et de ses coûts fixes, ce qui réduirait d'autant les fonds disponibles à d'autres fins; iii) rendre Air Canada plus vulnérable à un ralentissement économique; iv) atténuer la flexibilité d'Air Canada en ce qui a trait à sa capacité de prévoir les pressions concurrentielles ainsi que l'évolution de la conjoncture et de s'y adapter.

La capacité d'Air Canada de s'acquitter de ses obligations de paiement sur sa dette dépendra, entre autres, du rendement futur de son exploitation et de sa capacité de refinancer sa dette au besoin. De plus, comme Air Canada est appelée à souscrire des emprunts portant intérêt à des taux variables, toute hausse des taux d'intérêt se répercutera sur ses intérêts débiteurs. Rien ne garantit qu'Air Canada serait à même de tirer de son exploitation suffisamment de liquidités pour assurer le service de sa dette et de ses obligations au titre des contrats de location-acquisition. Chacun de ces facteurs est, dans une large mesure, lui-même dépendant de facteurs d'ordre économique, financier, concurrentiel, réglementaire, opérationnel et autres qui, pour une bonne part, échappent à la volonté d'Air Canada.

Besoin de capitaux et de liquidités supplémentaires

Air Canada doit composer avec un certain nombre de difficultés, imputables entre autres aux conditions économiques, à la capitalisation des régimes de retraite, à la volatilité des prix du carburant, aux clauses restrictives de contrats qui pourraient l'obliger à fournir des dépôts de garantie à des contreparties, aux taux de change et à la concurrence accrue des transporteurs internationaux ou américains et des transporteurs à bas prix sur le segment intérieur. Ces facteurs, ainsi que d'autres facteurs et risques décrits dans le présent rapport de gestion, pourraient se répercuter sur la situation de trésorerie d'Air Canada. Pour faire face à ces défis et mener à bien la stratégie commerciale d'Air Canada, d'importantes liquidités et des dépenses d'exploitation et d'immobilisations considérables sont nécessaires ou devront être engagées à l'avenir. Si les flux de trésorerie qu'elle tire de son exploitation et ses fonds en caisse sont insuffisants, rien ne garantit qu'Air Canada continuera d'obtenir, en temps voulu et à des conditions qui lui conviennent, les fonds dont elle a besoin pour satisfaire à ses besoins de trésorerie et financer les dépenses d'exploitation et d'immobilisations requises pour surmonter ses difficultés et poursuivre la mise en œuvre de sa stratégie commerciale.

L'incapacité de réunir d'autres fonds, produits par son exploitation ou par un financement par capitaux propres ou emprunts, pourrait forcer Air Canada à retarder ou à abandonner, en totalité ou en partie, ses dépenses prévues ou à modifier sa stratégie commerciale, ce qui pourrait nuire gravement à ses activités, à ses résultats

d'exploitation et à sa situation financière. Par ailleurs, Air Canada pourrait se trouver en situation de désavantage si ses concurrents devaient disposer de liquidités plus importantes ou d'une capacité de réunir des fonds plus facilement ou à des conditions moins onéreuses.

Les cotes de solvabilité attribuées à Air Canada influent sur sa capacité d'accéder aux marchés financiers et sur sa situation de trésorerie. Rien ne garantit que ces cotes ne seront pas revues à la baisse, ce qui ajouterait aux coûts d'emprunt et d'assurance d'Air Canada, entraverait sa capacité d'attirer du capital, aurait un effet défavorable sur sa situation de trésorerie, limiterait sa capacité d'exercer ses activités et pourrait nuire gravement à ses activités, à ses résultats d'exploitation et à sa situation financière.

Conjoncture et contexte géopolitique

Les résultats d'exploitation d'une compagnie aérienne comme Air Canada sont très sensibles à la conjoncture et au contexte géopolitique, qui peuvent influencer sur la demande de transport aérien sur toutes les destinations en général ou sur certaines en particulier, et avoir une incidence sur les coûts d'exploitation d'Air Canada, sur ses cotisations et charges de retraite futures, les coûts du carburant, outre la disponibilité des capitaux et fournitures dont elle a besoin. Comme, à plus forte raison, les coûts fixes d'Air Canada sont substantiels, un repli économique prolongé ou marqué au Canada, aux États-Unis ou ailleurs dans le monde serait susceptible de nuire gravement à Air Canada ainsi qu'à ses activités, ses résultats d'exploitation et à sa situation financière.

Les tarifs aériens, tout comme la demande de transport aérien, ont beaucoup fluctué dans les années passées et peuvent fluctuer encore beaucoup à l'avenir. Air Canada n'est pas en mesure de prévoir avec certitude les conditions du marché ou les prix qu'elle pourra demander à ses clients. Les attentes de la clientèle peuvent évoluer rapidement et la demande de billets à bas prix peut limiter les possibilités de revenus. Les voyages, particulièrement les voyages d'agrément, constituent pour les consommateurs une dépense discrétionnaire. La demande à l'égard des voyages en classe Affaires et à la cabine de hauts rapports est également tributaire de la situation économique. Un repli économique en Amérique du Nord ou dans d'autres régions que dessert Air Canada, un climat d'instabilité géopolitique dans diverses régions du monde, l'intensification des inquiétudes que suscite l'incidence du transport aérien sur l'environnement et la tendance en faveur de modes de transport plus « verts » permettant aux consommateurs de réduire leurs déplacements pourraient aussi avoir pour conséquence de faire baisser la demande de transport aérien au Canada et à l'étranger et nuire considérablement à la rentabilité d'Air Canada.

Régimes de retraite

Les lois du Canada qui régissent les régimes de retraite prévoient l'évaluation périodique de la situation de capitalisation de chaque régime agréé selon les principes de la continuité de l'exploitation (en supposant l'existence indéfinie du régime) et de la solvabilité (en supposant la résiliation immédiate du régime).

Les évaluations de la solvabilité des régimes de retraite sont particulièrement sensibles aux taux d'intérêt à long terme et au rendement de l'actif des régimes, lesquels sont tributaires de divers facteurs, dont la conjoncture économique. Le taux d'intérêt servant au calcul de l'obligation au titre des prestations est un taux prescrit dérivé des taux d'intérêt des obligations à long terme du gouvernement du Canada. La détérioration des conditions économiques pourrait faire augmenter considérablement les obligations d'Air Canada au titre de la capitalisation de ses régimes de retraite, ce qui porterait un grand préjudice à ses activités, à ses résultats d'exploitation et à sa situation financière.

On se reportera à la rubrique 9.8 du présent rapport de gestion pour un complément d'information sur les obligations de capitalisation des régimes de retraite d'Air Canada. Plus particulièrement, à compter de 2014, le règlement de 2009 cessera d'être en vigueur et les obligations d'Air Canada en matière de capitalisation des régimes de retraite pourraient varier considérablement en fonction de plusieurs facteurs, dont la nouvelle réglementation, les hypothèses et les méthodes utilisées et l'évolution de la conjoncture (principalement en ce qui concerne le rendement de l'actif des régimes et les variations des taux d'intérêt). Un déficit de capitalisation des régimes de retraite ou l'omission ou l'incapacité d'Air Canada de verser les cotisations en espèces prévues à ses régimes de retraite agréés pourraient porter un grave préjudice à ses activités, à ses résultats d'exploitation et à sa situation financière.

Coûts du carburant

Le carburant a représenté la première charge en importance pour Air Canada en 2010, en pourcentage des charges d'exploitation. Le prix du carburant subit de grandes fluctuations sous l'influence des marchés internationaux, des événements géopolitiques et du taux de change entre les dollars américain et canadien. Air Canada ne peut prédire avec précision l'évolution des cours du carburant. Au cours des cinq dernières années, les prix du carburant ont augmenté et approché, voire atteint, des sommets historiques.

Une importante fluctuation des prix, ou encore le dépassement marqué des niveaux actuels, pourrait nuire gravement à Air Canada, à ses activités, à ses résultats d'exploitation et à sa situation financière. Étant donné la concurrence au sein du secteur du transport aérien, Air Canada pourrait ne pas être en mesure de transférer à ses clients les hausses des prix du carburant par voie de majorations tarifaires. Compte tenu des volumes de 2010, la direction estime qu'une variation de 1 \$ US du prix moyen du baril de brut West Texas Intermediate (« WTI ») aurait provoqué une variation d'environ 25 M\$ de la charge de carburant pour Air Canada en 2010 (avant prise en compte des suppléments carburant, des taux de change et des opérations de couverture du carburant), dans l'hypothèse où la capacité des vols serait demeurée inchangée, où les marges de raffinage entre le brut WTI et le carburéacteur seraient demeurées constantes et où les taux de change seraient demeurés stables.

Écart de change

Les résultats financiers d'Air Canada sont particulièrement sensibles aux fluctuations du dollar canadien. Plus précisément, Air Canada doit effectuer chaque année d'importantes sorties de fonds nettes en dollars américains, ce qui l'expose aux fluctuations des cours de change entre le dollar américain et le dollar canadien. La direction estime qu'au cours de 2010, une appréciation de 0,01 \$ du dollar canadien par rapport au dollar américain (par exemple, de 1,01 \$ à 1,00 \$ CA pour 1 \$ US) aurait pu avoir des répercussions favorables de l'ordre de 24 M\$ sur le résultat d'exploitation et de 61 M\$ sur le résultat avant impôts. À l'inverse, une baisse du taux de change aurait produit sur le résultat d'exploitation l'effet contraire. Air Canada engage des dépenses considérables en dollars américains au titre du carburant, des locations avions, des intérêts débiteurs, du service de la dette et des systèmes informatisés de réservations, alors qu'elle perçoit une part substantielle de son chiffre d'affaires en dollars canadiens. Une dépréciation sensible du dollar canadien par rapport au dollar américain ferait augmenter les coûts d'Air Canada par rapport à ceux de ses rivaux américains et porterait un grand préjudice à ses activités, à ses résultats d'exploitation et à sa situation financière. De plus, Air Canada pourrait ne pas être en mesure de couvrir adéquatement les risques associés à la fluctuation des taux de change.

Coûts de main-d'œuvre et relations de travail

Les coûts de main-d'œuvre constituent l'un des postes les plus importants parmi les charges d'exploitation d'Air Canada. Rien ne garantit qu'Air Canada parviendra à maintenir ces coûts à des niveaux qui ne nuiront pas à ses activités, aux résultats de son exploitation ni à sa situation financière. Rien ne garantit que les conventions collectives qu'elle conclura ultérieurement avec les syndicats représentant ses employés ou que les résultats des arbitrages se feront à des conditions qui cadrent avec les attentes d'Air Canada ou sont comparables à celles des conventions collectives conclues par ses concurrents. Les nouvelles conventions collectives ou l'issue des négociations, médiations ou arbitrages portant, notamment, sur les salaires et autres coûts de main-d'œuvre ou sur les règles d'exécution du travail pourraient faire monter les coûts de main-d'œuvre et d'autres charges, ce qui serait susceptible de porter un grand préjudice aux activités d'Air Canada, aux résultats d'exploitation ou à sa situation financière.

La majorité des employés d'Air Canada sont syndiqués. Les conventions collectives avec la majeure partie de la main-d'œuvre syndiquée ont été renouvelées ou prolongées en 2009 et expireront en 2011. Les grèves et lock-out sont légalement interdits pendant la durée de ces conventions ou pendant les négociations devant mener à leur renouvellement tant que certaines conditions préalables prescrites par le *Code canadien du travail* et s'appliquant aux syndicats représentant des salariés basés au Canada n'ont pas été satisfaites. Rien ne garantit que ces conventions pourront être de nouveau renouvelées sans conflit de travail ou action syndicale, ni qu'il n'y aura par ailleurs pas de conflit de travail ou d'action syndicale occasionnant une interruption ou perturbation du service d'Air Canada ou qui serait susceptible de nuire à la capacité de cette dernière d'exercer ses activités, ce qui, dans un cas comme dans l'autre, pourrait porter un grand préjudice à ses activités, à ses résultats d'exploitation et à sa situation financière.

De plus, un conflit ou arrêt de travail impliquant un groupe d'employés syndiqués de Jazz ou d'autres parties avec lesquelles Air Canada fait affaire porterait vraisemblablement un grand préjudice aux activités, aux résultats d'exploitation et à la situation financière d'Air Canada. De même, des conflits de travail chez les membres Star Alliance^{MD} risqueraient de faire baisser le trafic d'apport à Air Canada et pourraient, à terme, porter un grave préjudice aux activités, aux résultats d'exploitation et à la situation financière d'Air Canada.

L'aviation commerciale se caractérise par de faibles marges brutes et des coûts fixes élevés

Le secteur de l'aviation commerciale est caractérisé par la faiblesse des marges bénéficiaires brutes et par le niveau élevé des coûts fixes. Comme les coûts associés à l'exploitation d'un vol ne varient pas considérablement selon le nombre de passagers transportés, un changement même minime dans le nombre de passagers, les tarifs ou la composition du trafic pourrait avoir d'importantes répercussions sur les résultats d'exploitation d'Air Canada et sur sa situation financière. Ces caractéristiques représentent une contrainte que

la politique de tarification audacieuse pratiquée par les transporteurs à bas prix ne fait qu'exacerber en tirant les tarifs de transport aérien vers le bas. En conséquence, si le chiffre d'affaires accuse un manque à gagner par rapport au niveau prévu, les activités, les résultats d'exploitation et la situation financière d'Air Canada pourraient s'en ressentir durement. Comme Air Canada doit engager des coûts fixes substantiels, qui ne varient pas sensiblement avec sa capacité, si elle était dans l'obligation d'abaisser sa capacité globale ou de réduire le nombre de vols exploités, il se pourrait qu'elle n'arrive quand même pas à réduire certains de ses coûts fixes à court terme et qu'elle doive engager d'importants coûts de résiliation ou de restructuration, ce qui pourrait porter un grave préjudice à ses activités, à ses résultats d'exploitation et à sa situation financière.

Concurrence

Air Canada évolue dans un secteur où la concurrence est intense. Ces dernières années, plusieurs transporteurs ont fait leur entrée ou intensifié leur présence sur des marchés intérieurs, transfrontaliers et internationaux desservis par Air Canada ou annoncé leur intention de le faire.

Des transporteurs à bas prix canadiens et d'autres compagnies ont ainsi percé sur plusieurs marchés clés d'Air Canada au pays, y ont étendu leur présence ou ont annoncé leur intention de le faire. À l'instar de certains transporteurs américains, ils ont aussi percé sur les marchés transfrontaliers et des voyages d'agrément, ou y ont étendu leur présence. Certains transporteurs rivaux d'Air Canada, dont des compagnies américaines, pourraient remanier en profondeur leur organisation (notamment par voie de fusion ou d'acquisition, ce que certains ont déjà fait) de manière à réduire leur endettement et à abaisser leurs coûts d'exploitation, ce qui les avantagerait par rapport à Air Canada. Air Canada fait aussi face à une concurrence accrue sur les marchés internationaux à mesure que des transporteurs y augmentent leur capacité, soit en prenant de l'expansion, soit en réorientant leur capacité intérieure vers les marchés internationaux pour se soustraire à la concurrence des transporteurs à bas prix au pays.

Si des transporteurs canadiens à bas prix ou d'autres compagnies réussissaient ainsi à percer ou à étendre leurs ramifications sur les segments intérieur et transfrontalier d'Air Canada, ou si d'autres concurrents américains arrivaient à s'implanter sur le marché transfrontalier d'Air Canada, ou que des transporteurs arrivaient à étendre leurs ramifications sur les marchés internationaux où Air Canada est présente, cela pourrait porter un grand préjudice aux activités, à la situation financière et aux résultats d'exploitation d'Air Canada.

Air Canada doit par ailleurs affronter une vive rivalité tarifaire. La prédominance des transporteurs à bas prix, conjuguée à l'avènement de sites de voyages en ligne et d'autres filières de distribution de produits du voyage, a donné lieu à une augmentation substantielle des tarifs réduits et promotionnels proposés par des concurrents. La décision d'Air Canada d'égaliser ces prix réduits pour maintenir son trafic passagers ferait baisser les rendements, ce qui serait susceptible à son tour de nuire gravement à ses activités, à ses résultats d'exploitation et à sa situation financière. Qui plus est, la capacité d'Air Canada de réduire ses prix pour soutenir la concurrence d'autres transporteurs dépend de sa capacité de dégager des marges d'exploitation acceptables et pourrait se trouver entravée par des politiques d'intérêt public visant à encourager la concurrence. De même, les concurrents d'Air Canada continuent de mettre en œuvre des mesures incitatives et promotionnelles et, dans de nombreux cas, ils augmentent leurs dépenses à ce titre. La décision de modifier les programmes actuels d'Air Canada pour lui permettre de maintenir sa compétitivité et son trafic passagers pourrait faire monter ses coûts.

En outre, la concentration des compagnies aériennes pourrait accentuer encore davantage la concurrence, les compagnies issues de ces regroupements pouvant être en mesure de rivaliser plus efficacement avec Air Canada, ce qui ne manquerait pas de nuire considérablement à ses activités, à ses résultats d'exploitation et à sa situation financière.

Contraintes imposées par des clauses restrictives

Certains des arrangements financiers et autres contrats importants auxquels Air Canada est partie sont assortis de clauses restrictives (portant notamment sur le seuil de liquidité, le BAIIALA minimum, les ratios de couverture des charges fixes et les ratios de couverture de la dette) qui la limitent ou, dans certains cas, la bloquent carrément dans sa capacité de structurer ou d'exercer ses activités à sa guise, notamment parce qu'elles réduisent sa trésorerie, ou l'empêchent de contracter des emprunts, de créer des privilèges, de vendre des actifs, de verser des dividendes, d'engager des dépenses en immobilisations, et de se livrer à des acquisitions, fusions et regroupements d'entreprises ou à un changement de contrôle. Les autres ententes de financement ou contrats importants qu'elle pourrait souscrire à l'avenir risquent aussi d'être assortis de clauses qui la limiteraient dans sa marge de manœuvre opérationnelle et financière, ce qui pourrait nuire considérablement à sa capacité d'exercer ses activités et à sa rentabilité.

Tout manquement d'Air Canada à ses obligations contractuelles (notamment à ses clauses restrictives financières ou autres) ou toute défaillance de sa part quant au remboursement de ses emprunts et au paiement de ses coûts fixes pourrait avoir d'importantes conséquences, dont le devancement de certaines échéances, la retenue des produits perçus d'avance par des fournisseurs de services de carte de crédit, ou l'exercice d'autres recours par ses créanciers, bailleurs et autres parties contractantes qui pourraient entraîner, par ricochet, la défaillance au titre d'autres emprunts ou accords. Le cas échéant, Air Canada risque de ne pas être en mesure de rembourser cette dette par anticipation ou de s'acquitter de ses obligations aux termes de certains contrats, de verser les loyers sur ses avions ou de couvrir ses coûts fixes. De plus, les prêteurs pourraient saisir la totalité ou la quasi-totalité des actifs d'Air Canada à titre de garanties sur ses obligations.

On se reportera à la rubrique 9.1 du présent rapport de gestion pour un complément d'information sur les ententes d'Air Canada concernant le traitement des opérations par carte de crédit.

Redevances aéroportuaires et redevances de navigation

Dans la foulée des privatisations d'aéroports et des autorités de la navigation aérienne de la dernière décennie au Canada, les nouvelles régies aéroportuaires et autorités de la navigation aérienne ont considérablement augmenté leurs redevances. Bien que certaines d'entre elles aient diminué leurs redevances, si ces autorités, au Canada ou ailleurs, devaient augmenter leurs redevances, cela serait susceptible de gravement nuire aux activités, aux résultats d'exploitation et à la situation financière d'Air Canada.

Mesures stratégiques, commerciales, technologiques et autres

De manière à pouvoir exercer ses activités, atteindre ses objectifs et rester compétitive, Air Canada doit continuellement rechercher, financer et mettre en œuvre d'importantes mesures stratégiques, commerciales, technologiques et autres, comme celles qui concernent la restructuration du parc aérien, les processus administratifs, les technologies d'information, la gestion des revenus, la transformation des coûts, l'accroissement des produits passages liés à la cabine à haut rapport, l'expansion de la capacité de vol (notamment en ce qui a trait aux nouvelles liaisons), la transformation de la culture d'entreprise, les initiatives d'optimisation du service à la clientèle et d'autres mesures. Ces mesures, tout comme les modalités de leur établissement et de leur mise en œuvre, peuvent subir l'effet néfaste d'une foule de facteurs, dont bon nombre échappent à la volonté d'Air Canada. Ces facteurs englobent entre autres la bonne exécution des obligations de tiers, comme les fournisseurs, la bonne intégration de ces mesures aux autres activités et processus d'Air Canada, et l'adoption et l'acceptation de ces mesures par les clients, fournisseurs et employés d'Air Canada. L'incapacité de réaliser en temps opportun ces activités de recherche et de conception, d'investissement ou de mise en œuvre serait de nature à nuire à la capacité d'Air Canada d'exercer ses activités, d'atteindre ses objectifs et de rester compétitive, et risquerait de porter un grave préjudice à ses activités, à ses résultats d'exploitation et à sa situation financière.

Par exemple, l'un des piliers du plan d'affaires d'Air Canada est la restructuration de son parc grâce à l'introduction d'appareils 787 de Boeing neufs et plus efficaces. Un retard ou manquement dans l'exécution du plan de restructuration du parc d'Air Canada, notamment un retard supplémentaire dans la livraison des gros-porteurs par les avionneurs ou l'incapacité de retirer du service comme prévu certains appareils à la faveur de la mise en service d'appareils neufs, serait susceptible de nuire à la bonne exécution du plan d'affaires d'Air Canada et, à terme, de porter un grave préjudice à ses activités, à ses résultats et à sa situation financière.

Dépendance à l'égard des technologies

Air Canada dépend largement de systèmes techniques, notamment des logiciels et matériels informatiques et de télécommunications et des systèmes et technologies tournant sur Internet, pour exercer ses activités, accroître son chiffre d'affaires et réduire ses coûts. Ces moyens technologiques comprennent entre autres les systèmes de télécommunications d'Air Canada, ses sites Web, ses systèmes informatisés de réservations et de service à la clientèle dans les aéroports et les systèmes d'opérations aériennes.

Ces moyens technologiques peuvent être vulnérables à divers types d'arrêt accidentel, d'interruption ou d'abus attribuables, entre autres causes, aux actions ou omissions de fournisseurs tiers, à des catastrophes naturelles, des attentats terroristes, des défaillances des systèmes de télécommunications, des pannes d'électricité, des virus informatiques, des actes de piratage informatique, des intrusions ou usurpations et autres menaces pour la sûreté. Même si Air Canada investit continuellement dans des moyens et dispositifs de sûreté et des plans de rétablissement du service après sinistre, ces moyens et dispositifs pourraient ne pas être suffisants ou mis en œuvre adéquatement. Toute défaillance technique ou interruption ou tout abus de la sorte serait susceptible de nuire considérablement à l'exploitation de la Société et de porter un grand préjudice à ses activités, à ses résultats d'exploitation et à sa situation financière.

Approvisionnement et fournisseurs essentiels

La bonne marche d'Air Canada dépend notamment de sa capacité de se procurer des biens et services en quantités suffisantes, en temps opportun et à des conditions et coûts favorables, notamment dans les aéroports et auprès des autorités aéroportuaires et, entre autres, les fournitures essentielles à son exploitation, comme du carburant, des pièces de rechange, et des services de maintenance avions et d'entretien moteurs (y compris les services de maintenance que lui procure Aveos). Dans certains cas, Air Canada ne peut obtenir ces biens ou services qu'auprès d'un nombre limité de fournisseurs. Or, le passage à de nouveaux fournisseurs peut prendre beaucoup de temps et nécessiter l'engagement de ressources considérables. L'omission, le refus ou l'incapacité d'un fournisseur de fournir les biens ou services requis peut être attribuable à des causes multiples et diverses, dont bon nombre échappent à la volonté d'Air Canada. De plus, rien ne garantit que les fournisseurs d'Air Canada seraient en mesure de maintenir leur viabilité. Toute rupture de la chaîne d'approvisionnement d'Air Canada en biens ou services, notamment pour cause de manquement, de refus ou d'incapacité d'un fournisseur, ou liée à l'incapacité de se procurer ces biens ou services à des conditions ou prix ou dans des délais acceptables pour Air Canada, pourrait porter un grave préjudice à ses activités, à ses résultats d'exploitation et à sa situation financière.

Aéroplan

Grâce à son entente commerciale avec Aéroplan, Air Canada peut offrir à ses clients membres d'Aéroplan^{MD} la possibilité de gagner des milles Aéroplan^{MD}. En fonction de sondages réalisés auprès de la clientèle, la direction est d'avis que le fait de récompenser les clients avec des milles Aéroplan^{MD} constitue un facteur important dans leur décision de voyager par les lignes d'Air Canada et de Jazz, et contribue à les fidéliser. L'inexécution par Aéroplan de ses obligations envers Air Canada aux termes du contrat de participation et de services commerciaux d'Aéroplan et dans le cadre du programme Aéroplan^{MD} ou une interruption imprévue des services Aéroplan indépendante de la volonté d'Air Canada pourraient porter un grand préjudice aux activités, aux résultats d'exploitation et à la situation financière d'Air Canada.

Jazz

Aux termes du CAC de Jazz, Jazz transporte les clients d'Air Canada sur les marchés à faible trafic et les marchés à fort trafic en période creuse partout au Canada et sur certaines destinations aux États-Unis. Elle procure également un précieux trafic d'apport au réseau principal d'Air Canada. Aux termes du CAC de Jazz, Air Canada rémunère Jazz d'après certains des frais qu'elle engage. Air Canada rembourse également à Jazz, au prix coûtant, certains coûts refacturés pris en charge directement, comme les coûts de carburant, les redevances de navigation, les droits d'atterrissage et les redevances aéroportuaires. L'augmentation importante de ces coûts refacturés, l'inexécution des obligations contractuelles de Jazz envers Air Canada, l'interruption imprévue des services de Jazz ou la cessation des services de Jazz, tous des facteurs indépendants de la volonté d'Air Canada, pourraient porter un grave préjudice aux activités, aux résultats d'exploitation et à la situation financière d'Air Canada. En outre, le CAC de Jazz prévoit la taille minimale du parc aérien de Jazz et une garantie d'utilisation quotidienne minimale qui oblige Air Canada à verser certains paiements minimaux à Jazz, peu importe les heures de vol que cette dernière effectue pour le compte d'Air Canada.

Star Alliance^{MD}

Les ententes stratégiques et commerciales qu'Air Canada a conclues avec les membres du réseau Star Alliance^{MD} lui rapportent d'importantes retombées, notamment celles qui découlent de l'exploitation de vols à code multiple, de l'harmonisation des correspondances, de la réciprocité des programmes de fidélisation respectifs et de l'accès aux salons aéroportuaires des autres compagnies membres. Le fait pour un membre clé de quitter le réseau Star Alliance^{MD} ou d'être dans l'incapacité de s'acquitter de ses obligations au titre de ces ententes pourrait nuire gravement aux activités, aux résultats d'exploitation et à la situation financière d'Air Canada.

Interruptions ou perturbations de service

La bonne marche d'Air Canada repose essentiellement sur sa capacité d'exercer ses activités de façon ininterrompue dans plusieurs plaques tournantes, dont l'aéroport international Pearson-Toronto. Les retards ou les interruptions de service causés par des incidents liés à la sûreté ou à d'autres raisons, les conditions météorologiques et les conflits de travail des employés des aéroports, des bagagistes, des contrôleurs aériens et des autres travailleurs qui ne sont pas employés par Air Canada ou pour d'autres raisons indépendantes de la volonté d'Air Canada pourraient porter un grand préjudice à ses activités, à ses résultats d'exploitation et à sa situation financière.

Des conditions et facteurs d'ordre environnemental 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 et facteurs d'ordre environnemental, 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 des 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.

Litiges en cours

La Commission européenne, le département de la Justice des États-Unis et le Bureau de la concurrence du Canada ont enquêté ou enquêtent actuellement sur des pratiques de tarification des transports de fret qui seraient prétendument anticoncurrentielles, notamment l'imposition de suppléments carburant par plusieurs compagnies aériennes et autres exploitants de service de fret, y compris Air Canada. Les autorités en matière de concurrence ont demandé des renseignements à Air Canada dans le cadre de leur enquête. Air Canada collabore à ces enquêtes, qui sont susceptibles d'entraîner, ou qui ont entraîné, des actions en justice à son encontre et à l'encontre d'un certain nombre de compagnies aériennes et de transporteurs de fret de divers territoires de compétence. Air Canada a été citée comme partie défenderesse dans un certain nombre d'actions collectives engagées devant le tribunal fédéral de première instance aux États-Unis ainsi qu'au Canada et en Europe relativement à ces allégations. Air Canada a été ou pourrait être citée comme partie défenderesse ou impliquée par ailleurs dans ces actions ou dans d'autres actions collectives ou poursuites relativement à ces allégations.

En 2008, Air Canada a constaté une provision d'un montant estimatif provisoire de 125 M\$. Il s'agissait seulement d'une estimation qui se fonde sur l'avancement des enquêtes et des actions en justice à ce moment-là ainsi que sur l'évaluation par Air Canada de l'issue possible de certaines d'entre elles. La provision n'était pas liée aux actions en justice et enquêtes dans tous les territoires de compétence, mais seulement à celles pour lesquelles elle dispose de suffisamment d'information pour en établir une. Le 9 novembre 2010, Air Canada a annoncé que la Commission européenne avait rendu une décision condamnant 12 transporteurs de fret aérien (y compris les groupes de transporteurs connexes) pour avoir enfreint la loi sur la concurrence de la Commission européenne en fixant certains tarifs et frais de transport de fret à diverses époques entre 1999 et 2006. Air Canada fait partie des transporteurs visés et se voit imposer une amende de 21 037 500 euros (environ 29,4 M\$ CA à un taux de change de 1,3970 \$). Le montant de l'amende est inclus dans la provision de 125 M\$ constituée par Air Canada en 2008. Air Canada a interjeté appel de cette décision et a déposé une requête en annulation de la décision auprès de la Cour générale européenne. Au premier trimestre de 2011, Air Canada paiera l'amende imposée comme elle est tenue de le faire, en attendant l'issue de l'appel.

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

En février 2006, Jazz a entamé des actions en justice devant la Cour supérieure de justice de l'Ontario contre Porter Airlines Inc. (« Porter ») et d'autres parties défenderesses (collectivement avec Porter, les « parties défenderesses dans l'affaire Porter ») après avoir appris qu'elle serait exclue de l'exploitation au départ de l'aéroport municipal Billy Bishop de Toronto. Le 26 octobre 2007, les parties défenderesses dans l'affaire Porter ont déposé une demande reconventionnelle à l'endroit de Jazz et d'Air Canada invoquant diverses violations de la loi sur la concurrence et arguant notamment que la relation commerciale entre Jazz et Air Canada contrevient aux lois canadiennes sur la concurrence, et réclamant 850 M\$ en dommages-intérêts. Le 16 octobre 2009, Jazz a abandonné sa poursuite intentée contre Porter devant la Cour supérieure de justice de l'Ontario.

Parallèlement aux actions devant la Cour supérieure de justice de l'Ontario, Jazz a entamé une procédure de contrôle judiciaire à l'encontre de l'Administration portuaire de Toronto devant la Cour fédérale du Canada portant sur l'accès de Jazz à l'aéroport municipal Billy Bishop de Toronto. Les parties défenderesses dans l'affaire Porter ont obtenu le statut d'intervenant et de partie relativement à cette procédure. En janvier 2008,

Porter a déposé une défense et demande reconventionnelle à l'encontre de Jazz et d'Air Canada, comportant des allégations et des demandes de dommages-intérêts semblables à celles de la demande reconventionnelle déposée devant la Cour supérieure de justice de l'Ontario. En mars 2010, Jazz a abandonné sa poursuite déposée devant la Cour fédérale du Canada contre l'Administration portuaire de Toronto. Le 14 mai 2010, Porter a déposé une demande d'abandon de sa demande reconventionnelle auprès de la Cour fédérale du Canada.

La demande reconventionnelle déposée par Porter devant la Cour supérieure de justice de l'Ontario contre Jazz et Air Canada a été suspendue jusqu'à l'issue de la poursuite déposée devant la Cour fédérale du Canada. En janvier 2011, Porter a déposé une requête visant à lever la suspension de la demande reconventionnelle et à la reprendre. La direction maintient que la demande reconventionnelle présentée par Porter n'est pas fondée.

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

Le Syndicat canadien de la fonction publique (« SCFP »), qui représente les agents de bord d'Air Canada, a déposé devant la Commission canadienne des droits de la personne une plainte de disparité salariale basée sur le sexe. Le SCFP allègue que le groupe des agents de bord, à prédominance féminine, devrait toucher le même salaire que les groupes des mécaniciens et des pilotes, à prédominance masculine, car ils exécutent du travail de même valeur. La plainte remonte à 1991, mais elle n'a pas été instruite en raison d'un litige quant à savoir si les trois groupes de salariés relevaient du même « établissement » au sens où l'entend la *Loi canadienne sur les droits de la personne*. Le 26 janvier 2006, la Cour suprême du Canada a statué que les trois groupes relevaient effectivement du même établissement et renvoyé l'affaire devant la Commission canadienne des droits de la personne, qui peut maintenant procéder à l'évaluation des plaintes du SCFP. Le 16 mars 2007, la Commission canadienne des droits de la personne a demandé la tenue d'une enquête au sujet de cette plainte, enquête qui est en cours. Air Canada estime que l'enquête révélera qu'elle se conforme aux dispositions de la *Loi canadienne sur les droits de la personne* en matière de parité salariale. Cependant, la direction a déterminé qu'il n'est pas possible actuellement de prédire avec un quelconque degré de certitude l'issue définitive de l'enquête de la Commission.

Air Canada est partie à des poursuites dans lesquelles sont contestées les dispositions concernant la retraite obligatoire de certaines de ses conventions collectives, y compris la convention collective conclue avec l'Association des pilotes d'Air Canada qui intègre les dispositions des régimes de retraite s'appliquant aux pilotes et les forçant à prendre la retraite à 60 ans. Air Canada oppose une défense à ses contestations. À l'heure actuelle, il n'est pas possible de déterminer avec un degré quelconque de certitude si un échec éventuel de la défense opposée par Air Canada à ces contestations entraînera un passif financier. Le cas échéant, ce passif financier ne serait cependant pas important.

Litiges éventuels

Dans l'exercice de leurs activités ou relativement à l'interprétation d'ententes existantes, les compagnies aériennes s'exposent à des réclamations et poursuites, dont des recours collectifs. Les litiges ou les réclamations à venir pourraient avoir un effet néfaste sur Air Canada ou ses activités et ses résultats d'exploitation.

Personnel essentiel

La capacité d'Air Canada de mener à bien son plan d'entreprise est tributaire de l'expérience de ses dirigeants et autres employés clés, ainsi que de la connaissance qu'ils ont du milieu. Toute rotation de personnel importante à la tête ou dans des secteurs clés d'Air Canada serait de nature à nuire gravement à Air Canada, à ses activités, à ses résultats d'exploitation et à sa situation financière. De plus, Air Canada pourrait ne pas être en mesure d'attirer et de fidéliser les éléments qualifiés dont elle pourrait avoir besoin à l'avenir.

Risques liés au secteur de l'aviation commerciale

Attentats terroristes et mesures de sûreté

Les attentats terroristes du 11 septembre 2001 et ceux qui les ont suivis, tout particulièrement au Moyen-Orient, en Asie du Sud-Est, en Europe et aux États-Unis, créent un climat d'incertitude chez les voyageurs. Un attentat (ou une tentative d'attentat) (que ce soit au pays ou à l'étranger, ou que cela concerne Air Canada, un autre transporteur ou aucun transporteur) et le resserrement des mesures de sûreté, comme

les restrictions visant le contenu des bagages de cabine ou les exigences à l'égard des documents d'identité ainsi que les procédures de détection visant les passagers, pourraient avoir de profondes répercussions sur la demande passagers en général et sur le nombre de passagers empruntant les vols d'Air Canada en particulier. Il pourrait en outre donner lieu à une hausse substantielle des primes d'assurance et d'autres coûts, et au resserrement de la sûreté aéroportuaire. La réduction des produits passages ainsi que la hausse des coûts, comme les primes d'assurance, les coûts liés à la sûreté et d'autres coûts, pourraient porter un grand préjudice aux activités, aux résultats d'exploitation et à la situation financière d'Air Canada.

Épidémies (SRAS, grippe H1N1 et autres)

L'écllosion de plusieurs foyers du syndrome respiratoire aigu sévère (« SRAS ») dans le monde en 2003, et les mesures subséquentes de l'Organisation mondiale de la santé (« OMS »), notamment un avertissement aux voyageurs les invitant à ne pas effectuer de voyages non essentiels à Toronto, au Canada, ont durement touché la demande passagers sur les destinations d'Air Canada et grandement nuï au trafic sur l'ensemble du réseau. Une vague de grippe H1N1 ou autre, une résurgence du SRAS ou toute autre épidémie (au pays comme à l'étranger) ou encore la publication d'avertissements aux voyageurs de la part de l'OMS ou d'autres autorités (visant des villes ou régions du Canada ou d'autres pays) pourrait considérablement nuire à la demande passagers. La réduction du trafic qui en résulterait dans les marchés desservis par Air Canada serait susceptible de porter un grand préjudice aux activités, aux résultats d'exploitation et à la situation financière d'Air Canada.

Sinistres et accidents

De par la nature de ses activités principales, Air Canada s'expose à des poursuites en responsabilité, y compris des réclamations portant sur des blessures graves ou des décès, qui pourraient être intentées contre elle à la suite d'accidents ou de sinistres mettant en cause des appareils ayant transporté des clients d'Air Canada ou des appareils d'autres transporteurs dont elle a assuré la maintenance ou la réparation. Rien ne garantit que la couverture d'assurance d'Air Canada suffirait pour se prémunir contre une ou plusieurs réclamations d'envergure et toute insuffisance pourrait être importante. Sans compter qu'un accident ou sinistre mettant en cause un appareil d'Air Canada ou un appareil d'un autre transporteur dont elle a assuré la maintenance en ligne pourrait nuire à la réputation d'Air Canada sur le plan de la sécurité et, par ricochet, porter un grand préjudice à ses activités, à ses résultats d'exploitation et à sa situation financière.

Caractère saisonnier des activités, autres facteurs et résultats précédents

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

Comme cela est décrit ailleurs, la demande passagers et le prix des voyages aériens sont également fonction de facteurs tels la conjoncture économique et le contexte géopolitique, les conflits armés, les risques de conflits armés ou d'attentats terroristes, les tarifs et les conditions météorologiques. En raison notamment de ces facteurs, les résultats d'exploitation pour une période intermédiaire ne sont pas nécessairement révélateurs des résultats d'exploitation d'un exercice complet, pas plus que les résultats d'exploitation pour une période donnée ne sauraient nécessairement être révélateurs des résultats d'une période à venir.

Réglementation

Le secteur de l'aviation commerciale est assujéti à de multiples lois et règlements tant canadiens qu'étrangers qui régissent, entre autres, les questions de sûreté, de sécurité, de protection des renseignements personnels, de licences, de concurrence, d'environnement (dont les niveaux sonores et les émissions de carbone) et, dans une certaine mesure, de tarification. Par exemple, de nouvelles lois ou des projets de loi ont été envisagés ou adoptés concernant les émissions de carbone dans le secteur aéronautique. Ces mesures législatives comprennent notamment des mécanismes basés sur le marché appelés systèmes d'échange d'émissions qui sont envisagés ou mis en œuvre pour réduire les émissions de carbone en établissant des quotas d'émissions et en exigeant des exploitants aériens de payer pour un certain pourcentage de ces quotas. La mise en place de règlements ou décisions supplémentaires, y compris ceux qui portent sur les émissions de carbone, par Transports Canada, le Bureau de la concurrence, le Tribunal de la concurrence, l'Office des transports du Canada ou d'autres organes publics nationaux ou étrangers, serait susceptible de porter un grand préjudice aux activités, aux résultats d'exploitation et à la situation financière d'Air Canada.

L'Union européenne a adopté une loi portant sur un système d'échange de quotas d'émissions, notamment les émissions de carbone issues de l'aviation à compter de janvier 2012, qui vise entre autres les vols reliant le Canada et les pays de l'Union européenne. La loi obligerait les exploitants aériens à surveiller leur consommation de carburant et leurs émissions de carbone ainsi qu'à déclarer l'information connexe. Bien que l'on s'attende à ce que cette loi accroisse les coûts liés à l'achat de quotas d'émissions, l'incidence financière nette dépendra en partie de la possibilité et du montant du recouvrement de ces coûts, notamment sous la forme de hausses des tarifs passages et fret.

L'accès des compagnies aériennes canadiennes aux lignes internationales est régi par des ententes conclues entre le gouvernement canadien et des gouvernements étrangers. Un changement de politique de transport par les autorités canadiennes ou étrangères pourrait entraîner la modification ou la résiliation de ces ententes et se répercuter négativement sur Air Canada et ses activités internationales.

Air Canada est assujettie aux lois du Canada et d'autres pays en matière de confidentialité des renseignements sur les passagers et les employés, notamment en ce qui concerne les systèmes d'information préalable sur les passagers et l'accès aux systèmes de réservations des compagnies aériennes, lois qui ne sont pas toujours compatibles d'un pays à l'autre. L'obligation de se conformer à ces cadres de réglementation devrait entraîner des charges d'exploitation supplémentaires et pourrait avoir un effet défavorable important sur Air Canada, ses activités, ses résultats d'exploitation et sa situation financière.

Rien ne garantit que des lois ou règlements ne seront pas adoptés ou modifiés éventuellement qui imposent des exigences ou des restrictions supplémentaires pouvant avoir un effet néfaste sur les activités d'Air Canada, ses résultats d'exploitation et sa situation financière.

Augmentation des frais d'assurance

Depuis les attentats du 11 septembre 2001, le secteur des assurances de l'aviation réévalue en permanence les risques posés par les actes terroristes qu'il est prêt à couvrir et cela pourrait se répercuter tant sur certains assureurs actuels d'Air Canada que sur sa propre assurabilité à l'avenir. Dans l'éventualité où les assureurs actuels d'Air Canada ne pourraient ou ne voudraient lui fournir une couverture d'assurance et en l'absence de mesures du gouvernement du Canada visant à fournir la couverture nécessaire, les frais d'assurance d'Air Canada pourraient augmenter davantage et la placer en contravention de certaines prescriptions réglementaires ou dispositions contractuelles l'obligeant à maintenir en vigueur une assurance donnée, ce qui pourrait avoir un effet défavorable important sur ses activités, ses résultats d'exploitation et sa situation financière.

Assurance responsabilité civile contre le risque de guerre

Il se pourrait que le gouvernement du Canada cesse de fournir une assurance responsabilité civile contre le risque de guerre, assurance qu'il fournit actuellement à Air Canada et à d'autres transporteurs au Canada. S'il devait cesser de fournir une pareille garantie ou qu'il la modifie, Air Canada et les autres intervenants du secteur n'auraient d'autre choix que de se tourner vers des assureurs commerciaux pour obtenir cette protection. Air Canada estime qu'il lui en coûterait environ 5 M\$ US par année pour obtenir cette garantie. Les solutions de rechange, comme celles que préconisent l'Organisation de l'aviation civile internationale (« OACI ») et l'Association du transport aérien international (« IATA »), n'ont pas été mises en place comme prévu, en raison des actions entreprises par d'autres pays et de la mise récente sur le marché de nouveaux produits d'assurance. L'OACI et l'IATA poursuivent leurs efforts dans ce domaine, mais il ne semble pas permis d'envisager une solution mondiale dans un avenir immédiat ou rapproché. Comme le gouvernement fédéral américain a institué son propre système d'assurances en vue de couvrir le risque que courent ses transporteurs, le régime d'assurance mondial se trouve privé d'un de ses grands piliers.

19. Contrôles et procédures

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

La Société s'est dotée des contrôles et procédures de présentation de l'information financière visant à fournir une assurance raisonnable que toute l'information pertinente est dûment présentée au président et chef de la direction (le « chef de la direction »), à son vice-président général et chef des Affaires financières (le « chef des Affaires financières ») et à son 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 établis par la direction, sous la supervision du chef de la direction et du chef des Affaires financières de la Société, et avec leur concours, en vue de fournir une assurance raisonnable quant à la fiabilité de l'information financière et à la préparation des états financiers de la Société à des fins de publication conformément aux PCGR.

La Société déposera des attestations, signées par son chef de la direction et son chef des Affaires financières, auprès des Autorités canadiennes en valeurs mobilières (« ACVM »), au moment du dépôt de la notice annuelle de la Société. Dans ces documents, le chef de la direction et le chef des Affaires financières de la Société attestent, en application du *Règlement 52-109*, de l'adéquation de l'information financière communiquée, de la conception et de l'efficacité des contrôles et procédures de communication de l'information financière de la Société, et de la conception et de l'efficacité des contrôles internes à l'égard de l'information financière. Le chef de la direction et le chef des Affaires financières de la Société attestent également de l'adéquation de l'information financière publiée dans les documents intermédiaires déposés auprès des autorités de réglementation. Dans ces documents intermédiaires, le chef de la direction et le chef des Affaires financières de la Société attestent en outre de la conception des contrôles et procédures de communication de l'information financière de la Société et de la conception des contrôles internes à l'égard de l'information financière.

Le Comité de vérification, des finances et du risque de la Société a examiné le présent rapport de gestion ainsi que les états financiers consolidés vérifiés, et le Conseil d'administration de la Société 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, sous la supervision du chef de la direction et du chef des Affaires financières de la Société, et de concert avec eux, a évalué l'efficacité des contrôles et procédures de communication de la Société (aux termes du *Règlement 52-109*) et a conclu, au 31 décembre 2010, que ces contrôles et procédures étaient efficaces.

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

La direction, sous la supervision du chef de la direction et du chef des Affaires financières de la Société, et avec leur concours, a évalué l'efficacité des contrôles internes à l'égard de l'information financière (aux termes du *Règlement 52-109*). Pour ce faire, elle est partie des critères définis dans le cadre intégré de contrôle interne du Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission (« COSO »). Se fondant sur cette évaluation, la direction ainsi que le chef de la direction et le chef des Affaires financières ont conclu qu'au 31 décembre 2010, les contrôles internes à l'égard de l'information financière de la Société étaient efficaces. Cette évaluation a pris en compte la politique de la Société en matière de communication d'informations financières et le fonctionnement du Comité sur la politique d'information financière.

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 de la Société au cours de l'exercice terminé le 31 décembre 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.

20. Mesures financières hors PCGR

BAIIALA

Le BAIIALA 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 désuétude et locations avions. Cette unité de mesure donne un aperçu des résultats d'exploitation avant les coûts de location avions et l'amortissement et la désuétude, 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 BAIIALA 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 BAIIALA (avant la réduction nette de 46 M\$ de la provision pour enquêtes sur le fret) et le BAIIALA d'Air Canada sont rapprochés du résultat d'exploitation comme suit :

(en millions de dollars canadiens)	Quatrièmes trimestres			Exercices		
	2010	2009	Variation (\$)	2010	2009	Variation (\$)
Bénéfice (perte) d'exploitation selon les PCGR avant ajustement de la provision pour enquêtes sur le fret, montant net	85 \$	(83) \$	168 \$	361 \$	(316) \$	677 \$
Rajouter :						
Locations avions	84	85	(1)	346	335	11
Amortissement et désuétude	165	165	-	679	660	19
BAIIALA avant ajustement de la provision pour enquêtes sur le fret, montant net¹⁾	334 \$	167 \$	167 \$	1 386 \$	679 \$	707 \$
Rajouter :						
Ajustement de la provision pour enquêtes sur le fret, montant net	46	-	46	46	-	46
BAIIALA	380 \$	167 \$	213 \$	1 432 \$	679 \$	753 \$

1) Au premier trimestre de 2008, Air Canada a inscrit 125 M\$ au titre de la provision pour enquêtes sur le fret. Au quatrième trimestre de 2010, Air Canada a diminué cette provision d'un montant net de 46 M\$.

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)	Quatrièmes trimestres			Exercices		
	2010	2009	Variation (\$)	2010	2009	Variation (\$)
Charges d'exploitation selon les PCGR	2 531 \$	2 431 \$	100 \$	10 425 \$	10 055 \$	370 \$
Retrancher :						
Carburant avions	(640)	(601)	(39)	(2 652)	(2 448)	(204)
Charges d'exploitation, exclusion faite de la charge de carburant	1 891 \$	1 830 \$	61 \$	7 773 \$	7 607 \$	166 \$

21. Glossaire

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

BIIIALA — 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 la désuétude et les locations avions. Cette unité de mesure donne un aperçu des résultats d'exploitation avant l'amortissement et la désuétude 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 20 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 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.

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

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.

Tonne-mille effective (TME) — Produit mathématique correspondant au tonnage multiplié par la distance de transport.

Tonne-mille payante (TMP) — Produit mathématique correspondant au poids (en tonnes) de la cargaison transportée multiplié par la distance de transport exprimée en milles.