



**Deuxième trimestre 2010**  
Rapport de gestion



Le 5 août 2010

## TABLE DES MATIÈRES

<b>1. Points saillants .....</b>	<b>1</b>
<b>2. Introduction.....</b>	<b>2</b>
<b>3. Aperçu général .....</b>	<b>4</b>
<b>4. Résultats d'exploitation – Comparaison des deuxièmes trimestres de 2010 et de 2009 .....</b>	<b>6</b>
<b>5. Résultats d'exploitation – Comparaison des premiers semestres de 2010 et de 2009 .....</b>	<b>19</b>
<b>6. Parc aérien .....</b>	<b>28</b>
<b>7. Gestion financière et gestion du capital .....</b>	<b>29</b>
7.1    Situation financière.....	29
7.2    Dette nette ajustée .....	30
7.3    Situation de trésorerie .....	30
7.4    Fonds de roulement .....	32
7.5    Flux de trésorerie consolidés .....	33
7.6    Dépenses en immobilisations et contrats de financement connexes.....	34
7.7    Obligations contractuelles .....	34
7.8    Obligations de capitalisation des régimes de retraite.....	35
7.9    Capital social.....	36
<b>8. Résultats financiers trimestriels .....</b>	<b>37</b>
<b>9. Instruments financiers et gestion du risque.....</b>	<b>38</b>
<b>10. Méthodes comptables.....</b>	<b>42</b>
10.1    État d'avancement du plan de conversion aux Normes internationales d'information financières.....	42
<b>11. Arrangements hors bilan .....</b>	<b>42</b>
<b>12. Opérations entre apparentés.....</b>	<b>43</b>
<b>13. Facteurs de risque.....</b>	<b>44</b>
<b>14. Contrôles et procédures .....</b>	<b>45</b>
<b>15. Mesures financières hors PCGR .....</b>	<b>46</b>
<b>16. Glossaire .....</b>	<b>47</b>

## 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 les montants par action ou indication contraire)	Deuxièmes trimestres			Premiers semestres		
	2010	2009	Variation (\$)	2010	2009	Variation (\$)
<b>Données financières</b>						
Produits d'exploitation	2 625	2 330	295	5 144	4 721	423
Bénéfice (perte) d'exploitation	75	(113)	188	(51)	(301)	250
Charges hors exploitation	(147)	(80)	(67)	(222)	(189)	(33)
Perte avant participation sans contrôle, écart de change et impôts	(72)	(193)	121	(273)	(490)	217
Bénéfice (perte) de la période	(203)	155	(358)	(288)	(245)	(43)
Marge d'exploitation (%)	2,9 %	(4,8) %	7,7 pts	(1,0) %	(6,4) %	5,4 pts
BAIHALA <sup>1)</sup>	333	135	198	471	192	279
Marge de BAIHALA (%) <sup>1)</sup>	12,7 %	5,8 %	6,9 pts	9,2 %	4,1 %	5,1 pts
Trésorerie, équivalents de trésorerie et placements à court terme	1 815	907	908	1 815	907	908
Flux de trésorerie disponibles <sup>2)</sup>	297	(140)	437	512	(79)	591
Ratio emprunts-capitaux propres ajusté (%) <sup>3)</sup>	81,0 %	89,7 %	(8,7) pts	81,0 %	89,7 %	(8,7) pts
Résultat de base et dilué par action	(0,72) \$	1,55 \$	(2,27) \$	(1,03) \$	(2,45) \$	1,42 \$
<b>Statistiques d'exploitation</b>						
Passagers-milles payants (PMP) (en millions)	12 896	11 862	8,7	24 588	22 846	7,6
Sièges-milles offerts (SMO) (en millions)	15 523	14 735	5,3	30 250	28 557	5,9
Coefficient d'occupation (%)	83,1 %	80,5 %	2,6 pts	81,3 %	80,0 %	1,3 pt
Produits passages par PMP (en cents)	17,9	17,3	3,3	17,9	17,8	0,6
Produits passages par SMO (en cents)	14,8	13,9	6,6	14,5	14,2	2,2
Produits d'exploitation par SMO (en cents)	16,9	15,8	7,0	17,0	16,5	2,9
Charges d'exploitation par SMO (CESMO) (en cents)	16,4	16,6	(0,9)	17,2	17,6	(2,3)
CESMO, exclusion faite de la charge de carburant (en cents)	12,2	12,7	(4,2)	12,9	13,5	(4,2)
Effectif moyen (en milliers d'ETP) <sup>4)</sup>	23,1	23,2	(0,8)	23,0	23,0	-
Avions en service à la clôture de la période <sup>5)</sup>	328	334	(1,8)	328	334	(1,8)
Utilisation moyenne du parc aérien (en heures par jour) <sup>6)</sup>	9,7	9,2	5,4	9,6	9,2	4,9
Longueur moyenne des étapes (en milles) <sup>6)</sup>	853	837	1,9	855	839	1,9
Prix du litre de carburant (en cents) <sup>7)</sup>	71,1	65,4	8,7	70,9	68,3	3,8
Consommation de carburant (en millions de litres)	924	870	6,2	1 796	1 697	5,8

- 1) Le BAIHALA (à savoir le bénéfice avant intérêts, impôts, amortissement et locations d'avions) n'est pas une mesure financière reconnue par les PCGR. Voir la rubrique 15, Mesures financières hors PCGR, ci-après pour un rapprochement du BAIHALA au résultat d'exploitation.
- 2) Les flux de trésorerie disponibles (à savoir les flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation plus les nouvelles immobilisations) n'est pas une mesure financière reconnue par les PCGR. On se reportera à la rubrique 7.5 pour un complément d'information à cet égard.
- 3) La dette nette ajustée (à savoir le total de la dette moins la trésorerie, les équivalents de trésorerie et les placements à court terme, plus les contrats de location-exploitation immobilisés) n'est pas une mesure financière reconnue par les PCGR. Voir la rubrique 7.2 du présent rapport de gestion pour un complément d'information à cet égard.
- 4) Rend compte des équivalents temps plein (« ETP ») à Air Canada, à l'exclusion des ETP à Jazz et chez des transporteurs tiers exerçant leurs activités au titre de contrats d'achat de capacité avec Air Canada.
- 5) Comprend les avions de Jazz visés par le CAC de Jazz.
- 6) À l'exclusion des vols nolisés et des transporteurs tiers exerçant leurs activités au titre de contrats d'achat de capacité, sauf les avions de Jazz visés par le CAC de Jazz.
- 7) Compte tenu des frais de transport et déduction faite des résultats de couverture du carburant.

## **2. Introduction**

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

Le rapport de gestion du deuxième trimestre de 2010 présente les résultats financiers d'Air Canada tels qu'ils sont perçus par sa direction ainsi qu'une analyse des résultats financiers d'Air Canada pour le deuxième trimestre et le premier semestre de 2010. Ce rapport doit être lu en parallèle avec les états financiers consolidés intermédiaires non vérifiés du deuxième trimestre de 2010 et les notes s'y rapportant, ainsi qu'avec les états financiers consolidés vérifiés de 2009 et les notes et rapport de gestion s'y rapportant. Sauf indication contraire, l'information financière ici présentée est conforme aux principes comptables généralement reconnus (« PCGR ») du Canada. Les états financiers consolidés non vérifiés d'Air Canada pour le deuxième trimestre de 2010 ont été établis conformément aux méthodes comptables présentées dans la note 2 afférente aux états financiers consolidés vérifiés de 2009 d'Air Canada. Sauf indication du contraire, tous les montants sont exprimés en dollars canadiens. La rubrique 16, *Glossaire*, donne l'explication des principaux termes utilisés dans le présent document. Sauf indication contraire, le présent rapport de gestion est actuel au 4 août 2010.

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

Le 5 août 2010, Air Canada a publié dans un communiqué ses résultats du deuxième trimestre de 2010. Ce communiqué peut être consulté sur le site Web d'Air Canada au [aircanada.com](http://aircanada.com) ou sur SEDAR au [www.sedar.com](http://www.sedar.com). Pour un complément d'information sur les documents publics d'Air Canada, dont sa notice annuelle, il y a lieu de consulter le site Web d'Air Canada au [aircanada.com](http://aircanada.com) ou sur SEDAR au [www.sedar.com](http://www.sedar.com).

### **MISE EN GARDE CONCERNANT LES ÉNONCÉS PROSPECTIFS**

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

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

d'information ou d'événements qui pourraient se produire par la suite ou pour quelque autre motif, sauf si elle y est tenue par la réglementation en valeurs mobilières applicable.

Air Canada a formulé des hypothèses pour l'élaboration et la formulation de ses énoncés prospectifs. Elle a présumé notamment que l'économie nord-américaine poursuivrait sa lente reprise en 2010. Air Canada a également présumé que le dollar canadien se négocierait en moyenne à 1,04 \$ CA pour 1,00 \$ US au troisième trimestre de 2010 et pour l'ensemble de 2010, et que le cours du carburant s'établirait en moyenne à 0,67 \$ le litre pour le troisième trimestre de 2010 et à 0,69 \$ le litre pour l'ensemble de 2010 (dans les deux cas, compte non tenu des positions de couverture en place).

### **3. Aperçu général**

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

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

Pour son deuxième trimestre de 2010, Air Canada a inscrit une perte nette de 203 M\$, soit 0,72 \$ par action après dilution, comparativement à un bénéfice net de 155 M\$, ou 1,55 \$ par action après dilution, au deuxième trimestre de 2009. La perte nette d'Air Canada pour le deuxième trimestre de 2010 tient compte d'une charge de 54 M\$ liée aux intérêts débiteurs sur sa facilité de crédit à terme garantie et d'une perte de change de 156 M\$ principalement attribuable à la dépréciation du dollar canadien entre le 31 mars et le 30 juin 2010. Pour 1 \$ US, le taux de change à midi, le 30 juin 2010, était de 1,0606 \$ CA, tandis qu'il était de 1,0156 \$ CA le 31 mars 2010, à midi. Le bénéfice net du deuxième trimestre de 2009 tenait compte d'un gain de change de 355 M\$.

Pour le deuxième trimestre de 2010, Air Canada a dégagé un bénéfice d'exploitation de 75 M\$, soit une amélioration de 188 M\$ par rapport à la perte d'exploitation de 113 M\$ constatée au deuxième trimestre de 2009. Air Canada a vu son horaire de vols transatlantiques perturbé par la fermeture de l'espace aérien européen du 15 au 20 avril, par suite d'une éruption volcanique survenue en Islande. Air Canada estime à environ 20 M\$ le manque à gagner lié aux répercussions de cet événement sur le bénéfice d'exploitation de son deuxième trimestre. Le BAIIALA se chiffre à 333 M\$ pour le deuxième trimestre de 2010, contre un BAIIALA de 135 M\$ au deuxième trimestre de 2009, soit une hausse de 198 M\$. On se reportera à la rubrique 15, *Mesures financières hors PCGR*, pour un complément d'information. Le BAIIALA de 333 M\$ et le bénéfice d'exploitation de 75 M\$ d'Air Canada se situent dans les fourchettes préliminaires de 320 M\$ à 340 M\$ et de 60 M\$ à 80 M\$, respectivement, qu'Air Canada avaient annoncées dans son communiqué du 20 juillet 2010.

Pour le deuxième trimestre de 2010, Air Canada a inscrit des produits d'exploitation de 2 625 M\$, en hausse de 295 M\$ (+12,7 %) par rapport aux produits d'exploitation de 2 330 M\$ du deuxième trimestre de 2009. Cette hausse du chiffre d'affaires vient notamment de la croissance de 295 M\$ (+13,8 %) des produits passagers et fret par rapport au deuxième trimestre de 2009, laquelle découle en partie des retombées du Programme de transformation des coûts (le « PTC ») et de la hausse de 12 M\$ des produits tirés par Vacances Air Canada de la vente de la portion terrestre de ses forfaits. La croissance de 256 M\$ (+12,4 %) des produits passagers réseau en glissement annuel s'explique par une augmentation de 8,7 % du trafic passagers et par un gain de 3,3 % du rendement unitaire à l'échelle du réseau. La croissance du trafic passagers du deuxième trimestre de 2010 s'est révélée supérieure à l'augmentation de 5,3 % de la capacité, faisant gagner 2,6 points au coefficient d'occupation réseau par rapport au deuxième trimestre de 2009. Le gain de 3,3 % du rendement réseau au deuxième trimestre de 2010 a été réalisé en dépit des conséquences négatives de 102 M\$ qu'a eues l'appréciation du dollar sur les produits passagers libellés en devises, lesquels sont estimés représenter 30 % des produits passagers du deuxième trimestre de 2010. Pour l'ensemble du réseau, les PPSMO du deuxième trimestre de 2010 ont augmenté de 6,6 % en glissement annuel grâce à la hausse des rendements et à l'amélioration des coefficients d'occupation. Selon les estimations d'Air Canada, l'appréciation du dollar canadien par comparaison avec le deuxième trimestre de 2009 aurait atténué l'amélioration des PPSMO de l'ordre de 4,8 points au deuxième trimestre de 2010. N'eut été de l'effet défavorable du change, les PPSMO auraient affiché, selon les estimations d'Air Canada, une augmentation de 11,4 % en glissement annuel au deuxième trimestre de 2010. La hausse de 6,6 % des PPSMO réseau du deuxième trimestre de 2010 cadre avec ce qu'Air Canada avait annoncé dans son communiqué du 20 juillet 2010. La croissance de 39 M\$ (+51,3 %) des produits fret par rapport au deuxième trimestre de 2009 est attribuable à une augmentation du fret aérien, vu que le rendement par tonne-mille payante n'a pratiquement pas bougé par rapport au deuxième trimestre de 2009.

Pour son deuxième trimestre de 2010, Air Canada a comptabilisé des charges d'exploitation de 2 550 M\$, en hausse de 107 M\$ (+4,4 %) par rapport aux charges d'exploitation de 2 443 M\$ du deuxième trimestre de 2009. Cette hausse des charges d'exploitation au deuxième trimestre de 2010 a été principalement alimentée par le relèvement de 5,3 % de la capacité, par la hausse du prix du carburant en glissement annuel, ainsi que par des augmentations de la charge de retraite et des commissions versées par rapport au deuxième trimestre de 2009. Ces augmentations ont été en partie annulées par l'incidence de l'appréciation du dollar canadien sur les charges d'exploitation libellées en devises (surtout en dollars US) comparativement au

deuxième trimestre de 2009, qui aurait fait baisser les charges d'exploitation de 151 M\$ par rapport à la période correspondante de 2009, ainsi que par une réduction des charges de maintenance avions, laquelle a été surtout attribuable à l'allongement des délais de maintenance des cellules. Les mesures d'économie déployées à ce jour au titre du PTC ont permis de comprimer plusieurs catégories de charges d'exploitation au deuxième trimestre de 2010, dont les salaires, les frais d'achat de capacité à Jazz Air Inc. (« Jazz »), les redevances aéroportuaires, les technologies de l'information, les services d'escale, la publicité et la promotion, et les « autres » charges d'exploitation.

Vers la mi-2009, Air Canada a lancé le PTC qui établissait des initiatives visant la réalisation d'économies et de gains annualisés du chiffre d'affaires par la bonification des contrats et l'amélioration des méthodes d'exploitation et de la productivité interne. Jusqu'à présent, Air Canada a atteint, sur une base annualisée, 275 M\$ de son objectif pour le PTC en 2010 et 300 M\$ de son objectif global pour la fin 2011. Air Canada accorde au PTC l'une de ses plus grandes priorités.

Les CESMO ont diminué de 0,9 % par rapport au deuxième trimestre de 2009. Exclusion faite de la charge de carburant, les CESMO se sont repliées de 4,2 % par rapport au deuxième trimestre de 2009. Cette diminution de 4,2 % de CESMO (exclusion faite de la charge de carburant) au deuxième trimestre de 2010 cadre avec ce qu'Air Canada avait annoncé dans son communiqué du 20 juillet 2010.

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

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

(en millions de dollars canadiens, sauf les montants par action)	Deuxièmes trimestres		Variation	
	2010	2009	\$	%
<b>Produits d'exploitation</b>				
Passages	2 314 \$	2 058 \$	256 \$	12
Fret	115	76	39	51
Autres	196	196	-	-
	<b>2 625</b>	<b>2 330</b>	<b>295</b>	<b>13</b>
<b>Charges d'exploitation</b>				
Carburant avions	660	572	88	15
Salaires et charges sociales	474	438	36	8
Redevances aéroportuaires et de navigation	236	241	(5)	(2)
CAC de Jazz	230	254	(24)	(9)
Amortissement	172	165	7	4
Maintenance avions	146	185	(39)	(21)
Restauration et fournitures connexes	75	73	2	3
Communications et technologies de l'information	79	80	(1)	(1)
Locations avions	86	83	3	4
Commissions	62	40	22	55
Autres	330	312	18	6
	<b>2 550</b>	<b>2 443</b>	<b>107</b>	<b>4</b>
<b>Bénéfice (perte) d'exploitation</b>	<b>75</b>	<b>(113)</b>	<b>188</b>	
<b>Produits (charges) hors exploitation</b>				
Intérêts crébiteurs	4	4	-	
Intérêts débiteurs	(133)	(94)	(39)	
Intérêts capitalisés	-	2	(2)	
Perte sur actifs	-	(71)	71	
Gain (perte) sur instruments financiers comptabilisés à la juste valeur	(18)	79	(97)	
Autres	-	-	-	
	<b>(147)</b>	<b>(80)</b>	<b>(67)</b>	
<b>Perte avant les éléments suivants</b>	<b>(72)</b>	<b>(193)</b>	<b>121</b>	
Participation sans contrôle	(3)	(4)	1	
Écart de change	(156)	355	(511)	
Économie (charge) d'impôts	28	(3)	31	
<b>Bénéfice net (perte) de la période</b>	<b>(203) \$</b>	<b>155 \$</b>	<b>(358) \$</b>	
<b>BAIHALA<sup>1)</sup></b>	<b>333 \$</b>	<b>135 \$</b>	<b>198 \$</b>	
<b>Résultat de base et dilué par action</b>	<b>(0,72) \$</b>	<b>1,55 \$</b>	<b>(2,27) \$</b>	

1) Voir la rubrique 15, Mesures financières hors PCGR, ci-après pour un rapprochement du BAIHALA et du résultat d'exploitation.

## **Augmentation des produits passages réseau de 12,4 % par rapport au deuxième trimestre de 2009**

Comparativement au deuxième trimestre de 2009, les produits passages réseau se sont accrus de 256 M\$ (+12,4 %) pour se fixer à 2 314 M\$ au deuxième trimestre de 2010, du fait de la croissance du trafic et de l'augmentation des rendements unitaires à l'échelle du réseau.

Pour le deuxième trimestre de 2010, la hausse des produits tirés de la cabine de haut de gamme a représenté presque la moitié de l'augmentation des produits passages réseau. Cette hausse en glissement annuel des produits réseau au deuxième trimestre de 2010 a été alimentée par une augmentation de 15,8 % du trafic et de 12,9 % du rendement pour ces services de haut rapport. Même si l'amélioration des produits et des rendements rapportés par la cabine de haut de gamme à l'échelle du réseau au deuxième trimestre de 2010 constitue un gain notable en un an, ces produits et rendements restent quand même inférieurs à ceux du deuxième trimestre de 2008.

Pour le deuxième trimestre de 2010, la capacité globale d'Air Canada s'est accrue de 5,3 % par rapport au deuxième trimestre de 2009, des relèvements de capacité ayant été opérés sur tous les marchés sauf les lignes intérieures, lesquelles se sont légèrement repliées sur ce plan par rapport au deuxième trimestre de 2009. Cette croissance constitue l'une des priorités que s'est fixées Air Canada pour étendre ses ramifications à l'international et tabler sur l'aéroport international Pearson-Toronto comme principale plaque tournante pour les voyageurs poursuivant leur route sur des destinations intérieures, des destinations transfrontalières avec les États-Unis et d'autres destinations internationales. La variation des produits passages réseau par rapport au deuxième trimestre de 2009 s'explique par :

- Une augmentation de 8,7 % du trafic réseau, en regard d'une capacité augmentée de 5,3 %, faisant gagner 2,6 points au coefficient d'occupation réseau par rapport au deuxième trimestre de 2009. Cette croissance de 5,3 % de la capacité réseau au deuxième trimestre de 2010 par rapport au deuxième trimestre de 2009 cadre avec ce qu'Air Canada avait annoncé dans son communiqué du 20 juillet 2010.
- Un gain de 3,3 % du rendement réseau par rapport au deuxième trimestre de 2009, rendant compte d'un léger regain de la conjoncture et des retombées de l'accent renouvelé qu'Air Canada fait porter sur l'amélioration de la qualité de son chiffre d'affaires et la promotion de ses services de haut rapport. Le gain de rendement du deuxième trimestre en glissement annuel a été accompli en dépit des retombées défavorables de l'appréciation du dollar canadien sur les produits passages libellés en devises. La plus grande vigueur du dollar canadien au deuxième trimestre de 2010 qu'au deuxième trimestre de 2009 a fait baisser la valeur des ventes réalisées à l'étranger et, du coup, se replier de 102 M\$ les produits passages réseau.
- Une augmentation de 6,6 % des PPSMO réseau par rapport au deuxième trimestre de 2009, venue à la fois d'une amélioration des coefficients d'occupation et des gains de rendement unitaire. N'eut été de l'effet défavorable du change, les PPSMO auraient affiché une augmentation de 11,4 % en glissement annuel au deuxième trimestre de 2010. En ce qui concerne la cabine de haut de gamme, les PPSMO s'inscrivent en hausse de 24,1 % par rapport au deuxième trimestre de 2009, mais demeurent inférieurs au niveau atteint au deuxième trimestre de 2008. Par rapport au deuxième trimestre de 2008, les PPSMO pour la cabine de haut de gamme ont régressé de 2,9 %. Il s'agit là d'une amélioration par rapport à la baisse en glissement annuel du premier trimestre de 2010, où les PPSMO s'étaient repliés de 5,2 % par rapport au premier trimestre de 2008.

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

2 <sup>e</sup> trimestre 2010 par rapport au 2 <sup>e</sup> trimestre 2009	Produits passages	Capacité (en SMO)	Trafic	Coefficient d'occupation	Rendement unitaire	PPSMO
	Variation (%)	Variation (%)	Variation (%)	Variation (pts)	Variation (%)	Variation (%)
Lignes intérieures	6,8	(0,2)	2,9	2,5	3,7	7,0
Lignes transfrontalières	11,3	7,3	10,3	2,0	0,8	3,6
Lignes transatlantiques	12,8	2,4	3,2	0,7	9,2	10,0
Lignes transpacifiques	37,3	17,5	27,0	6,7	8,1	16,9
Autres lignes	15,3	10,1	12,7	1,8	2,2	4,5
<b>Réseau</b>	<b>12,4</b>	<b>5,3</b>	<b>8,7</b>	<b>2,6</b>	<b>3,3</b>	<b>6,6</b>

Le tableau ci-après présente les variations en pourcentage et en glissement annuel pour le deuxième 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)				
	T2 2009	T3 2009	T4 2009	T1 2010	T2 2010
Produits passages	(16,1)	(13,2)	(7,0)	4,2	12,4
Capacité (en SMO)	(5,4)	(3,3)	2,0	6,6	5,3
Trafic (en PMP)	(7,9)	(2,1)	0,4	6,4	8,7
Coefficient d'occupation (variation en points)	(2,2)	1,0	(1,3)	(0,1)	2,6
Rendement unitaire	(8,9)	(11,2)	(7,3)	(2,2)	3,3
PPSMO	(11,3)	(10,2)	(8,8)	(2,3)	6,6

#### **Augmentation des produits passages intérieurs de 6,8 % par rapport au deuxième trimestre de 2009**

Pour le deuxième trimestre de 2010, les produits passages de 954 M\$ tirés des lignes intérieures ont augmenté de 61 M\$ (+6,8 %) par rapport au deuxième trimestre de 2009 en raison de la progression des rendements et du trafic. Au deuxième trimestre de 2010, l'abaissement des capacités sur les lignes transcontinentales a été contrebalancé par le relèvement des capacités sur les lignes desservant les Maritimes, si bien que la capacité des lignes intérieures n'a été, au final, que légèrement inférieure à celle du deuxième trimestre de 2009. Pour la majeure partie, les réductions de la capacité des lignes transcontinentales sont venues de réductions des fréquences de vols sur la relation Toronto-Vancouver et, dans une moindre mesure, sur la relation Toronto-Calgary, ainsi que de l'affectation de plus petits appareils aux lignes Toronto-Edmonton et Ottawa-Vancouver. Sur les Maritimes, l'augmentation de capacité est notamment venue de la mise en place de nouveaux services assurés à longueur d'année, dont la ligne Ottawa-St. John's (instaurée en mai 2009), ainsi qu'au déploiement de plus gros appareils sur plusieurs lignes, dont Toronto-Moncton-Halifax, et à l'augmentation des fréquences à destination de Charlottetown au départ d'Ottawa, de Montréal et de Toronto. La variation des produits passages intérieurs par rapport au deuxième trimestre de 2009 s'explique notamment par :

- Une augmentation de 2,9 % du trafic en regard d'une réduction de 0,2 % de la capacité, faisant gagner 2,5 points au coefficient d'occupation.
- Une hausse de 3,7 % du rendement unitaire par rapport au deuxième trimestre de 2009, laquelle a traduit les rendements nettement plus marqués dégagés tout particulièrement par le service *Rapidair*, qui fait la navette entre Montréal-Ottawa et Toronto, et par les lignes transcontinentales. Les rendements du deuxième trimestre de 2010 rendent compte des améliorations en glissement annuel observées tant en service économique qu'en service de haut de gamme. Ces gains de rendement en glissement annuel au deuxième trimestre ont été accomplis en dépit des conséquences néfastes de 17 M\$ engendrées par l'appréciation du dollar canadien sur les produits passages tirés des lignes intérieures, Air Canada ayant constaté des signes de reprise des voyages d'affaires par rapport au trimestre correspondant de 2009. Les rendements des lignes *Rapidair* ont aussi profité du retour à Montréal du Grand Prix de Formule 1.

- L'augmentation de 7,0 % des PPSMO intérieurs par rapport au deuxième trimestre de 2009, par suite à la fois des gains de rendement et de l'amélioration du coefficient d'occupation.

Le tableau ci-après présente les variations en pourcentage et en glissement annuel pour le deuxième 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)				
	T2 2009	T3 2009	T4 2009	T1 2010	T2 2010
Produits passages	(17,0)	(13,3)	(7,9)	1,5	6,8
Capacité (en SMO)	(5,8)	(1,5)	(0,6)	2,6	(0,2)
Trafic (en PMP)	(8,2)	0,7	(1,3)	0,8	2,9
Coefficient d'occupation (variation en points)	(2,1)	1,8	(0,5)	(1,4)	2,5
Rendement unitaire	(9,5)	(13,6)	(6,7)	0,6	3,7
PPSMO	(11,9)	(11,7)	(7,3)	(1,1)	7,0

#### **Augmentation des produits passages transfrontaliers de 11,3 % par rapport au deuxième trimestre de 2009**

Pour le deuxième trimestre de 2010, les produits passages de 436 M\$ tirés des lignes transfrontalières avec les États-Unis ont augmenté de 45 M\$ (+11,3 %) par rapport au deuxième trimestre de 2009, par suite d'une augmentation du trafic et, dans une moindre mesure, d'une amélioration du rendement unitaire. Au deuxième trimestre de 2010, la capacité des lignes transfrontalières a été accrue de 7,3 % par rapport au deuxième trimestre de 2009, par suite surtout de l'augmentation du trafic de correspondance provenant des États-Unis en soutien aux mesures d'expansion d'Air Canada à l'international. La variation des produits passages transfrontaliers par rapport au deuxième trimestre de 2009 s'explique notamment par :

- Une augmentation de trafic de 10,3 % en regard d'une capacité qui a été relevée de 7,3 %, faisant gagner 2,0 points au coefficient d'occupation par rapport au deuxième trimestre de 2009. Cette capacité accrue vient du lancement, au deuxième trimestre de 2010, de nouveaux services quotidiens au départ de Toronto et à destination de sept villes américaines, dont Orange County (Santa Ana) et San Diego (Californie), Portland (Oregon), Memphis (Tennessee), Cincinnati (Ohio), Portland (Maine) et Syracuse (New York). En outre, Air Canada a lancé de nouvelles dessertes au départ de Calgary et à destination de Honolulu et Maui (Hawaii) et de Portland (Oregon), ainsi qu'entre Montréal et Houston, et accru sa capacité sur la Floride en accentuant les fréquences entre Toronto et Fort Lauderdale et en affectant de plus gros appareils entre Toronto et Miami. La capacité a aussi été augmentée sur la côte est américaine (New York, Boston, Washington). Ces augmentations ont été en partie annulées par la suspension des lignes Toronto-Austin et Halifax-New York au deuxième semestre de 2009, et de la ligne Edmonton-Los Angeles en mai 2010.
- Une hausse de 0,8 % du rendement unitaire par rapport au deuxième trimestre de 2009, laquelle traduit un gain substantiel de rendement en cabine de haut de gamme. Le gain de rendement des lignes transfrontalières du deuxième trimestre en glissement annuel a été accompli en dépit des conséquences défavorables de 27 M\$, liées à l'appréciation du dollar canadien, sur les produits passages transfrontaliers. Les rendements se sont améliorés entre les marchés de l'Est canadien et de la Californie malgré la plus grande capacité qui y est offerte, ainsi qu'entre les marchés de l'Ouest canadien et de l'Ouest américain, dans ce cas en raison notamment de la réduction de capacité sur ces lignes. La plus grande proportion de vols internationaux au départ ou à destination des États-Unis effectuant un transit par le Canada a fait baisser les rendements des lignes transfrontalières et, du coup, flétrir le rendement global du secteur transfrontalier, alors que le secteur international y a gagné en termes d'augmentation du chiffre d'affaires. En outre, la grande concurrence tarifaire qui s'est pratiquée sur les routes de la Floride et d'Hawaii au deuxième trimestre de 2010 a fait se replier encore davantage les rendements transfrontaliers.
- L'augmentation de 3,6 % des PPSMO transfrontaliers par rapport au deuxième trimestre de 2009, en raison surtout de la progression du coefficient d'occupation et, dans une moindre mesure, de rendements à la hausse.

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

Lignes transfrontalières	Résultats trimestriels en glissement annuel (variation en pourcentage)				
	T2 2009	T3 2009	T4 2009	T1 2010	T2 2010
Produits passages	(14,4)	(13,1)	(3,7)	6,0	11,3
Capacité (en SMO)	(4,7)	(8,8)	(1,8)	2,8	7,3
Trafic (en PMP)	(9,5)	(8,0)	(5,0)	3,4	10,3
Coefficient d'occupation (variation en points)	(3,9)	0,7	(2,5)	0,5	2,0
Rendement unitaire	(5,4)	(5,4)	1,4	2,5	0,8
PPSMO	(10,2)	(4,6)	(1,9)	3,1	3,6

#### **Augmentation des produits passages transatlantiques de 12,8 % par rapport au deuxième trimestre de 2009**

Pour le deuxième trimestre de 2010, les produits passages de 489 M\$ tirés des lignes transatlantiques ont augmenté de 55 M\$ (+12,8 %) par rapport au deuxième trimestre de 2009 par suite de la croissance du trafic et du rendement. Au deuxième trimestre de 2010, la capacité des lignes transatlantiques a été accrue de 2,4 % par rapport au deuxième trimestre de 2009. Plus précisément, la capacité a été relevée sur toutes les grandes lignes transatlantiques, à l'exception des lignes sur le Royaume-Uni, la France et, dans une moindre mesure, l'Espagne. Air Canada, Continental Airlines, Lufthansa et United Airlines mettent la dernière main à un projet de coentreprise transatlantique, appelé « A++ », qui, à terme, devrait permettre à Air Canada d'accentuer sa présence entre l'Amérique du Nord et l'Europe. La variation des produits passages transatlantiques par rapport au deuxième trimestre de 2009 s'explique notamment par :

- Une augmentation de 3,2 % du trafic en regard d'une capacité accrue de 2,4 %, faisant gagner 0,7 point au coefficient d'occupation par rapport au deuxième trimestre de 2009. L'augmentation du trafic est venue à la fois du trafic vers l'Europe ayant pris naissance aux États-Unis, et d'une augmentation du trafic au départ de l'Europe et à destination du Canada ou des États-Unis, conséquence de la participation d'Air Canada à la coentreprise transatlantique A++.
- L'augmentation de la capacité au deuxième trimestre de 2010 vient de l'ajout à l'horaire, en juin 2010, des lignes Toronto-Montréal-Bruxelles et Toronto-Copenhague, assurées à longueur d'année, et des lignes Montréal-Barcelone, Toronto-Barcelone, Toronto-Athènes et Montréal-Athènes proposées seulement pendant la saison estivale. L'augmentation de capacité tient également au lancement en juin 2009 d'un service Toronto-Montréal-Genève assuré à longueur d'année, au lancement en mai 2010 d'un service estival entre St. John's (Terre-Neuve) et Londres, et à la mise en service anticipée de la ligne estivale Montréal-Rome, outre l'augmentation des fréquences sur la relation Toronto-Tel Aviv. Cette augmentation de capacité sur ces lignes a été en partie annulée par la réduction de la capacité entraînée par les fermetures temporaires d'aéroports dans le sillage de l'éruption volcanique d'avril 2010 et par la réduction de la capacité de certaines lignes sur le Royaume-Uni et la France, surtout liée au recours à des appareils plus petits et à la réduction de certaines fréquences.
- Un gain de 9,2 % du rendement unitaire par rapport au deuxième trimestre de 2009, traduisant les progrès réalisés sur la majorité des grandes lignes transatlantiques. Cette hausse du rendement unitaire a été accomplie grâce à une plus grande proportion de trafic à plus haut rendement, à la reprise notable de la demande pour les voyages d'affaires et à l'accent que la compagnie aérienne continue de faire porter sur la promotion de ses services de haut de gamme. Les rendements du deuxième trimestre de 2010 rendent compte des améliorations en glissement annuel observées tant en service économique qu'en cabine de haut de gamme. Ces gains de rendement pour le deuxième trimestre en glissement annuel ont été accomplis en dépit des effets néfastes de 33 M\$, engendrés par l'appréciation du dollar canadien, sur les produits passagers tirés des lignes transatlantiques.
- L'augmentation de 10,0 % des PPSMO transatlantiques par rapport au deuxième trimestre de 2009, en raison surtout des gains de rendement et, dans une moindre mesure, de la progression du coefficient d'occupation.

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

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

#### **Augmentation des produits passages transpacifiques de 37,3 % par rapport au deuxième trimestre de 2009**

Pour le deuxième trimestre de 2010, les produits passages de 267 M\$ tirés des lignes transpacifiques ont augmenté de 73 M\$ (+37,3 %) par rapport au deuxième trimestre de 2009 en raison de la hausse du trafic et du rendement. Au deuxième trimestre de 2010, la capacité a été relevée de 17,5 % par rapport au deuxième trimestre de 2009, opération qui a touché toutes les grandes lignes transpacifiques. La variation des produits passages transpacifiques par rapport au deuxième trimestre de 2009 s'explique notamment par :

- Une augmentation de 27,0 % du trafic en regard d'une capacité accrue de 17,5 %, faisant gagner 6,7 points au coefficient d'occupation par rapport au deuxième trimestre de 2009. Air Canada a accru sa capacité sur le Pacifique en rétablissant en novembre 2009 son service sans escale Toronto-Narita par 777 de Boeing, en lançant en mars 2010 un service sans escale Calgary-Narita par 767 de Boeing, et en augmentant les fréquences au départ de Vancouver sur Beijing et Shanghai, en Chine. Les gains de trafic en glissement annuel sont venus du plus grand nombre de voyageurs dont le trajet a pris naissance au Canada ou aux États-Unis, attribuable à l'harmonisation des horaires intérieurs et transfrontaliers d'Air Canada de plus près avec ses départs internationaux, conjugué aux mesures accentuées d'attraction du trafic de correspondance.
- Une augmentation de rendement de 8,1 % par rapport au deuxième trimestre de 2009, venue des gains de rendement constatés sur toutes les grandes lignes transpacifiques. Les rendements du deuxième trimestre de 2010 rendent compte des améliorations en glissement annuel observées tant en service économique qu'en service de haut de gamme. Ces gains de rendement en glissement annuel pour le deuxième trimestre ont été accomplis en dépit des effets néfastes de 19 M\$ engendrés par l'appréciation du dollar canadien sur les produits passages transpacifiques.
- L'augmentation de 16,9 % des PPSMO transpacifiques par rapport au deuxième trimestre de 2009, en raison des gains de rendement et de coefficient d'occupation.

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

Lignes transpacifiques	Résultats trimestriels en glissement annuel (variation en pourcentage)				
	T2 2009	T3 2009	T4 2009	T1 2010	T2 2010
Produits passages	(19,8)	(21,9)	(9,7)	14,5	37,3
Capacité (en SMO)	(12,6)	(14,8)	6,5	25,6	17,5
Trafic (en PMP)	(15,7)	(12,6)	4,2	23,6	27,0
Coefficient d'occupation (variation en points)	(3,1)	2,1	(1,8)	(1,4)	6,7
Rendement unitaire	(4,9)	(10,6)	(13,4)	(7,4)	8,1
PPSMO	(8,3)	(8,4)	(15,2)	(8,8)	16,9

### **Augmentation des autres produits passagers de 15,3 % par rapport au deuxième trimestre de 2009**

Pour le deuxième trimestre de 2010, les produits passagers de 168 M\$ tirés des « autres lignes » (Australie, Antilles, Mexique et Amérique du Sud) se sont accrus de 22 M\$ (+15,3 %) par rapport au deuxième trimestre de 2009, en raison surtout de la croissance du trafic mais aussi des meilleurs rendements réalisés. L'augmentation de la capacité du deuxième trimestre de 2010 par rapport à il y a un an est venue pour l'essentiel des plus grandes fréquences de vols sur les Antilles et le Mexique et, à compter de juin 2010, du relèvement des fréquences sur Caracas et Bogotá. Au deuxième trimestre de 2009, la capacité au départ et à destination du Mexique avait été considérablement rabattue par suite de la réduction des vols attribuable aux craintes liées à l'épidémie de grippe H1N1. La variation des autres produits passagers par rapport au deuxième trimestre de 2009 s'explique notamment par :

- Une augmentation de 12,7 % du trafic en regard d'une capacité accrue de 10,1 %, faisant gagner 1,8 point au coefficient d'occupation par rapport au trimestre correspondant de 2009.
- Une hausse de 2,2 % du rendement unitaire par rapport au deuxième trimestre de 2009, traduisant des gains de rendement sur les lignes de l'Australie et d'Amérique du Sud. Les rendements des destinations d'agrément traditionnelles, comme les Antilles et le Mexique, ont souffert de la vive concurrence tarifaire.
- L'appréciation du dollar canadien au deuxième trimestre de 2010 par rapport au deuxième trimestre de 2009, qui a fait baisser de 6 M\$ les autres produits passagers.
- L'augmentation de 4,5 % des PPSMO des autres lignes par rapport au deuxième trimestre de 2009, en raison des gains de rendement et de coefficient d'occupation.

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

Autres lignes	<b>Résultats trimestriels en glissement annuel (variation en pourcentage)</b>				
	<b>T2 2009</b>	<b>T3 2009</b>	<b>T4 2009</b>	<b>T1 2010</b>	<b>T2 2010</b>
Produits passagers	(23,3)	(20,1)	(10,8)	(0,5)	15,3
Capacité (en SMO)	(6,6)	(7,2)	(0,1)	4,3	10,1
Trafic (en PMP)	(8,0)	(7,6)	3,3	6,6	12,7
Coefficient d'occupation (variation en points)	(1,2)	(0,4)	2,6	1,7	1,8
Rendement unitaire	(16,7)	(13,5)	(13,7)	(6,6)	2,2
PPSMO	(17,9)	(13,9)	(10,7)	(4,6)	4,5

### **Augmentation des produits fret de 51 % par rapport au deuxième trimestre de 2009**

Pour le deuxième trimestre de 2010, les produits de 115 M\$ tirés de transport de fret se sont accrus de 39 M\$ (+51 %) par rapport au deuxième trimestre de 2009 par suite d'une hausse de 51 % du trafic marchandises. L'augmentation de trafic s'est manifestée sur tous les marchés. Au deuxième trimestre de 2009, le trafic avait souffert du ralentissement économique et de la baisse de la demande de fret aérien qui s'en était suivie. Le rendement fret par tonne-mille payante (« TMP ») pour le réseau est légèrement supérieur à celui du deuxième trimestre de 2009, en raison essentiellement de la hausse de rendement survenue sur le segment transpacifique. N'eût été de l'incidence défavorable des écarts de change de 13 M\$ découlant de l'appréciation du dollar canadien sur les produits fret libellés en monnaies étrangères, le rendement fret par TMP aurait rendu compte d'une augmentation de 5 % par rapport au deuxième trimestre de 2009. La variation des produits fret par rapport au deuxième trimestre de 2009 s'explique notamment par :

- Une augmentation de 24 % des produits fret intérieurs en regard d'une augmentation de 36 % du trafic fret et d'une diminution de 9 % du rendement fret par TMP. La capacité d'emport de fret des lignes intérieures a été réduite de 2 % par rapport au deuxième trimestre de 2009.
- Une augmentation de 39 % des produits fret transatlantiques en regard d'une augmentation de 52 % du trafic fret et d'une diminution de 9 % du rendement fret par TMP. La capacité d'emport de fret des lignes transatlantiques a été accrue de 1 % par rapport au deuxième trimestre de 2009.

- Une augmentation de 98 % des produits fret transpacifiques en regard d'une augmentation de 64 % du trafic fret et de 21 % du rendement fret par TMP. La capacité d'emport de fret des lignes transpacifiques a été accrue de 17 % par rapport au deuxième trimestre de 2009.
- Une augmentation de 27 % des produits fret des autres lignes en regard d'une augmentation de 29 % du trafic fret et d'une diminution de 2 % du rendement fret par TMP. La capacité d'emport de fret des autres lignes a été accrue de 8 % par rapport au deuxième trimestre de 2009.
- L'appréciation du dollar canadien par rapport au deuxième trimestre de 2009, qui a fait baisser de 13 M\$ les produits fret libellés en devises au deuxième trimestre de 2010.

### **Stabilité des autres produits par rapport au deuxième 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 deuxième trimestre de 2010, les autres produits de 196 M\$ sont restés au même niveau qu'au deuxième trimestre de 2009. La hausse de 12 M\$ (+21 %) des produits tirés de tiers à Vacances Air Canada au deuxième trimestre de 2010 a été atténuée par la baisse des produits de sous-location d'appareils par rapport au trimestre correspondant de 2009. L'augmentation des produits de tiers à Vacances Air Canada est venue principalement de la hausse du trafic passagers qu'a amenée le relèvement de la capacité par rapport à un an plus tôt. La baisse des produits de sous-location d'appareils est surtout attribuable aux retombées défavorables de l'appréciation du dollar canadien sur les loyers d'avions libellés en dollars US.

### **Baisse de 0,9 % des CESMO (baisse de 4,2 %, exclusion faite de la charge de carburant) par rapport au deuxième trimestre de 2009**

Les charges d'exploitation se chiffrent à 2 550 M\$ pour le deuxième trimestre de 2010, en hausse de 107 M\$ (+4 %) par rapport au deuxième trimestre de 2009, les augmentations les plus notables ayant concerné la charge de carburateur, la charge de retraite et les commissions versées. Ces augmentations ont été atténuées par la réduction des frais de maintenance avions et des frais d'achat de capacité à Jazz. Au deuxième trimestre de 2010, l'effet de l'appréciation du dollar canadien vis-à-vis des devises (surtout le dollar US) par rapport au deuxième trimestre de 2009 aurait fait baisser les charges d'exploitation de 151 M\$ par rapport au deuxième trimestre de 2009.

Le coût unitaire pour le deuxième trimestre de 2010, mesuré en charges d'exploitation par siège-mille offert (« CESMO »), s'est replié de 0,9 % par rapport au deuxième trimestre de 2009. Exclusion faite de la charge de carburant, les CESMO ont diminué de 4,2 % en glissement annuel.

Les retombées favorables de l'appréciation du dollar canadien sur les charges d'exploitation libellées en devises (surtout en dollars US) ont été le principal facteur à contribuer à la baisse des CESMO en glissement annuel. L'augmentation de la capacité, qui permet de répartir les coûts fixes de la compagnie aérienne sur un plus grand nombre de sièges-milles offerts, les retombées des mesures d'économie menées au titre du PTC dont celles liées au contrat d'achat de capacité entre Jazz et Air Canada (le « CAC de Jazz »), ainsi que l'augmentation du taux d'utilisation des appareils et de la longueur moyenne des étapes par rapport au deuxième trimestre de 2009 sont aussi intervenues dans la baisse des CESMO en glissement annuel. Des augmentations de la charge de retraite et des commissions versées sont venues annuler en partie ces diminutions.

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

(en cents par SMO)	Deuxièmes trimestres		Variation	
	2010	2009	cents	%
Salaires	2,41	2,55	(0,14)	(5,5)
Charges sociales	0,65	0,42	0,23	54,8
Coûts de propriété (LAA) <sup>1)</sup>	1,66	1,68	(0,02)	(1,2)
Redevances aéroportuaires et de navigation	1,52	1,64	(0,12)	(7,3)
CAC de Jazz	1,48	1,73	(0,25)	(14,5)
Maintenance avions	0,94	1,26	(0,32)	(25,4)
Restauration et fournitures connexes	0,48	0,50	(0,02)	(4,0)
Communications et technologies de l'information	0,51	0,55	(0,04)	(7,3)
Commissions	0,40	0,27	0,13	48,1
Autres	2,12	2,10	0,02	1,0
<b>Charges d'exploitation, exclusion faite de la charge de carburant<sup>2)</sup></b>	<b>12,17</b>	<b>12,70</b>	<b>(0,53)</b>	<b>(4,2)</b>
Carburant avions	4,26	3,88	0,38	9,8
<b>Total des charges d'exploitation</b>	<b>16,43</b>	<b>16,58</b>	<b>(0,15)</b>	<b>(0,9)</b>

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

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

#### Hausse de 15 % de la charge de carburant par rapport au deuxième trimestre de 2009

La charge de carburant se chiffre à 660 M\$ pour le deuxième trimestre de 2010, en hausse de 88 M\$ (+15 %) par rapport au deuxième trimestre de 2009. Parmi les facteurs à avoir contribué à la variation de la charge de carburant du deuxième trimestre par rapport à un an plus tôt, figurent :

- La hausse du prix de base du kérosène, responsable d'une augmentation de 207 M\$ de la charge de carburant.
- Une augmentation du volume (en litres) de carburant consommé, responsable d'une augmentation de 28 M\$ de la charge de carburant.

Ces augmentations ont été atténuées par :

- Les retombées favorables de l'appréciation du dollar canadien par rapport au dollar US, responsable d'une diminution de 86 M\$ de la charge de carburant.
- Des pertes liées aux couvertures sur le carburant de 52 M\$ au deuxième trimestre de 2010, qui ont été reclassées du cumul des autres éléments du résultat étendu à la charge de carburant. Au deuxième trimestre de 2009, des pertes liées aux couvertures sur le carburant de 113 M\$ avaient été reclassées du cumul des autres éléments du résultat étendu à la charge de carburant.

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

(en millions de dollars canadiens, sauf indication contraire)	Deuxièmes trimestres		Variation	
	2010	2009	\$	%
Charge de carburant selon les PCGR <sup>1)</sup>	657 \$	569 \$	88 \$	15
<b>Retrancher :</b> Perte de couverture sur le carburant reclassées du cumul des autres éléments du résultat étendu à la charge de carburant	(52)	(113)	61	54
<b>Ajouter :</b> Montant net des règlements au comptant <sup>2)</sup>	13	17	(4)	(24)
<b>Coût économique du carburant – hors PCGR<sup>3)</sup></b>	<b>618 \$</b>	<b>473 \$</b>	<b>145 \$</b>	<b>31</b>
Consommation de carburant (en milliers de litres)	924 489	869 727	54 762	6
Coût du litre de carburant (en cents) – selon les PCGR	71,1	65,4	5,7	9
Coût du litre de carburant (en cents) – exclusion faite des pertes liées aux couvertures sur le carburant	65,4	52,4	13,0	25
Coût économique du litre de carburant (en cents) – hors PCGR <sup>3)</sup>	66,8	54,4	12,4	23

- 1) Ne comprend pas le carburant de transporteurs tiers, autres que Jazz, exerçant leurs activités au titre de contrats d'achat de capacité.
- 2) Comprend le montant net des règlements au comptant relatifs à des dérivés liés au carburant venus à échéance et aux primes liées à ces dérivés. Ne comprend pas les contrats de couverture résiliés par anticipation de 5 M\$ au deuxième trimestre de 2010 couvrant la consommation de carburant de 2010.
- 3) Le coût économique du carburant est une mesure hors PCGR utilisée par Air Canada qui pourrait ne pas être comparable à des mesures analogues présentées par d'autres sociétés ouvertes. Air Canada s'en sert pour calculer le coût décaissé pour son carburant. Il comprend le montant net réel des règlements au comptant des contrats 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 474 M\$ au deuxième trimestre de 2010, en hausse de 36 M\$ (+8 %) par rapport au deuxième trimestre de 2009**

Les salaires et charges sociales totalisent 474 M\$ pour le deuxième trimestre de 2010, en hausse de 36 M\$ (+8 %) par rapport au deuxième trimestre de 2009, du fait de l'augmentation des charges sociales. Au deuxième trimestre de 2010, les charges sociales se sont chiffrées à 100 M\$, en hausse de 38 M\$ (+61 %) par rapport au deuxième trimestre de 2009, en raison surtout de la charge de retraite plus élevée qui a résulté de la révision des hypothèses actuarielles. Les hypothèses actuarielles servant à la comptabilisation de la charge de retraite selon les PCGR diffèrent de celles qui servent à la détermination du déficit de solvabilité. Pour un complément d'information sur les obligations au titre de la capitalisation des régimes de retraite d'Air Canada, on se reportera à la rubrique 7.8 du présent rapport de gestion.

#### **Diminution de 9 % des frais payés au titre du CAC de Jazz par rapport au deuxième trimestre de 2009**

Les frais payés à Jazz au titre du CAC de Jazz se chiffrent à 230 M\$ pour le deuxième trimestre de 2010, contre 254 M\$ au deuxième trimestre de 2009, soit une diminution de 24 M\$ (-9 %). Cette diminution en glissement annuel des frais d'achat de capacité vient surtout de l'incidence favorable du change sur les frais libellés en dollars US qu'Air Canada paie au titre du CAC de Jazz, responsable d'une diminution de 13 M\$, de l'incidence de la modification, liée au PTC, du CAC de Jazz en date du 1<sup>er</sup> août 2009, responsable d'une diminution de 10 M\$ découlant surtout de la réduction des majorations tarifaires au titre du CAC de Jazz, et de l'incidence de la réduction des vols, responsable d'une diminution de 7 M\$. Est venue atténuer ces diminutions une augmentation de 6 M\$ des tarifs au titre du CAC de Jazz en glissement annuel, dont 2 M\$ sont liés aux frais de maintenance supplémentaires attribuables au vieillissement du parc de Jazz.

### **Augmentation de 4% des coûts de propriété par rapport au deuxième trimestre de 2009**

Les coûts de propriété (à savoir l'amortissement et les loyers d'avions) s'élèvent à 258 M\$ pour le deuxième trimestre de 2010, en hausse de 10 M\$ (+4 %) par rapport au deuxième trimestre de 2009. Parmi les facteurs à avoir contribué à la variation des coûts de propriété du deuxième trimestre par rapport à un an plus tôt, figurent :

- La diminution des valeurs résiduelles des avions, qui a représenté une augmentation de 12 M\$ de l'amortissement.
- L'incidence de la cession-bail de trois 777 de Boeing et l'ajout d'un 777 de Boeing au parc en exploitation d'Air Canada en juillet 2009 qui, conjugués, ont représenté une augmentation de 13 M\$.

Ces augmentations ont été en partie contrebalancées par :

- L'effet de l'appréciation du dollar canadien vis-à-vis du dollar américain, qui a comprimé de 13 M\$ les loyers d'avions.

### **Diminution de 21 % des frais de maintenance avions par rapport au deuxième trimestre de 2009**

Pour le deuxième trimestre de 2010, les frais de 146 M\$ de maintenance avions sont de 39 M\$ inférieurs (-21 %) à ceux du deuxième trimestre de 2009. Parmi les facteurs à avoir contribué à la variation des frais de maintenance avions du deuxième trimestre par rapport à un an plus tôt, figurent :

- Une diminution nette de 26 M\$ des frais de maintenance des cellules, surtout attribuable à la prolongation des délais d'exécution des programmes de révision générale liés aux A319 et A320 d'Airbus.
- L'incidence de l'appréciation du dollar canadien par rapport au dollar américain sur les frais de maintenance (surtout moteurs et composants) libellés en dollars US, qui a fait baisser de 17 M\$ les frais de maintenance avions par rapport au deuxième trimestre de 2009.

### **Hausse de 55 % des commissions par rapport au deuxième trimestre de 2009**

Pour le deuxième trimestre de 2010, les commissions versées totalisent 62 M\$, en hausse de 22 M\$ (+55 %) par rapport au deuxième trimestre de 2009, ce qui traduit l'augmentation de 13,8 % des produits passages et fret, ainsi que l'instauration d'une commission de 7 % à l'intention des agences de voyages canadiennes proposant les tarifs *Tango* sur les vols intra-Canada. Une plus grande proportion de trafic de haut rapport, qui commande généralement des taux de commission plus élevés, a aussi joué dans l'augmentation des commissions versées sur les passages vendus au deuxième trimestre de 2010.

### **Hausse de 6 % des autres charges d'exploitation par rapport au deuxième trimestre de 2009**

Les autres charges d'exploitation totalisent 330 M\$ pour le deuxième trimestre de 2010, soit 18 M\$ de plus (+6 %) qu'au deuxième 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, et de la hausse des charges liées à la portion terrestre des forfaits de Vacances Air Canada. La hausse des charges de Vacances Air Canada s'explique surtout par la hausse du trafic passager. L'ajustement de taux favorable de 20 M\$ sur les opérations réalisées en devises qui avait été constaté au deuxième trimestre de 2009 et pour lequel aucun montant correspondant n'a été comptabilisé au deuxième trimestre de 2010 a en outre donné lieu à une variation défavorable des « autres charges ».

Ces augmentations ont été atténues par l'incidence favorable des initiatives du PTC sur diverses « autres charges d'exploitation » ainsi que par l'effet de la reprise de divers montants liés à des impôts sur le capital, d'une valeur globale de 9 M\$, tous constatés au titre d'exercices antérieurs.

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

(en millions de dollars canadiens)	Deuxièmes trimestres		Variation	
	2010	2009	\$	%
Portion terrestre des forfaits de Vacances Air Canada	50 \$	45 \$	5 \$	11
Cartes de crédit	50	43	7	16
Services d'escale	44	46	(2)	(4)
Location et entretien d'immeubles	31	30	1	3
Frais d'équipages	28	30	(2)	(7)
Frais et services divers	27	29	(2)	(7)
Autres charges	100	89	11	12
<b>Total des autres charges d'exploitation</b>	<b>330 \$</b>	<b>312 \$</b>	<b>18 \$</b>	<b>6</b>

#### **Charges hors exploitation de 147 M\$ au deuxième trimestre de 2010**

Les charges hors exploitation se chiffrent à 147 M\$ pour le deuxième trimestre de 2010, contre des charges hors exploitation de 80 M\$ au deuxième trimestre de 2009. Parmi les facteurs à avoir contribué à la variation des charges hors exploitation du deuxième trimestre par rapport à un an plus tôt, figurent :

- Une augmentation de 39 M\$ des intérêts débiteurs au deuxième trimestre de 2010 par rapport au deuxième trimestre de 2009. Ont contribué à l'augmentation en glissement annuel des intérêts débiteurs du deuxième trimestre les facteurs suivants :
  - Une charge de 54 M\$ liée aux intérêts débiteurs sur la facilité de crédit à terme garantie, dont des frais de paiement anticipé de 29 M\$ et des ajustements de 25 M\$ liés à la partie non amortie des coûts de transaction et aux escomptes sur la dette. On se reportera à la rubrique 7.3 du présent rapport de gestion pour un complément d'information sur cette opération.
  - L'incidence nette des financements souscrits au cours des 12 derniers mois.

Ces augmentations ont été atténuées par les éléments suivants :

- Une charge de 9 M\$ constatée au deuxième trimestre de 2009 liée à la résiliation des contrats de location-acquisition de deux A340 d'Airbus et à la vente subséquente de ces appareils. Aucune charge de la sorte n'a été inscrite au deuxième trimestre de 2010.
- Les retombées favorables de l'appréciation du dollar canadien sur les intérêts débiteurs libellés en dollars US.
- L'incidence de la cession-bail d'appareils 777 de Boeing qui s'est conclue pour l'essentiel au quatrième trimestre de 2009.
- Le recul des taux d'intérêt moyens par rapport à un an plus tôt.
- Au deuxième trimestre de 2009, Air Canada avait inscrit une charge de dépréciation de 67 M\$ liée à des coûts antérieurement capitalisés qui avaient été engagés dans l'élaboration d'un nouveau système de réservation, et une perte de 2 M\$ à la vente des deux A340 d'Airbus susmentionnés.
- Des pertes liées aux ajustements de juste valeur des instruments dérivés, qui se sont chiffrées à 18 M\$ au deuxième trimestre de 2010, contre des gains de 79 M\$ au deuxième trimestre de 2009. Ces pertes sur instruments financiers évaluées à la valeur de marché constatées au deuxième trimestre de 2010 étaient principalement liées à la variation de la juste valeur des dérivés portant sur le carburant.

#### **Perte de change de 156 M\$ au deuxième trimestre de 2010**

La perte de change, principalement liée à la dette à long terme libellée en dollars US, se chiffre à 156 M\$ pour le deuxième trimestre de 2010, contre un gain de change de 355 M\$ au deuxième trimestre de 2009. La perte du deuxième trimestre de 2010 est surtout attribuable à la dépréciation du dollar canadien entre le 31 mars et le 30 juin 2010. Pour 1 \$ US, le taux de change à midi, le 30 juin 2010, était de 1,0606 \$ CA, tandis qu'il était de 1,0156 \$ CA le 31 mars 2010, à midi.

### **Économie d'impôt de 28 M\$ au deuxième trimestre de 2010**

Pour le deuxième trimestre de 2010, Air Canada a constaté une économie d'impôt de 28 M\$ sur une perte avant impôts de 231 M\$, donnant lieu à un taux d'imposition effectif de 12 %. 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 52 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 et de certaines charges non déductibles. Des actifs d'impôts futurs ont été constatés dans la mesure où leur réalisation pendant l'exercice en cours a été jugée plus probable qu'improbable.

## 5. Résultats d'exploitation – Comparaison des premiers semestres de 2010 et de 2009

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

(en millions de dollars canadiens, sauf les montants par action)	Premiers semestres		Variation	
	2010	2009	\$	%
<b>Produits d'exploitation</b>				
Passages	4 409 \$	4 069 \$	340 \$	8
Fret	219	156	63	40
Autres	516	496	20	4
	<b>5 144</b>	<b>4 721</b>	<b>423</b>	<b>9</b>
<b>Charges d'exploitation</b>				
Carburant avions	1 279	1 165	114	10
Salaires et charges sociales	944	896	48	5
Redevances aéroportuaires et de navigation	462	471	(9)	(2)
CAC de Jazz	456	500	(44)	(9)
Amortissement	348	324	24	7
Maintenance avions	346	374	(28)	(7)
Restauration et fournitures connexes	149	140	9	6
Communications et technologies de l'information	159	159	-	-
Locations avions	174	169	5	3
Commissions	122	89	33	37
Autres	756	735	21	3
	<b>5 195</b>	<b>5 022</b>	<b>173</b>	<b>3</b>
<b>Perte d'exploitation</b>	<b>(51)</b>	<b>(301)</b>	<b>250</b>	
<b>Produits (charges) hors exploitation</b>				
Intérêts créditeurs	6	10	(4)	
Intérêts débiteurs	(211)	(199)	(12)	
Intérêts capitalisés	-	3	(3)	
Perte sur actifs	(1)	(71)	70	
Gain (perte) sur instruments financiers comptabilisés à la juste valeur	(16)	69	(85)	
Autres	-	(1)	1	
	<b>(222)</b>	<b>(189)</b>	<b>(33)</b>	
<b>Perte avant les éléments suivants</b>	<b>(273)</b>	<b>(490)</b>	<b>217</b>	
Participation sans contrôle	(6)	(8)	2	
Écart de change	(56)	254	(310)	
Économie (charge) d'impôts	47	(1)	48	
<b>Perte de la période</b>	<b>(288) \$</b>	<b>(245) \$</b>	<b>(43) \$</b>	
<b>BAlALA<sup>1)</sup></b>	<b>471 \$</b>	<b>192 \$</b>	<b>279 \$</b>	
<b>Perte par action de base et diluée</b>	<b>(1,03) \$</b>	<b>(2,45) \$</b>	<b>1,42 \$</b>	

1) Voir la rubrique 15, Mesures financières hors PCGR, ci-après pour un rapprochement du BAlALA et du résultat d'exploitation.

### Augmentation des produits passagers réseau de 8,4 % par rapport au premier semestre de 2009

Comparativement au premier semestre de 2009, les produits passagers se sont accrus de 340 M\$ (+8,4 %) pour se fixer à 4 409 M\$ au premier semestre de 2010, du fait surtout de la croissance du trafic. L'augmentation des produits passagers tirés de la cabine de haut de gamme a représenté 177 M\$ (environ 52 %) de l'augmentation des produits passagers à l'échelle du réseau.

Pour le premier semestre de 2010, Air Canada a accru sa capacité globale de 5,9 % par rapport au premier semestre de 2009, à raison d'une augmentation en glissement annuel de 6,6 % au premier trimestre de 2010 et de 5,3 % au deuxième trimestre de 2010. La variation des produits passagers réseau par rapport au premier semestre de 2009 s'explique notamment par :

- Une augmentation de 5,9 % de la capacité, laquelle a été moins marquée que la hausse de 7,6 % du trafic, faisant gagner 1,3 point au coefficient d'occupation par rapport au premier semestre de 2009, à raison d'une diminution de 0,1 point au premier trimestre de 2010 et d'une augmentation de 2,6 points au deuxième trimestre de 2010, dans un cas comme dans l'autre en glissement annuel.
- Un gain de 0,6 % du rendement unitaire réseau par rapport au premier semestre de 2009, formé d'une diminution de 2,2 % au premier trimestre de 2010 et d'une augmentation de 3,3 % au deuxième trimestre de 2010, les deux en glissement annuel.
- L'appréciation du dollar canadien au premier semestre de 2010 par rapport au premier semestre de 2009, qui a fait baisser de 163 M\$ les produits libellés en devises pour les six premiers mois de 2010.
- Une augmentation de 2,2 % des PPSMO réseau par rapport au premier semestre de 2009, formée d'une diminution de 2,3 % des PPSMO au premier trimestre et d'une augmentation de 6,6 % des PPSMO au deuxième trimestre, par rapport à un an plus tôt. L'augmentation des PPSMO du premier semestre de 2010 est attribuable aux gains de coefficient d'occupation et de rendement.

Le tableau ci-après présente les variations en pourcentage et en glissement annuel pour le premier semestre, 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.

1 <sup>er</sup> semestre 2010 par rapport au 1 <sup>er</sup> semestre 2009	Produits passages	Capacité (en SMO)	Trafic (en PMP)	Coefficient d'occupation	Rendement unitaire	PPSMO
	Variation (%)	Variation (%)	Variation (%)	Variation (pts)	Variation (%)	Variation (%)
Lignes intérieures	4,3	1,1	1,9	0,7	2,2	3,1
Lignes transfrontalières	8,5	4,9	6,5	1,2	1,8	3,4
Lignes transatlantiques	10,1	4,1	4,2	0,1	5,5	5,7
Lignes transpacifiques	26,4	21,0	25,5	3,1	0,7	4,4
Autres lignes	5,3	6,6	8,9	1,7	(3,3)	(1,2)
<b>Réseau</b>	<b>8,4</b>	<b>5,9</b>	<b>7,6</b>	<b>1,3</b>	<b>0,6</b>	<b>2,2</b>

#### **Augmentation des produits passages intérieurs de 4,3 % par rapport au premier semestre de 2009**

Pour le premier semestre de 2010, les produits passages de 1 783 M\$ tirés des lignes intérieures ont augmenté de 73 M\$ (+4,3 %) par rapport au premier semestre de 2009 par suite d'un gain de 2,2 % du rendement unitaire et d'une hausse de 1,9 % du trafic. Au premier semestre de 2010, la capacité des lignes intérieures a été accrue de 1,1 % par rapport à la période correspondante de 2009. En ce qui concerne le coefficient d'occupation des vols intérieurs, le repli de 1,4 point en glissement annuel au premier trimestre de 2010 s'est amélioré en un gain de 2,5 points au deuxième trimestre de 2010. En ce qui concerne le rendement unitaire des lignes intérieures, l'augmentation de 0,6 % en glissement annuel au premier trimestre de 2010 s'est transformée en un gain de 3,7 % au deuxième trimestre de 2010. Au premier semestre de 2010, les PPSMO ont progressé de 3,1 % par rapport au premier semestre de 2009 par suite surtout du rendement plus élevé, mais aussi de l'amélioration du coefficient d'occupation. En glissement annuel, la diminution de 1,1 % des PPSMO au premier trimestre de 2010 a évolué favorablement en une hausse de 7,0 % au deuxième trimestre de 2010.

L'appréciation du dollar canadien au premier semestre de 2010 par rapport au premier semestre de 2009 a fait baisser de 28 M\$ les produits libellés en devises au cours des six premiers mois de 2010.

#### **Augmentation des produits passages transfrontaliers de 8,5 % par rapport au premier semestre de 2009**

Pour le premier semestre de 2010, les produits passages de 901 M\$ tirés des lignes transfrontalières avec les États-Unis ont augmenté de 71 M\$ (+8,5 %) par rapport au premier semestre de 2009, par suite surtout d'une augmentation de 6,5 % du trafic mais aussi d'un gain de rendement de 1,8 %. Au premier semestre de 2010, la capacité des lignes transfrontalières a été accrue de 4,9 % par rapport à la période correspondante de 2009. Une augmentation du coefficient d'occupation des vols transfrontaliers de 0,5 point en glissement annuel au premier trimestre de 2010 a évolué favorablement en une augmentation de 2,0 points en glissement annuel au deuxième trimestre de 2010. Le rendement unitaire des lignes transfrontalières s'est détérioré, passant d'un gain de 2,5 % en glissement annuel au premier trimestre de 2010 à un gain de 0,8 % en glissement annuel au deuxième trimestre de 2010. Au premier semestre de 2010, les PPSMO se sont accrus de 3,4 % par rapport au premier semestre de 2009 par suite de gains de rendement et de coefficient d'occupation. En ce qui concerne

les PPSMO, il y a eu une augmentation de 3,1 % en glissement annuel au premier trimestre de 2010, s'améliorant en une augmentation de 3,6 % en glissement annuel au deuxième trimestre de 2010.

L'appréciation du dollar canadien au premier semestre de 2010 par rapport au premier semestre de 2009 a fait baisser de 45 M\$ les produits libellés en devises au cours des six premiers mois de 2010.

#### **Augmentation des produits passages transatlantiques de 10,1 % par rapport au premier semestre de 2009**

Pour le premier semestre de 2010, les produits passages de 833 M\$ tirés des lignes transatlantiques ont augmenté de 76 M\$ (+10,1 %) par rapport au premier semestre de 2009 par suite de la croissance de 5,5 % du rendement et de 4,2 % du trafic. Au premier semestre de 2010, la capacité des lignes transatlantiques a été augmentée de 4,1 % par rapport à la période correspondante de 2009. Une diminution du coefficient d'occupation de 0,3 point en glissement annuel au premier trimestre de 2010 a été suivie d'une augmentation de 0,7 point en glissement annuel au deuxième trimestre de 2010. Le rendement unitaire des lignes transatlantiques a progressé en glissement annuel, passant d'un gain de 0,5 % au premier trimestre de 2010 à un gain de 9,2 % au deuxième trimestre de 2010. Au premier semestre de 2010, les PPSMO se sont accrus de 5,7 % par rapport au premier semestre de 2009 par suite de gains de rendement. L'augmentation de 0,1 % des PPSMO en glissement annuel au premier trimestre de 2010 s'est améliorée en une augmentation de 10,0 % en glissement annuel au deuxième trimestre de 2010.

L'appréciation du dollar canadien au premier semestre de 2010 par rapport au premier semestre de 2009 a fait baisser de 48 M\$ les produits libellés en devises au cours des six premiers mois de 2010.

#### **Augmentation des produits passages transpacifiques de 26,4 % par rapport au premier semestre de 2009**

Pour le premier semestre de 2010, les produits passages de 473 M\$ tirés des lignes transpacifiques ont augmenté de 99 M\$ (+26,4 %) par rapport au premier semestre de 2009 par suite de la croissance de 25,5 % du trafic et d'un gain 0,7 % du rendement unitaire. Au premier semestre de 2010, la capacité des lignes transpacifiques a été accrue de 21,0 % par rapport à la période correspondante de 2009. Une diminution du coefficient d'occupation de 1,4 point en glissement annuel au premier trimestre de 2010 a été suivie d'une augmentation de 6,7 points en glissement annuel au deuxième trimestre de 2010. Le rendement des lignes a fléchi de 7,4 % au premier trimestre de 2010 avant de regagner 8,1 % en glissement annuel au deuxième trimestre de 2010. Au premier semestre de 2010, les PPSMO se sont accrus de 4,4 % par rapport au premier semestre de 2009 par suite surtout de l'amélioration du coefficient d'occupation mais aussi des gains de rendement. La diminution de 8,8 % en glissement annuel des PPSMO au premier trimestre de 2010 s'est améliorée en une augmentation de 16,9 % en glissement annuel au deuxième trimestre de 2010.

L'appréciation du dollar canadien au premier semestre de 2010 par rapport au premier semestre de 2009 a fait baisser de 30 M\$ les produits libellés en devises au cours des six premiers mois de 2010.

#### **Augmentation des autres produits passages de 5,3 % par rapport au premier semestre de 2009**

Pour le premier semestre de 2010, les produits passages de 419 M\$ tirés des autres lignes (Australie, Antilles, Mexique et Amérique du Sud) ont augmenté de 21 M\$ (+5,3 %) par rapport au premier semestre de 2009 par suite de la croissance de 8,9 % du trafic. Au premier semestre de 2010, la capacité des autres lignes a été accrue de 6,6 % par rapport à la période correspondante de 2009. Une amélioration du coefficient d'occupation de 1,7 point en glissement annuel au premier trimestre de 2010 a été suivie d'une augmentation de 1,8 point en glissement annuel au deuxième trimestre de 2010. Le rendement des autres lignes a fléchi de 6,6 % en glissement annuel au premier trimestre de 2010 avant de regagner 2,2 % en glissement annuel au deuxième trimestre de 2010. Au premier semestre de 2010, les PPSMO se sont repliés de 1,2 % par suite d'une baisse de 3,3 % du rendement unitaire. La diminution de 4,6 % en glissement annuel des PPSMO au premier trimestre de 2010 s'est améliorée en une augmentation de 4,5 % en glissement annuel au deuxième trimestre de 2010.

L'appréciation du dollar canadien au premier semestre de 2010 par rapport au premier semestre de 2009 a fait baisser de 12 M\$ les produits libellés en devises au cours des six premiers mois de 2010.

#### **Augmentation des produits fret de 40 % par rapport au premier semestre de 2009**

Pour le premier semestre de 2010, les produits de 219 M\$ tirés du transport de fret aérien se sont accrus de 63 M\$ (+40 %) par rapport au premier semestre de 2009 par suite d'une hausse du trafic. Le trafic fret a progressé de 55 % par rapport à la période comparable de 2009 en raison d'une forte croissance du trafic sur tous les marchés. Le rendement fret par tonne-mille payante (« TMP ») pour le réseau s'est replié de 9 % par rapport au premier semestre de 2009, par suite de l'intense concurrence tarifaire et de l'effet défavorable de

l'appréciation du dollar canadien sur les produits libellés en devises. La variation des produits fret par rapport au premier semestre de 2009 s'explique notamment par :

- Une augmentation de 17 % des produits fret intérieurs en regard d'une hausse de 31 % du trafic fret et d'une diminution de 12 % du rendement fret par TMP. La capacité d'emport de fret des lignes intérieures a été réduite de 1 % par rapport au premier semestre de 2009.
- Une augmentation de 28 % des produits fret transatlantiques en regard d'une hausse de 48 % du trafic fret et d'une diminution de 14 % du rendement fret par TMP. La capacité d'emport de fret des lignes transatlantiques a été accrue de 3 % par rapport au premier semestre de 2009.
- Une augmentation de 82 % des produits fret transpacifiques en regard d'une hausse de 70 % du trafic fret et de 7 % du rendement fret par TMP. La capacité d'emport de fret des lignes transpacifiques a été accrue de 20 % par rapport au premier semestre de 2009.
- Une augmentation de 38 % des autres produits fret en regard d'une hausse de 60 % du trafic fret et d'une diminution de 14 % du rendement fret par TMP. La capacité d'emport de fret des autres lignes a été accrue de 6 % par rapport au premier semestre de 2009.
- L'appréciation du dollar canadien par rapport au premier semestre de 2009, qui a fait baisser de 21 M\$ les produits fret libellés en devises au premier semestre de 2010.

#### **Augmentation des autres produits de 4 % par rapport au premier semestre 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 premier semestre de 2010, les autres produits de 516 M\$ ont augmenté de 20 M\$ (+4 %) par rapport au premier semestre de 2009. Cette augmentation est liée à une hausse de 48 M\$ (+22 %) des produits tirés de tiers à Vacances Air Canada, alimentée par la majoration des prix des forfaits et par l'augmentation du trafic passagers amenée par la hausse de capacité par rapport à un an plus tôt. Cette augmentation a été en partie annulée par la baisse des produits tirés de la sous-location d'avions, essentiellement attribuable à la vente, en avril 2009, de deux appareils A340-300 d'Airbus jusque là sous-loués à un tiers, ainsi qu'à l'effet défavorable d'un dollar canadien plus fort sur des produits de location d'avions libellés en dollars US.

#### **Baisse de 2,3 % des CESMO (baisse de 4,2 %, exclusion faite de la charge de carburant) par rapport au premier semestre de 2009**

Les charges d'exploitation se chiffrent à 5 195 M\$ pour le premier semestre de 2010, en hausse de 173 M\$ (+3 %) par rapport au premier semestre de 2009, les augmentations les plus notables ayant concerné la charge de carburéacteur, la charge de retraite, les commissions et l'amortissement. Ces augmentations ont été atténuées par la réduction des frais de maintenance avions, des frais d'achat de capacité à Jazz et des charges salariales. Il est estimé que l'appréciation du dollar canadien vis-à-vis des devises (surtout le dollar US) au premier semestre de 2010 par rapport au premier semestre de 2009 aurait fait baisser les charges d'exploitation de 313 M\$ par rapport au premier semestre de 2009.

Le coût unitaire pour le premier semestre de 2010, mesuré en charges d'exploitation par siège-mille offert (« CESMO »), s'est replié de 2,3 % par rapport au premier semestre de 2009. Exclusion faite de la charge de carburant, les CESMO ont diminué de 4,2 % en glissement annuel.

Les retombées favorables de l'appréciation du dollar canadien sur les charges d'exploitation libellées en devises (surtout en dollars US) ont été le principal facteur à jouer dans la baisse des CESMO en glissement annuel. L'augmentation de la capacité, qui permet de répartir les coûts fixes de la compagnie aérienne sur un plus grand nombre de sièges-milles offerts, les retombées des mesures d'économie au titre du PTC dont celles liées au CAC de Jazz, ainsi que l'augmentation du taux d'utilisation des appareils et de la longueur moyenne des étapes par rapport au premier semestre de 2009 sont aussi intervenues dans la baisse des CESMO en glissement annuel. Des augmentations de la charge de retraite et des commissions versées sont venues annuler en partie ces diminutions.

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

(en cents par SMO)	Premiers semestres		Variation	
	2010	2009	cents	%
Salaires	2,44	2,64	(0,20)	(7,6)
Charges sociales	0,68	0,50	0,18	36,0
Coûts de propriété (LAA) <sup>1)</sup>	1,73	1,73	-	-
Redevances aéroportuaires et de navigation	1,53	1,65	(0,12)	(7,3)
CAC de Jazz	1,51	1,75	(0,24)	(13,7)
Maintenance avions	1,15	1,31	(0,16)	(12,2)
Restauration et fournitures connexes	0,49	0,49	-	-
Communications et technologies de l'information	0,53	0,56	(0,03)	(5,4)
Commissions	0,40	0,31	0,09	29,0
Autres	2,48	2,57	(0,09)	(3,5)
<b>Charges d'exploitation, exclusion faite de la charge de carburant<sup>2)</sup></b>	<b>12,94</b>	<b>13,51</b>	<b>(0,57)</b>	<b>(4,2)</b>
Carburant avions	4,24	4,08	0,16	3,9
<b>Total des charges d'exploitation</b>	<b>17,18</b>	<b>17,59</b>	<b>(0,41)</b>	<b>(2,3)</b>

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

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

#### Hausse de 10 % de la charge de carburant par rapport au premier semestre de 2009

La charge de carburant se chiffre à 1 279 M\$ pour le premier semestre de 2010, en hausse de 114 M\$ (+10 %) par rapport au premier semestre de 2009. Parmi les facteurs à avoir contribué à la variation de la charge de carburant du premier semestre par rapport à un an plus tôt, figurent :

- La hausse du prix de base du kérosène, responsable d'une augmentation de 361 M\$ de la charge de carburant.
- Une augmentation du volume (en litres) de carburant consommé, responsable d'une augmentation de 52 M\$ de la charge de carburant.

Ces augmentations ont été atténuées par :

- Les retombées favorables de l'appréciation du dollar canadien par rapport au dollar US, responsable d'une diminution de 169 M\$ de la charge de carburant.
- Des pertes liées aux couvertures sur le carburant de 110 M\$ au premier semestre de 2010, qui ont été reclassées du cumul des autres éléments du résultat étendu à la charge de carburant. Au premier semestre de 2009, des pertes liées aux couvertures sur le carburant de 240 M\$ avaient été reclassées du cumul des autres éléments du résultat étendu à la charge de carburant.

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

(en millions de dollars canadiens, sauf indication contraire)	Premiers semestres		Variation	
	2010	2009	\$	%
Charge de carburant selon les PCGR <sup>1)</sup>	1 273 \$	1,159 \$	114 \$	10
<b>Retrancher :</b> Perte de couverture sur le carburant reclassées du cumul des autres éléments du résultat étendu à la charge de carburant	(110)	(240)	130	54
<b>Ajouter :</b> Montant net des règlements au comptant <sup>2)</sup>	31	62	(31)	(50)
<b>Coût économique du carburant – hors PCGR<sup>3)</sup></b>	<b>1 194 \$</b>	<b>981 \$</b>	<b>213 \$</b>	<b>22</b>
Consommation de carburant (en milliers de litres)	1 796 031	1 697 017	99 014	6
Coût du litre de carburant (en cents) – selon les PCGR	70,9	68,3	2,6	4
Coût du litre de carburant (en cents) – exclusion faite des pertes liées aux couvertures sur le carburant	64,8	54,2	10,6	20
Coût économique du litre de carburant (en cents) – hors PCGR <sup>3)</sup>	66,5	57,8	8,7	15

- 1) Ne comprend pas le carburant de transporteurs tiers, autres que Jazz, exerçant leurs activités au titre de contrats d'achat de capacité.
- 2) Comprend le montant net des règlements au comptant des contrats de couverture sur le carburant venus à échéance et les primes liées à ces dérivés. Ne comprend pas les contrats de couverture de 172 M\$ résiliés par anticipation au 1<sup>er</sup> trimestre de 2009 et couvrant la consommation de carburant de 2009 et 2010, et de 5 M\$ au 2<sup>er</sup> trimestre de 2010 couvrant la consommation de carburant de 2010.
- 3) Le coût économique du carburant est une mesure hors PCGR utilisée par Air Canada qui pourrait ne pas être comparable à des mesures analogues présentées par d'autres sociétés ouvertes. Air Canada s'en sert pour calculer le coût décaissé pour son carburant. Il comprend le montant net réel des règlements au comptant des contrats 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 944 M\$ au premier semestre de 2010, en hausse de 48 M\$ (+5 %) par rapport au premier semestre de 2009**

Les charges salariales totalisent 739 M\$ pour le premier semestre de 2010, en baisse de 14 M\$ (-2 %) par rapport au premier semestre de 2009, par suite surtout de la diminution des charges liées aux programmes de réduction des effectifs par rapport à la période correspondante de 2009.

Les charges sociales se chiffrent à 205 M\$ pour le premier semestre de 2010, en hausse de 62 M\$ (+43 %) par rapport au premier semestre de 2009. La hausse des charges sociales vient principalement de l'augmentation de la charge de retraite qui a résulté de la révision des hypothèses actuarielles.

#### **Diminution de 9 % des frais payés au titre du CAC de Jazz par rapport au premier semestre de 2009**

Les frais payés à Jazz au titre du CAC de Jazz se chiffrent à 456 M\$ pour le premier semestre de 2010, contre 500 M\$ pour le premier semestre de 2009, soit une diminution de 44 M\$ (-9 %). Cette diminution des frais d'achat de capacité en glissement annuel vient surtout de l'incidence favorable du change sur les frais libellés en dollars US qu'Air Canada paie au titre du CAC de Jazz, responsable d'une diminution de 25 M\$, de l'incidence de la modification, liée au PTC, du CAC de Jazz en date du 1<sup>er</sup> août 2009, responsable d'une diminution de 19 M\$ principalement attribuable à la réduction des majorations tarifaires au titre du CAC de Jazz, et de l'incidence de la réduction des vols, responsable d'une diminution de 14 M\$. Est venue atténuer ces diminutions une augmentation de 14 M\$ des tarifs au titre du CAC de Jazz en glissement annuel, dont 3 M\$ sont liés à des crédits de maintenance ponctuels en 2009 et 4 M\$ aux frais de maintenance supplémentaires du parc de Jazz.

### **Augmentation de 6 % des coûts de propriété par rapport au premier semestre de 2009**

Les coûts de propriété (à savoir l'amortissement et les loyers d'avions) s'élèvent à 522 M\$ pour le premier semestre de 2010, en hausse de 29 M\$ (+6 %) par rapport au premier semestre de 2009. Parmi les facteurs à avoir contribué à la variation des coûts de propriété du premier semestre par rapport à un an plus tôt, figurent :

- La diminution des valeurs résiduelles des avions, qui a fait augmenter l'amortissement de 29 M\$.
- L'incidence de la cession-bail de trois 777 de Boeing et de l'ajout d'un 777 de Boeing au parc en exploitation d'Air Canada en juillet 2009 qui, conjugués, ont représenté une augmentation de 25 M\$.

Ces augmentations ont été en partie contrebalancées par :

- L'effet de l'appréciation du dollar canadien vis-à-vis du dollar américain, qui a comprimé de 25 M\$ les loyers d'avions.

### **Diminution de 7 % des frais de maintenance avions par rapport au premier semestre de 2009**

Pour le premier semestre de 2010, les frais de 346 M\$ de maintenance avions sont de 28 M\$ inférieurs (-7 %) à ceux du premier semestre de 2009. Ont contribué à la variation en glissement annuel des frais de maintenance avions semestriels :

- Les retombées favorables de l'appréciation du dollar canadien par rapport au dollar US pour les frais de maintenance libellés en dollars US (surtout d'entretien des moteurs et composants), qui ont fait baisser de 36 M\$ les frais de maintenance avions par rapport au premier semestre de 2009.
- Une diminution de 10 M\$ des frais de maintenance des cellules, par suite du report à des dates ultérieures d'opérations de maintenance programmées pour des appareils Airbus de types A319 et A320.
- Une diminution de 9 M\$ liée au moins grand nombre de résiliations de baux et de restitutions d'appareils survenu au premier semestre de 2010 qu'au premier semestre de 2009.

Ces diminutions ont été atténuées par les éléments suivants :

- Une hausse de 14 M\$ des frais de maintenance des composants, par suite d'un niveau d'activité plus élevé à cet égard.
- Une hausse de 13 M\$ au titre des frais d'entretien moteurs, par suite du plus grand niveau d'activité de maintenance et de l'augmentation du nombre de vols par rapport à un an plus tôt.

### **Hausse de 37 % des commissions par rapport au premier semestre de 2009**

Pour le premier semestre de 2010, les commissions versées totalisent 122 M\$, en hausse de 33 M\$ (+37 %) par rapport au premier semestre de 2009, ce qui traduit l'augmentation de 10 % des produits passages et fret ainsi que l'instauration d'une commission de 7 % à l'intention des agences de voyages canadiennes proposant les tarifs *Tango* sur les vols intra-Canada. Une plus grande proportion de trafic de haut rapport, qui commande généralement des taux de commission plus élevés, et l'augmentation de 5 M\$ des commissions versées par Vacances Air Canada au cours du premier semestre de 2010 ont aussi joué dans l'augmentation des commissions versées sur les passages vendus au cours des six premiers mois de 2010. L'augmentation des commissions versées par Vacances Air Canada est venue principalement de la hausse de trafic passagers et de l'amélioration des rendements, ainsi que de la révision du barème de commissions par rapport au semestre comparable de 2009.

### **Hausse de 3 % des autres charges d'exploitation par rapport au premier semestre de 2009**

Les autres charges d'exploitation totalisent 756 M\$ pour le premier semestre de 2010, soit 21 M\$ de plus (+3 %) qu'au premier semestre de 2009. Cette augmentation des autres charges d'exploitation par rapport au premier semestre de 2009 s'explique essentiellement par l'augmentation de la capacité, par la hausse des charges de Vacances Air Canada attribuable pour l'essentiel à des produits passages et fret plus élevés, et par l'augmentation des frais de traitement des opérations par carte de crédit, qui a aussi découlé de la hausse du nombre de passages vendus. Ces augmentations des autres charges d'exploitation ont été en partie annulées

par la reprise de divers montants liés aux impôts sur le capital se chiffrant à 9 M\$ constatés au titre d'exercices antérieurs et par l'incidence des mesures d'économie menées au titre du PTC.

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

(en millions de dollars canadiens)	Premiers semestres		Variation	
	2010	2009	\$	%
Portion terrestre des forfaits de Vacances Air Canada	185 \$	172 \$	13 \$	8
Cartes de crédit	101	88	13	15
Services d'escale	92	93	(1)	(1)
Location et entretien d'immeubles	65	63	2	3
Frais d'équipages	57	58	(1)	(2)
Frais et services divers	50	54	(4)	(7)
Autres charges	206	207	(1)	-
<b>Total des autres charges d'exploitation</b>	<b>756 \$</b>	<b>735 \$</b>	<b>21 \$</b>	<b>3</b>

#### **Charges hors exploitation de 222 M\$ au premier semestre de 2010**

Les charges hors exploitation se chiffrent à 222 M\$ pour le premier semestre de 2010, contre des charges hors exploitation de 189 M\$ au premier semestre de 2009. Parmi les facteurs à avoir contribué à la variation des charges hors exploitation du premier semestre par rapport à un an plus tôt, figurent :

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

Ces augmentations ont été atténuées par les éléments suivants :

- Une charge de 17 M\$ au premier trimestre de 2009 relativement à une cession-bail. Aucune charge de la sorte n'a été inscrite au premier semestre de 2010.
- Une charge de 9 M\$ au premier trimestre de 2009 liée à la résiliation des contrats de location-acquisition de deux A340 d'Airbus et à la vente subséquente de ces appareils. Aucune charge de la sorte n'a été inscrite au premier semestre de 2010.
- Les retombées favorables de l'appréciation du dollar canadien sur les intérêts débiteurs libellés en dollars US.
- L'incidence des opérations de cession-bail réalisées sur des appareils 777 de Boeing qui se sont conclues pour l'essentiel au quatrième trimestre de 2009.
- Le recul des taux d'intérêt moyens par rapport à un an plus tôt.

- Au premier semestre de 2009, Air Canada avait inscrit une charge de dépréciation de 67 M\$ liée à des coûts antérieurement capitalisés qui avaient été engagés dans l'élaboration d'un nouveau système de réservation ainsi qu'une perte de 2 M\$ à la vente des deux A340 d'Airbus susmentionnés. Aucune cession ou provision d'importance n'a été constatée à cet égard au premier semestre de 2010.
- Des pertes liées aux ajustements de juste valeur des instruments dérivés, qui se sont chiffrées à 16 M\$ au premier semestre de 2010, contre des gains de 69 M\$ au premier semestre de 2009. Ces pertes sur instruments financiers évaluées à la valeur de marché constatées au premier semestre de 2010 étaient surtout liées à la variation de la juste valeur des dérivés portant sur le carburant.

#### **Perte de change de 56 M\$ au premier semestre de 2010**

La perte de change, principalement liée à la dette à long terme libellée en dollars US, se chiffre à 56 M\$ pour le premier semestre de 2010, contre un gain de change de 254 M\$ au premier semestre de 2009. La perte du premier semestre de 2010 est surtout attribuable à la dépréciation du dollar canadien entre le 31 décembre 2009 et le 30 juin 2010. Pour 1 \$ US, le taux de change à midi, le 30 juin 2010, était de 1,0606 \$ CA, tandis qu'il était de 1,0466 \$ CA le 31 décembre 2009, à midi.

#### **Économie d'impôt de 47 M\$ au premier trimestre de 2010**

Pour le premier semestre de 2010, Air Canada a constaté une économie d'impôt de 47 M\$ sur une perte avant impôts de 335 M\$, donnant lieu à un taux d'imposition effectif de 14 %. 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 110 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 et de certaines charges non déductibles. Des actifs d'impôts futurs ont été constatés dans la mesure où leur réalisation pendant l'exercice en cours a été jugée plus probable qu'improbable.

## 6. Parc aérien

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

	Période écoulée				Projections			
	31 décembre 2009	31 mars 2010	Modifications apportées au parc au 2 <sup>e</sup> trimestre de 2010	30 juin 2010	Modifications au parc projetées pour le reste de 2010	31 décembre 2010	Modifications au parc projetées pour 2011	31 décembre 2011
777-300 de Boeing	12	12	-	12	-	12	-	12
777-200 de Boeing	6	6	-	6	-	6	-	6
767-300 de Boeing <sup>1)</sup>	30	30	-	30	-	30	(3)	27
A330-300 d'Airbus	8	8	-	8	-	8	-	8
A321 d'Airbus	10	10	-	10	-	10	-	10
A320 d'Airbus	41	41	-	41	-	41	-	41
A319 d'Airbus	35	35	1	36	-	36	-	36
190 d'EMBRAER	45	45	-	45	-	45	-	45
175 d'EMBRAER	15	15	-	15	-	15	-	15
<b>Total</b>	<b>202</b>	<b>202</b>	<b>1</b>	<b>203</b>	<b>-</b>	<b>203</b>	<b>(3)</b>	<b>200</b>
<b>Âge moyen (en années)</b>	<b>9,7</b>	<b>10,0</b>		<b>10,2</b>		<b>10,7</b>		<b>11,6</b>

1) Les trois appareils 767-300 de Boeing devraient être retirés du parc en service d'Air Canada en 2011 sont censés être remplacés par trois autres gros-porteurs.

Au deuxième trimestre de 2010, Air Canada a remis en service un appareil A319 qui jusqu'alors avait été sous-loué à un tiers.

Au 30 juin 2010, aux termes du CAC de Jazz, le parc de Jazz comptait 123 appareils, soit sept appareils de moins qu'au 31 décembre 2009. Le parc de Jazz visé par l'engagement a un âge moyen de 15,4 ans et, au 30 juin 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.

## 7. Gestion financière et gestion du capital

### 7.1 Situation financière

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

(en millions de dollars canadiens)	30 juin 2010	31 décembre 2009
<b>Actif</b>		
Trésorerie, équivalents de trésorerie et placements à court terme	1 815 \$	1 407 \$
Autres actifs à court terme	1 238	1 244
Actif à court terme	3 053	2 651
Immobilisations corporelles	6 054	6 369
Actifs incorporels	906	916
Dépôts et autres actifs	427	470
	<b>10 440 \$</b>	<b>10 406 \$</b>
<b>Passif</b>		
Passif à court terme	3 339 \$	3 002 \$
Dette à long terme et obligations locatives	3 972	4 054
Passif au titre des prestations de retraite et d'avantages complémentaires	1 117	1 163
Autres passifs à long terme	569	540
	<b>8 997</b>	<b>8 759</b>
<b>Participation sans contrôle</b>	<b>174</b>	<b>201</b>
<b>Capitaux propres</b>	<b>1 269</b>	<b>1 446</b>
	<b>10 440 \$</b>	<b>10 406 \$</b>

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

Les immobilisations corporelles se chiffrent à 6 054 M\$ au 30 juin 2010, soit 315 M\$ de moins qu'au 31 décembre 2009. Cette réduction résulte surtout de la charge d'amortissement de 318 M\$ au premier semestre de 2010, atténuée par 55 M\$ de nouvelles immobilisations corporelles et l'incidence du reste de l'opération de cession-bail complétée au premier trimestre de 2010.

La dette à long terme et les obligations locatives, y compris la partie échéant à moins de un an, s'établissent à 4 495 M\$ au 30 juin 2010, soit une diminution de 27 M\$ par rapport au 31 décembre 2009. La baisse de la dette à long terme et des obligations locatives par rapport au 31 décembre 2009 est venue principalement de remboursements de 227 M\$. Sont venues atténuer cette réduction les retombées défavorables de la dépréciation du dollar canadien sur la dette d'Air Canada libellée en devises (surtout en dollars US) et sur ses obligations locatives, responsables de 58 M\$ de l'augmentation, ainsi que 100 M\$ de nouveaux emprunts.

## 7.2 Dette nette ajustée

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

(en millions de dollars canadiens, sauf indication contraire)	30 juin 2010	31 décembre 2009	Variation (\$)
Total de la dette à long terme et des obligations locatives	3 972 \$	4 054 \$	(82) \$
Partie échéant à moins de un an de la dette à long terme et des obligations locatives	523	468	55
Total de la dette à long terme et des obligations locatives, y compris la partie échéant à moins de un an	4 495	4 522	(27)
Moins trésorerie, équivalents de trésorerie et placements à court terme	(1 815)	(1 407)	(408)
<b>Dette nette</b>	<b>2 680 \$</b>	<b>3 115 \$</b>	<b>(435) \$</b>
Contrats de location-exploitation immobilisés <sup>1)</sup>	2 550	2 513	37
<b>Dette nette ajustée</b>	<b>5 230</b>	<b>5 628</b>	<b>(398)</b>
Participation sans contrôle	174	201	(27)
<b>Dette nette et participation sans contrôle, montant ajusté</b>	<b>5 404 \$</b>	<b>5 829 \$</b>	<b>(425) \$</b>
<b>Capitaux propres</b>	<b>1 269 \$</b>	<b>1 446 \$</b>	<b>(177) \$</b>
<b>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</b>	<b>81,0 %</b>	<b>80,1 %</b>	<b>0,9 pts</b>

- 1) La dette nette ajustée est une mesure hors PCGR utilisée par Air Canada qui pourrait ne pas être comparable aux mesures présentées par d'autres sociétés ouvertes. Air Canada inclut les contrats de location-exploitation immobilisés, car c'est là un moyen courant dans le secteur d'attribuer une valeur aux obligations au titre de contrats de location-exploitation. La pratique courante dans le secteur consiste à multiplier par 7,5 les frais annualisés de location d'avions. Cette définition du capital est propre à Air Canada et pourrait ne pas être comparable à des mesures analogues présentées par d'autres sociétés ouvertes. Les loyers d'avions se sont élevés à 340 M\$ pour la période de 12 mois terminée le 30 juin 2010 et à 335 M\$ pour la période de 12 mois terminée le 31 décembre 2009. Les frais de location avions tiennent compte des loyers tirés de la sous-location d'appareils à des tiers. Les produits de sous-location associés à ces locations d'avions sont incorporés dans les « autres » produits de l'état consolidé des résultats d'Air Canada.

Au 30 juin 2010, le montant ajusté de la dette nette et de la participation sans contrôle, y compris les contrats de location-exploitation immobilisés, a diminué de 425 M\$ par rapport au 31 décembre 2009. Cette diminution du montant ajusté de la dette nette et de la participation sans contrôle est surtout attribuable à l'augmentation de 408 M\$ de la trésorerie, des équivalents de trésorerie et des placements à court terme, laquelle s'explique pour l'essentiel par des facteurs saisonniers qui se sont répercutés favorablement sur les variations des soldes du fonds de roulement hors trésorerie au cours du premier semestre de 2010. On se reportera à la rubrique 7.4 pour un complément d'information à cet égard.

Le ratio ajusté de la dette nette et de la participation sans contrôle à la dette nette et à la participation sans contrôle majorée des capitaux propres d'Air Canada se fixe à 81,0 % au 30 juin 2010, soit une détérioration de 0,9 point par rapport au 31 décembre 2009. Cette détérioration vient principalement d'une baisse des capitaux propres pour le semestre terminé le 30 juin 2010, surtout attribuable à la perte de 288 M\$ constatée au premier semestre de 2010.

## 7.3 Situation de trésorerie

Au 30 juin 2010, la trésorerie, les équivalents de trésorerie et les placements à court terme se chiffrent à 1 815 M\$, soit presque 18 % des produits d'exploitation en glissement annuel, ce qui est supérieur au niveau de liquidités minimum visé de 15 % des produits d'exploitation des 12 derniers mois. Au 31 juillet 2010, les soldes de trésorerie d'Air Canada s'établissaient à environ 1,8 G\$. Pour un complément d'information sur le risque de liquidité d'Air Canada, on se reportera à la rubrique 10.3 du rapport de gestion de 2009 d'Air Canada daté du 10 février 2010.

## **Engagement de financement**

En juin 2010, Air Canada a reçu un engagement de GE Japan Corporation visant une facilité de crédit à terme garantie de premier rang pouvant aller jusqu'à environ 171 M\$ US afin de refinancer des montants concernant 16 appareils qu'exploite actuellement Air Canada et loués auprès d'entités de location ad hoc qui sont consolidées par Air Canada. L'obtention du financement est subordonnée à certaines conditions d'usage. Sur une base consolidée, les prélèvements sur cette facilité d'emprunt seront comptabilisés comme des règlements effectués sur la dette des entités de location ad hoc liée à ces appareils. Une fois conclue, cette facilité de crédit pourra servir en 2011 à refinancer jusqu'à hauteur de 129 M\$ US le montant lié à huit A319 d'Airbus et à quatre 767-300ER de Boeing, sur une période de sept ans et quatre ans, respectivement. Une fois conclue, la facilité de crédit pourra aussi servir en 2012 à refinancer, jusqu'à concurrence de 42 M\$ US, le montant lié à quatre A319 d'Airbus, sur une période de cinq ans. Du fait de cet engagement de financement, les montants à payer au cours de 12 prochains mois aux termes de l'emprunt existant et qui seront refinancés dans le cadre de cet engagement à long terme ont été classés comme étant à long terme au 30 juin 2010.

## **Facilité de crédit à terme**

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

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

## **Placement privé de billets**

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

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

Air Canada peut racheter une partie ou la totalité des billets de premier rang en tout temps à compter du 1<sup>er</sup> août 2012 à certains prix de rachat établis, majorés des intérêts courus et impayés. En tout temps avant le 1<sup>er</sup> août 2012, Air Canada peut racheter une partie ou la totalité des billets de premier rang à un prix égal à 100 % du capital majoré d'une prime « intégrale » et des intérêts courus et impayés. En tout temps avant le 1<sup>er</sup> août 2012, Air Canada peut racheter jusqu'à 35 % du capital global de chaque émission de billets de premier rang au moyen du produit de certains placements en actions à des prix de rachat établis, majorés des intérêts courus et impayés. En outre, en tout temps avant le 1<sup>er</sup> août 2014, Air Canada peut racheter, pendant toute période de 12 mois, jusqu'à 10 % du capital global initial de chaque émission de billets de premier rang, en payant un prix de rachat égal à 103 % du capital majoré des intérêts courus et impayés.

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

Si certains événements donnés de modification du contrôle ou certaines ventes d'immobilisations ont lieu, la Société doit proposer le rachat des billets.

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

Comme il est mentionné plus haut, Air Canada a inscrit au deuxième trimestre de 2010 des intérêts débiteurs de 54 M\$ sur sa facilité de crédit à terme garantie.

Par suite du placement en billets décrit ci-dessus, les services de notation de Standard & Poors (« S&P) et les services aux investisseurs de Moody's (« Moody's ») ont pris des mesures concernant la notation. S&P a ainsi porté de CCC+ à B- avec perspective stable la notation à long terme d'Air Canada et Moody's a commencer à évaluer Air Canada, lui attribuant une cote de B3 avec perspective stable.

#### **7.4 Fonds de roulement**

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

(en millions de dollars canadiens)	30 juin 2010	31 décembre 2009	Variation \$
Trésorerie et placements à court terme	1 815 \$	1 407 \$	408 \$
Débiteurs	768	701	67
Autres actifs à court terme	470	543	(73)
Créditeurs et charges à payer	(1 218)	(1 246)	28
Produits passages perçus d'avance	(1 598)	(1 288)	(310)
Partie échéant à moins de un an de la dette à long terme et des obligations locatives	(523)	(468)	(55)
<b>Fonds de roulement négatif, montant net</b>	<b>(286) \$</b>	<b>(351) \$</b>	<b>65 \$</b>

Le montant net du fonds de roulement négatif de 286 M\$ au 30 juin 2010 représente une amélioration de 65 M\$ par rapport au 31 décembre 2009, par suite surtout des rentrées de fonds nettes tirées des activités d'exploitation et du produit net de 98 M\$ tiré du relèvement du plafond de la facilité de crédit à terme garantie d'Air Canada. Cette amélioration a cependant été atténuée par les paiements prévus de 227 M\$ sur la dette à long terme et les obligations locatives, l'incidence de 67 M\$ des dépenses en immobilisations et des paiements de 105 M\$ au titre de la capitalisation des retraites pour le premier semestre de 2010.

#### **Dépôts de garantie pour dérivés liés au carburant**

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

Au 30 juin 2010, Air Canada avait déposé au total 13 M\$ en garanties auprès de ses contreparties (43 M\$ au 31 décembre 2009). Si les cours du pétrole demeurent pendant le reste de 2010 à leurs niveaux de

juin 2010, les garanties fournies devraient couvrir les pertes attendues au titre des contrats de couverture du carburant en place échéant en 2010, et Air Canada n'aurait alors aucune sortie de fonds supplémentaires à faire.

Au 31 juillet 2010, le montant des dépôts de garantie détenus par des contreparties se chiffrait à 8 M\$.

## 7.5 Flux de trésorerie consolidés

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

(en millions de dollars canadiens)	Deuxièmes trimestres			Premiers semestres		
	2010	2009	Variation (\$)	2010	2009	Variation (\$)
Rentrées de fonds nettes liées aux activités d'exploitation avant les éléments suivants :						
Sorties de fonds liées aux règlements, frais de résiliation et primes versées à l'égard des couvertures sur le carburant	192 \$	96 \$	96 \$	218 \$	148 \$	70 \$
Dépôts de garantie sur dérivés liés au carburant, montant net	(24)	(27)	3	(46)	(244)	198
Excédent de la capitalisation des avantages sociaux futurs sur les charges sociales	7	62	(55)	30	209	(179)
Variation du fonds de roulement hors trésorerie	(15)	(109)	94	(40)	(212)	172
	160	(113)	273	417	176	241
Flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation	320	(91)	411	579	77	502
Nouvelles immobilisations corporelles	(23)	(49)	26	(67)	(156)	89
<b>Flux de trésorerie disponibles<sup>1)</sup></b>	<b>297</b>	<b>(140)</b>	<b>437</b>	<b>512</b>	<b>(79)</b>	<b>591</b>
Produit d'opérations de cession-bail	-	-	-	20	172	(152)
Financement d'une lettre de crédit d'Aveos	-	-	-	23	-	23
Placements à court terme	(174)	68	(242)	(418)	87	(505)
Autres	(7)	61	(68)	15	66	(51)
<b>Flux de trésorerie liés aux activités d'investissement (exclusion faite des nouvelles immobilisations corporelles)</b>	<b>(181)</b>	<b>129</b>	<b>(310)</b>	<b>(360)</b>	<b>325</b>	<b>(685)</b>
Emprunts	-	76	(76)	100	343	(243)
Réduction de la dette à long terme et des obligations locatives	(96)	(177)	81	(227)	(600)	373
Autres	-	-	-	(35)	-	(35)
<b>Flux de trésorerie liés aux activités de financement</b>	<b>(96)</b>	<b>(101)</b>	<b>5</b>	<b>(162)</b>	<b>(257)</b>	<b>95</b>
Augmentation (diminution) nette de la trésorerie et des équivalents de trésorerie	20	(112)	132	(10)	(11)	1
Augmentation (diminution) nette des placements à court terme	174	(68)	242	418	(87)	505
<b>Augmentation (diminution) nette de la trésorerie, des équivalents de trésorerie et des placements à court terme</b>	<b>194 \$</b>	<b>(180) \$</b>	<b>374 \$</b>	<b>408 \$</b>	<b>(98) \$</b>	<b>506 \$</b>

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

L'augmentation de 437 M\$ des flux de trésorerie disponibles au deuxième trimestre de 2010 vient surtout d'une amélioration du fonds de roulement hors trésorerie liée à la hausse des produits passagers perçus d'avance ainsi que de l'absence de répercussions négatives de l'expiration de l'entente de paiement anticipé avec Aéroplan en vigueur au deuxième trimestre de 2009. Au deuxième trimestre de 2009, les produits passagers

perçus d'avance s'étaient ressentis de la faiblesse de la conjoncture qui avait alors fait considérablement baisser les ventes effectuées par anticipation au cours de cette période. L'amélioration de 96 M\$ des flux de trésorerie d'exploitation d'Air Canada par rapport à un an plus tôt, conjuguée à l'absence d'obligation de cotisation au titre du coût des services passés au deuxième trimestre de 2010 du fait de l'adoption du *Règlement de 2009 sur la capitalisation des régimes de retraite d'Air Canada* en juillet 2009, a aussi joué dans l'amélioration des flux de trésorerie disponibles. Des facteurs du même ordre ont contribué à l'amélioration de 591 M\$ des flux de trésorerie disponibles au premier semestre de 2010 par rapport au premier semestre de 2009.

## 7.6 Dépenses en immobilisations et contrats de financement connexes

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

## 7.7 Obligations contractuelles

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

Le tableau ci-après présente une information actualisée sur la dette à long terme et les obligations locatives d'Air Canada, y compris les obligations de paiement d'intérêts. Il n'y a pas eu de changement d'importance aux montants des obligations contractuelles par rapport à ce qu'Air Canada a déclaré dans son rapport de gestion de 2009 d'Air Canada daté du 10 février 2010.

Le tableau ci-après présente l'incidence de l'engagement de financement de GE Japan Corporation, en partant de l'hypothèse que la totalité du montant engagé serait prélevé. La facilité d'emprunt, une fois conclue, réduira le montant net des flux de trésorerie d'une valeur correspondant aux éléments de la dette connexes qui viendront à échéance et seront refinancés en 2011 et 2012, de 134 M\$ et 44 M\$ respectivement, et seront contrebalancés par les paiements de capital et d'intérêts faits au titre de la facilité d'emprunt visée par l'engagement. Le tableau présente en outre les paiements de capital et d'intérêts sur les 600 M\$ US et 300 M\$ de billets garantis de premier rang échéant en 2015 ainsi que sur les 200 M\$ US de billets garantis de deuxième rang échéant en 2016, tels qu'ils apparaissent après le remboursement dans son intégralité de la facilité de crédit à terme garantie, le 3 août 2010. Pour un complément d'information sur ces opérations, on se reportera à la rubrique 7.3 du présent rapport de gestion.

(en millions de dollars canadiens)	Reste de 2010	Exercice 2011	2012	2013	2014	Par la suite	Total
Obligations au titre de la dette à long terme, des obligations locatives et des intérêts au 30 juin 2010	424 \$	1 049 \$	772 \$	801 \$	635 \$	2 067 \$	5 748 \$
<i>Ajouter :</i> Incidence nette de l'engagement de financement de GE Japan	-	(107)	(9)	36	36	88	44
<i>Ajouter :</i> Incidence nette des billets privilégiés de premier rang, des billets privilégiés de second rang et des versements prévus sur la facilité de crédit à terme garantie	(65)	(96)	(78)	(60)	(107)	1 222	816
<b>Total</b>	<b>359 \$</b>	<b>846 \$</b>	<b>685 \$</b>	<b>777 \$</b>	<b>564 \$</b>	<b>3 377 \$</b>	<b>6 608 \$</b>

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

## 7.8 Obligations de capitalisation des régimes de retraite

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

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

(en millions de dollars canadiens)	Exercice 2010 au complet				
	Reste de 2010	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	98	174	180	186	191
Autres conventions de retraite <sup>1)</sup>	49	87	79	81	83
<b>Obligations projetées au titre de la capitalisation des régimes de retraite</b>	<b>156 \$</b>	<b>261 \$</b>	<b>397 \$</b>	<b>440 \$</b>	<b>495 \$</b>

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

## 7.9 Capital social

Au total, 278 147 059 actions à droit de vote variable de catégorie A et actions à droit de vote de catégorie B du capital autorisé d'Air Canada sont émises et en circulation. Les actions d'Air Canada émises et en circulation, ainsi que les actions pouvant être émises, s'établissent comme suit :

	Nombre d'actions	
	31 juillet 2010	31 décembre 2009
<b>Actions émises et en circulation</b>		
Actions à droit de vote variable de catégorie A	62 567 891	56 586 112
Actions à droit de vote de catégorie B	215 579 168	221 560 947
<b>Total des actions émises et en circulation</b>	<b>278 147 059</b>	<b>278 147 059</b>
<b>Actions à droit de vote variable de catégorie A et actions à droit de vote de catégorie B pouvant être émises</b>		
Bons de souscription	90 250 000	90 250 000
Options sur actions	3 983 628	3 963 474
Unités d'actions liées au rendement	206 416	561 846
<b>Total des actions pouvant être émises</b>	<b>94 440 044</b>	<b>94 775 320</b>
<b>Total des actions en circulation et pouvant être émises</b>	<b>372 587 103</b>	<b>372 922 379</b>

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

## 8. Résultats financiers trimestriels

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

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

	T3 2008	T4 2008	T1 2009	T2 2009	T3 2009	T4 2009	T1 2010	T2 2010
<b>Produits d'exploitation</b>	<b>3 075 \$</b>	<b>2 498 \$</b>	<b>2 391 \$</b>	<b>2 330 \$</b>	<b>2 670 \$</b>	<b>2 348 \$</b>	<b>2 519 \$</b>	<b>2,625 \$</b>
Carburateur	1 064	792	593	572	682	601	619	660
Coûts de propriété (LAA) <sup>1)</sup>	243	254	245	248	252	250	264	258
Autres charges d'exploitation	1 656	1 598	1 741	1 623	1 668	1 580	1 762	1,632
<b>Charges d'exploitation</b>	<b>2 963</b>	<b>2 644</b>	<b>2 579</b>	<b>2 443</b>	<b>2 602</b>	<b>2 431</b>	<b>2 645</b>	<b>2,550</b>
<b>Résultat d'exploitation</b>	<b>112</b>	<b>(146)</b>	<b>(188)</b>	<b>(113)</b>	<b>68</b>	<b>(83)</b>	<b>(126)</b>	<b>75</b>
Total des produits (charges) hors exploitation, participation sans contrôle, écart de change et impôts	(244)	(581)	(212)	268	209	27	41	(278)
<b>Bénéfice net (perte)</b>	<b>(132) \$</b>	<b>(727) \$</b>	<b>(400) \$</b>	<b>155 \$</b>	<b>277 \$</b>	<b>(56) \$</b>	<b>(85) \$</b>	<b>(203) \$</b>
Passagers-milles payants (en millions)	14 458	10 845	10 984	11 862	14 153	10 885	11 692	12 896
Sièges-milles offerts (en millions)	17 515	13 571	13 821	14 735	16 946	13 841	14 727	15 523
Coefficient d'occupation (%)	82,5	79,9	79,5	80,5	83,5	78,6	79,4	83,1
PPSMO (en cents)	15,7	16,0	14,5	13,9	14,1	14,6	14,2	14,8
CESMO (en cents)	16,9	19,5	18,7	16,6	15,4	17,6	18,0	16,4
CESMO, exclusion faite de la charge de carburant (en cents)	10,8	13,6	14,4	12,7	11,3	13,2	13,8	12,2
Prix du litre de carburant (en cents) <sup>2)</sup>	101,0	95,8	71,4	65,4	68,6	72,6	70,7	71,1
<b>BAIIALA<sup>3)</sup></b>	<b>355 \$</b>	<b>108 \$</b>	<b>57 \$</b>	<b>135 \$</b>	<b>320 \$</b>	<b>167 \$</b>	<b>138 \$</b>	<b>333 \$</b>
- <b>Résultat de base par action</b>	<b>(1,32) \$</b>	<b>(7,27) \$</b>	<b>(4,00) \$</b>	<b>1,55 \$</b>	<b>2,77 \$</b>	<b>(0,25) \$</b>	<b>(0,31) \$</b>	<b>(0,72) \$</b>
- <b>Résultat dilué par action</b>	<b>(1,32) \$</b>	<b>(7,27) \$</b>	<b>(4,00) \$</b>	<b>1,55 \$</b>	<b>2,44 \$</b>	<b>(0,25) \$</b>	<b>(0,31) \$</b>	<b>(0,72) \$</b>

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

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

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

## 9. Instruments financiers et gestion du risque

### Gestion du risque

#### Risque lié au prix du carburant

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

Au 31 juillet 2010, Air Canada avait couvert environ 34 % de ses achats prévus de kérosène d'ici à la fin de 2010 à un prix plafond moyen du West Texas Intermediate (« WTI ») de 89 \$ US le baril, dont environ 8 % sont visés par un prix plancher de 89 \$ US le baril. Les contrats d'Air Canada destinés à couvrir les achats prévus de carburéacteur pour l'exercice 2010 portent sur le pétrole brut. Air Canada avait couvert environ 3 % de ses achats prévus de kérosène de 2011 par des contrats basés sur le brut visés par un prix plancher de 92 \$ US le baril.

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

Instruments dérivés	Échéance	Volume (en barils)	Prix plancher moyen pondéré du WTI (en \$ US/baril)	Prix plafond moyen pondéré du WTI (en \$ US/baril)
Options d'achat	2010	2 495 000	\$ s.o.	\$ 87
Options d'achat	2011	750 000	\$ s.o.	\$ 92
Swaps	2010	305 000	\$ 100	\$ 100
Tunnels	2010	485 000	\$ 82	\$ 90

Une augmentation du prix du pétrole propulsant celui-ci au-dessus du prix plafond moyen se traduirait 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.

Les contrats de dérivés liés au carburant n'ont pas été désignés au titre de la comptabilité de couverture. Au 30 juin 2010, la juste valeur de marché des dérivés liés au carburant avec position favorable à Air Canada est de 4 M\$ (constatée dans les « charges payées d'avance et autres actifs à court terme » au bilan d'Air Canada), tandis que la juste valeur de marché des dérivés liés au carburant avec position favorable aux contreparties est de 11 M\$ (constatée dans les « crébiteurs et charges à payer » au bilan d'Air Canada (31 M\$ avec position favorable aux contreparties au 31 décembre 2009).

Au cours du deuxième trimestre de 2010 :

- Air Canada a inscrit une perte de 22 M\$ au titre du poste « gain (perte) sur instruments financiers comptabilisés à la juste valeur » (21 M\$ pour le premier semestre de 2010) (gain de 85 M\$ au deuxième trimestre de 2009 et gain de 76 M\$ au premier semestre de 2009).
- Air Canada a acheté des contrats d'option d'achat de pétrole brut. La prime rattachée à ces contrats s'élève à 13 M\$ au deuxième trimestre de 2010 (21 M\$ au premier semestre de 2010).

- Des contrats de dérivés liés au carburant ont été réglés à une juste valeur de 5 M\$ avec position favorable aux contreparties (19 M\$ au premier semestre de 2010) (17 M\$ en faveur des contreparties au deuxième trimestre de 2009 et 62 M\$ en faveur des contreparties au premier semestre de 2009).

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

Air Canada a cessé de recourir à la comptabilité de couverture à compter du troisième trimestre de 2009. Les montants qui avaient été reportés au cumul des autres éléments du résultat étendu relativement à des dérivés désignés pour l'application de la comptabilité de couverture sont désormais constatés dans la charge de carburant de la période pendant laquelle le dérivé en cause était censé venir à échéance. Au deuxième trimestre de 2010, 52 M\$ ont été reclasés du cumul des autres éléments du résultat étendu à la charge de carburant avions (110 M\$ pour le premier semestre de 2010). Au 30 juin 2010, le montant net des pertes existantes déclaré dans le cumul des autres éléments du résultat étendu et censé être reclassé en résultat net au cours des six mois subséquents est de 73 M\$ avant les impôts. Le solde du cumul des autres éléments du résultat étendu lié à des contrats de couverture sur le carburant aura complètement été épuisé en date du 31 décembre 2010.

Les instruments financiers dérivés qu'utilise actuellement Air Canada comme éléments de couverture, comme les swaps et les options de vente au sein de structures de tunnels, l'exposent à la possibilité d'avoir à fournir des dépôts de garantie à ses contreparties. Lorsque le prix du carburant baisse, le dérivé d'Air Canada se transforme en passif dont la valeur est inférieure aux seuils de crédit établis avec les contreparties, et Air Canada doit alors déposer une garantie auprès des contreparties. Au 30 juin 2010, Air Canada avait déposé des garanties de 13 M\$ (43 M\$ au 31 décembre 2009) auprès de contreparties (constatées dans les « charges payées d'avance et autres actifs à court terme » au bilan d'Air Canada).

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)	Deuxièmes trimestres		Premiers semestres		
	2010	2009	2010	2009	
<b>État consolidé des résultats</b>					
<b>Charges d'exploitation</b>					
Carburéacteur	Perte efficace réalisée sur des dérivés désignés en application de la comptabilité de couverture	(52) \$	(113) \$	(110) \$	(240) \$
<b>Produits (charges) hors exploitation</b>					
Gain (perte) sur instruments financiers comptabilisés à la juste valeur	Gain (perte) inefficace sur dérivés désignés en application de la comptabilité de couverture	s.o.	- \$	s.o.	- \$
	Gain (perte) de juste valeur de marché sur des couvertures économiques	(22) \$	85 \$	(21) \$	76 \$
<b>État consolidé du résultat étendu</b>					
	Perte efficace sur dérivés désignés en application de la comptabilité de couverture	s.o.	- \$	s.o.	- \$
	Charge d'impôts sur le gain efficace	s.o.	- \$	s.o.	- \$
	Reclassement à la charge de carburant de la perte nette réalisée sur les dérivés liés au carburant désignés en application de la comptabilité de couverture	52 \$	113 \$	110 \$	240 \$
	Impôt lié au reclassement	- \$	2 \$	- \$	4 \$

(en millions de dollars canadiens)	30 juin 2010	31 décembre 2009
<b>Bilan consolidé</b>		
Charges payées d'avances et autres actifs à court terme	Dépôts de garantie pour dérivés liés au carburant Juste valeur de marché des dérivés liés au carburant	13 \$      43 \$ 4 \$      - \$
Créditeurs et charges à payer	Juste valeur de marché des dérivés liés au carburant	(11) \$      (31) \$
Capitaux propres (CAERE)	Perte nette sur dérivés liés au carburant désignés en application de la comptabilité de couverture (déduction faite d'impôts de 1 M\$ en 2010 et de 1 M\$ en 2009)	(74) \$      (184) \$

#### 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)	Deuxièmes trimestres		Premiers semestres	
	2010	2009	2010	2009
Dérivés liés au carburant auxquels ne s'applique pas la comptabilité de couverture	(22) \$	85 \$	(21) \$	76 \$
Autres	4	(6)	5	(7)
<b>Gain (perte) sur instruments financiers comptabilisés à la juste valeur</b>	<b>(18) \$</b>	<b>79 \$</b>	<b>(16) \$</b>	<b>69 \$</b>

#### Risque d'illiquidité

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

#### Clauses restrictives des ententes concernant les cartes de crédit

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

Air Canada n'a exercé aucune des options prévues au titre des ententes susmentionnées. Air Canada a accepté l'offre d'un nouveau prestataire de services portant sur la fourniture de la majorité de ses besoins de traitement de cartes de crédit pour l'Amérique du Nord pour les cartes Visa et Mastercard, pour une durée de cinq ans débutant à l'expiration des ententes actuelles qu'elle cherche à remplacer. Air Canada et le fournisseur de services de cartes de crédit ont convenu des événements qui déclenchaient la fourniture de dépôts de

garantie par Air Canada au fournisseur. Le cas échéant, l'obligation de fournir un dépôt de garantie et la valeur du dépôt de garantie devant être fourni seraient établies à partir d'une formule mesurant, sur une base trimestrielle, à la fois le ratio de couverture des charges fixes et les liquidités non soumises à restrictions. La conclusion de l'entente entre Air Canada et le nouveau fournisseur de services de traitement d'opérations de cartes de crédit reste assujettie à certaines conditions, dont la finalisation des documents officiels.

#### **Enquêtes et procédures relatives au fret**

Air Canada pourrait encourir des responsabilités financières au terme des enquêtes et procédures intentées à son encontre dans le cadre des allégations de pratiques tarifaires anticoncurrentielles en matière de transport de fret, comme l'explique la rubrique 19 du rapport de gestion de 2009 d'Air Canada daté du 10 février 2010.

### **10. Méthodes comptables**

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

Le Conseil des normes comptables du Canada a confirmé que, le 1<sup>er</sup> 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. 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.

En conséquence, Air Canada s'est dotée d'un plan visant à convertir ses états financiers consolidés aux IFRS en mettant 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 d'Air Canada est informé tous les trimestres de l'état d'avancement du plan de conversion.

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

### **11. Arrangements hors bilan**

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

## 12. Opérations entre apparentés

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

### Plan de restructuration d'Aveos

Au premier trimestre de 2010, Aveos s'est entendue avec ses prêteurs et ses porteurs de titres de participation sur les modalités d'un plan consensuel visant à restructurer le capital de l'entreprise. Dans le cadre de cette refonte du capital, Air Canada et Aveos ont conclu des ententes visant à régler certains contentieux et à modifier les conditions de certains arrangements contractuels de façon qu'Air Canada détienne à terme une participation minoritaire aux capitaux propres d'Aveos. La refonte s'est trouvée en outre à modifier certaines conventions d'intérêt commercial entre Air Canada et Aveos et, notamment, celles de l'Entente sur les régimes de retraite et avantages complémentaires et de l'Entente conclue avec Aveos concernant des conditions de paiement révisées, telles qu'elles sont décrites dans le rapport de gestion de 2009 d'Air Canada daté du 10 février 2010 ainsi que ci-après. La révision des conditions liées aux ententes de maintenance ne devraient pas avoir de grandes répercussions sur les frais de maintenance pendant leur durée d'effet respective.

Dans le cadre de ces ententes, Air Canada a également convenu d'étaler sur six ans les modalités de remboursement de 22 M\$ de créances (dont il est question à la rubrique 15 du rapport de gestion de 2009 d'Air Canada daté du 10 février 2010, sous la rubrique *Entente conclue avec Aveos concernant des conditions de paiement révisées*) échéant en 2010, avec des remboursements annuels sans intérêts, à condition que ces remboursements satisfassent à certaines conditions. Cette entente porte désormais le nom de « billet à terme ».

Les modalités de l'Entente sur les régimes de retraite et avantages complémentaires ont aussi été modifiées en vue de reporter à avril 2011 la détermination des actifs de retraite et des déficits de solvabilité qui s'y rapportent découlant du transfert de travailleurs syndiqués assurant des services de révision de cellules d'avions. Cela a eu pour conséquence de faire prendre en charge par Air Canada la responsabilité des variations du déficit de solvabilité des salariés touchés entre la date d'établissement de l'Entente sur les régimes de retraite et avantages complémentaires, à savoir le 16 octobre 2007, et la date de transfert à Aveos, prévue pour avril 2011. Dans le cadre de la modification, toutes les lettres de crédit émises au titre de l'Entente sur les régimes de retraite et avantages complémentaires ont été annulées, et une nouvelle lettre de crédit d'un montant de 20 M\$ a été émise par Air Canada en faveur d'Aveos, en garantie du versement de la totalité des paiements de rémunération qu'Air Canada doit à Aveos à l'égard du passif lié aux prestations de retraite, indemnités d'invalidité et avantages complémentaires de retraite dont Air Canada est responsable au titre de l'Entente sur les régimes de retraite et avantages complémentaires. Cette modification a donné lieu à une réduction, au premier trimestre de 2010, du dépôt en transit au titre de la facilité de lettre de crédit d'Air Canada de 23 M\$. D'ici à ce que les actifs et passifs au titre des conventions de retraite et d'avantages complémentaires d'Air Canada liés au personnel non syndiqué soient transférés à Aveos, le coût des prestations de retraite au titre des services rendus au cours de l'exercice ainsi que le coût des services rendus au cours de l'exercice et les coûts financiers liés aux prestations complémentaires applicables aux employés d'Air Canada assurant des services à Aveos seront répercutés par Air Canada à Aveos et, à ce titre, les modifications à l'Entente sur les régimes de retraite et avantages complémentaires n'ont aucune répercussion comptable pour la période écoulée. On se reportera à la rubrique 15 du rapport de gestion de 2009 d'Air Canada daté du 10 février 2010 pour un complément d'information sur l'Entente sur les régimes de retraite et avantages complémentaires.

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

Quote-part reçue	<u>49 M\$</u>
------------------	---------------

Attribuée aux éléments suivants :

Billet à terme	11 M\$
Créances clients réglées	4 M\$
Ententes et modifications de contrats	<u>34 M\$</u>
	<u>49 M\$</u>

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

### 13. Facteurs de risque

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

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

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

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

## **14. Contrôles et procédures**

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

## 15. Mesures financières hors PCGR

### **BAIHALA**

Le BAIHALA est une unité ne relevant pas des PCGR couramment utilisée dans le secteur du transport aérien pour mesurer le bénéfice avant intérêts, impôts, amortissement et locations avions. Cette unité de mesure donne un aperçu des résultats d'exploitation avant les coûts de location d'avions et l'amortissement, coûts qui varient sensiblement d'une compagnie aérienne à l'autre en raison de la façon dont chacune finance son matériel volant et ses autres actifs. Comme le BAIHALA 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 BAIHALA d'Air Canada est rapproché du résultat d'exploitation comme suit :

(en millions de dollars canadiens)	Deuxièmes trimestres			Premiers semestres		
	2010	2009	Variation (\$)	2010	2009	Variation (\$)
Résultat d'exploitation selon les PCGR	75 \$	(113) \$	188 \$	(51) \$	(301) \$	250 \$
<b>Rajouter :</b>						
Locations d'avions	86	83	3	174	169	5
Amortissement	172	165	7	348	324	24
<b>BAIHALA</b>	<b>333 \$</b>	<b>135 \$</b>	<b>198 \$</b>	<b>471 \$</b>	<b>192 \$</b>	<b>279 \$</b>

### **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)	Deuxièmes trimestres			Premiers semestres		
	2010	2009	Variation (\$)	2010	2009	Variation (\$)
Charges d'exploitation selon les PCGR	2 550 \$	2 443 \$	107 \$	5 195 \$	5 022 \$	173 \$
<b>Retrancher :</b>						
Carburant avions	(660)	(572)	(88)	(1 279)	(1 165)	(114)
<b>Charges d'exploitation, exclusion faite de la charge de carburant</b>	<b>1 890 \$</b>	<b>1 871 \$</b>	<b>19 \$</b>	<b>3 916 \$</b>	<b>3 857 \$</b>	<b>59 \$</b>

## 16. Glossaire

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

**BAIHALA** — Unité ne relevant pas des PCGR couramment utilisée dans le secteur du transport aérien pour mesurer le bénéfice avant les intérêts, les impôts, l'amortissement et les locations avions. Cette unité de mesure donne un aperçu des résultats d'exploitation avant l'amortissement et les coûts de location avions, lesquels coûts varient sensiblement d'une compagnie aérienne à l'autre en raison de la façon dont chacune finance son matériel volant et ses autres actifs. Se reporter à la rubrique 14 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.

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

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

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

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

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