

**Deuxième trimestre 2011**  
Rapport de gestion

**Le 4 août 2011**

## 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. Résultat des activités – Comparaisons des deuxièmes trimestres de 2011 et de 2010</b> .....	<b>6</b>
<b>5. Résultat des activités – Comparaisons des premiers semestres de 2011 et de 2010</b> .....	<b>18</b>
<b>6. Parc aérien</b> .....	<b>26</b>
<b>7. Gestion financière et gestion du capital</b> .....	<b>27</b>
7.1 Situation financière .....	27
7.2 Dette nette ajustée .....	28
7.3 Fonds de roulement.....	29
7.4 Flux de trésorerie consolidés.....	30
7.5 Dépenses d'investissement et contrats de financement connexes.....	31
7.6 Obligations contractuelles .....	32
7.7 Obligations de capitalisation des régimes de retraite .....	33
7.8 Capital social .....	35
<b>8. Résultats financiers trimestriels</b> .....	<b>36</b>
<b>9. Instruments financiers et gestion du risque</b> .....	<b>38</b>
<b>10. Estimations comptables critiques</b> .....	<b>41</b>
<b>11. Méthodes comptables</b> .....	<b>43</b>
11.1 Normes comptables futures.....	43
11.2 Passage aux Normes internationales d'information financière.....	44
<b>12. Arrangements hors bilan</b> .....	<b>45</b>
<b>13. Transactions entre parties liées</b> .....	<b>45</b>
<b>14. Facteurs de risque</b> .....	<b>45</b>
<b>15. Contrôles et procédures</b> .....	<b>46</b>
<b>16. Mesures financières hors PCGR</b> .....	<b>47</b>
<b>17. Glossaire</b> .....	<b>48</b>

## 1. Points saillants

Avec prise d'effet le 1<sup>er</sup> janvier 2011, Air Canada a commencé à présenter ses résultats financiers selon les IFRS, y compris les chiffres correspondants de 2010. Le tableau ci-dessous présente les points saillants de nature financière et opérationnelle d'Air Canada pour les périodes indiquées ci-après.

(en millions de dollars canadiens sauf indication contraire)	Deuxièmes trimestres			Premiers semestres		
	2011	2010	Variation (\$)	2011	2010	Variation (\$)
<b>Mesures de performance financière</b>						
Produits opérationnels	2 918	2 625	293	5 671	5 144	527
Résultat opérationnel	73	47	26	7	(89)	96
Charges non opérationnelles	(120)	(365)	245	(73)	(342)	269
Perte avant impôts sur le résultat	(47)	(318)	271	(66)	(431)	365
Perte de la période	(46)	(318)	272	(65)	(430)	365
Marge opérationnelle (%)	2,5 %	1,8 %	0,7 pts	0,1 %	(1,7) %	1,8 pts
BAILALA <sup>1)</sup>	338	328	10	545	478	67
Marge BAILALA (%) <sup>1)</sup>	11,6 %	12,5 %	(0,9) pts	9,6 %	9,3 %	0,3 pts
Trésorerie, équivalents de trésorerie et placements à court terme	2 259	1 815	444	2 259	1 815	444
Flux de trésorerie disponibles <sup>2)</sup>	241	297	(56)	431	512	(81)
Dette nette ajustée <sup>3)</sup>	4 362	5 252	(890)	4 362	5 252	(890)
Perte par action – diluée	(0,17) \$	(1,14) \$	0,97 \$	(0,25) \$	(1,56) \$	1,31 \$
<b>Statistiques opérationnelles</b>			<b>Variation (%)</b>			<b>Variation (%)</b>
Passagers-milles payants (PMP) (en millions)	13 677	12 896	6,1	26 032	24 588	5,9
Sièges-milles offerts (SMO) (en millions)	16 512	15 523	6,4	32 371	30 250	7,0
Coefficient d'occupation (%)	82,8 %	83,1 %	(0,2) pts	80,4 %	81,3 %	(0,9) pts
Produits passages par PMP (« rendement unitaire ») (en cents)	18,8	17,9	5,2	18,7	17,9	4,7
Produits passages par SMO (« PPSMO ») (en cents)	15,6	14,8	4,9	15,0	14,5	3,6
Produits opérationnels par SMO (en cents)	17,7	16,9	4,5	17,5	17,0	3,0
Charges opérationnelles par SMO (COSMO) (en cents)	17,2	16,6	3,8	17,5	17,3	1,1
COSMO, exclusion faite de la charge de carburant (en cents)	11,9	12,3	(3,7)	12,5	13,1	(4,5)
Effectif moyen (en milliers d'ETP) <sup>4)</sup>	23,5	23,1	2,0	23,6	23,0	2,6
Avions en service à la clôture de la période <sup>5)</sup>	330	328	0,6	330	328	0,6
Utilisation moyenne du parc aérien (en heures par jour) <sup>6)</sup>	10,0	9,7	3,3	10,1	9,6	5,2
Fréquences des produits (en milliers)	138	135	2,9	271	262	3,5
Longueur moyenne des étapes (en milles) <sup>6)</sup>	886	853	3,9	888	855	3,9
Coût économique du litre de carburant (en cents) <sup>7)</sup>	87,9	66,8	31,6	83,2	66,5	25,1
Consommation de carburant (en millions de litres)	984	924	6,5	1 922	1 796	7,0

1) Le BAILALA (à savoir le bénéfice avant intérêts, impôts, dotation aux amortissements et aux pertes de valeur et location d'avions) n'est pas une mesure financière reconnue par les PCGR. Se reporter à la rubrique 16, Mesures financières hors PCGR, du présent rapport de gestion pour un rapprochement du BAILALA au résultat opérationnel.

2) Les flux de trésorerie disponibles (à savoir les flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles moins les achats d'immobilisations corporelles et incorporelles) ne sont pas une mesure financière reconnue par les PCGR. Se reporter à la rubrique 7.4 du présent rapport de gestion 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 simple immobilisés) n'est pas une mesure financière reconnue par les PCGR. Se reporter à la rubrique 7.2 du présent rapport de gestion pour un complément d'information à cet égard.

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

5) Comprend les avions de Jazz visés par le CAC de Jazz. Ne comprend pas les avions exploités par d'autres transporteurs tiers en vertu de contrats d'achat de capacité. Se reporter à la rubrique 6 du présent rapport de gestion pour un complément d'information à cet égard.

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. Le coût économique du litre de carburant n'est pas une mesure financière reconnue par les PCGR. Se reporter aux rubriques 4 et 5 du présent rapport de gestion pour un complément d'information à cet égard.

## 2. Introduction

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

Ce rapport de gestion 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 de 2011. Ce rapport doit être lu en parallèle avec les états financiers consolidés résumés intermédiaires non audités du deuxième trimestre de 2011 et les notes complémentaires d'Air Canada ainsi que ses états financiers consolidés audités annuels de l'exercice 2010 et les notes complémentaires, préparés selon les PCGR du Canada – partie V, outre son rapport de gestion annuel pour l'exercice terminé le 31 décembre 2010. L'information financière ici présentée est conforme aux principes comptables généralement reconnus (« PCGR ») du Canada tels qu'ils sont énoncés dans la partie I du Manuel de l'Institut Canadien des Comptables Agréés (le « Manuel de l'ICCA »), sauf indication contraire visant toute information financière expressément désignée. Le Manuel de l'ICCA a été remanié pour y inclure les Normes internationales d'information financière (IFRS) publiées par l'International Accounting Standards Board et il exige que les entreprises ayant une obligation d'information du public appliquent ces normes pour les exercices ouverts à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2011, et fournissent les chiffres correspondants pour 2010. Par conséquent, pour les périodes ouvertes à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2011, Air Canada a commencé à présenter son information conformément à ce référentiel. Pour établir les présents états financiers, Air Canada est partie d'un état consolidé de la situation financière d'ouverture au 1<sup>er</sup> janvier 2010, date à laquelle Air Canada a commencé à appliquer les IFRS, et elle a modifié ses méthodes comptables et effectué les autres ajustements exigés par IFRS 1, « Première application des normes internationales d'information financière » (IFRS 1), pour les nouveaux adoptants des IFRS. La note 2 des états financiers résumés non audités intermédiaires d'Air Canada pour le deuxième trimestre de 2011 fournit un complément d'information sur l'incidence de la transition aux IFRS sur les états financiers en PCGR du Canada pour le trimestre et le semestre clos le 30 juin 2010 qu'Air Canada a déjà publiés.

En raison de l'adoption des IFRS, certaines pratiques en matière de résultat opérationnel employées auparavant selon les PCGR du Canada pourraient ne plus s'appliquer selon les IFRS. En particulier, la comptabilisation des régimes de retraite et des avantages complémentaires, de la dotation aux amortissements et aux pertes de valeur et des charges de maintenance avions se trouve modifiée notablement du fait du basculement aux IFRS. Pour un complément d'information, il y a lieu de se reporter à la rubrique 10, *Méthodes comptables*, du rapport de gestion d'Air Canada pour le premier trimestre de 2011 daté du 5 mai 2011.

Au premier trimestre de 2011, Air Canada a révisé la présentation de certaines charges opérationnelles inscrites au compte de résultat. Ces révisions comprennent un nouveau poste dans les catégories de charges opérationnelles appelé « Frais de vente et de distribution », qui comprend les commissions de vente, les frais de traitement de carte de crédit et autres coûts de distribution comme les frais versés aux fournisseurs du système mondial de distribution (« SDM »). Le poste de la catégorie de charges visant les contrats d'achat de capacité a été élargi pour inclure les frais versés aux termes de tous les arrangements d'achat de capacité, y compris ceux versés à Jazz Aviation S.E.C. (« Jazz ») aux termes du contrat d'achat de capacité qu'ont conclu Air Canada et Jazz (le « CAC de Jazz »), outre ceux versés à d'autres transporteurs aériens exploitant des vols pour le compte d'Air Canada aux termes d'ententes commerciales.

Sauf indication du contexte, tous les montants sont exprimés en dollars canadiens. La rubrique 17, *Glossaire*, du présent rapport de gestion donne l'explication des principaux termes utilisés dans le présent document. À moins de mention contraire, le présent rapport de gestion est à jour au 30 juin 2011.

Le présent rapport de gestion comprend des énoncés prospectifs. Il y a lieu de se reporter à la *Mise en garde concernant les énoncés prospectifs* ci-après pour une analyse des risques, incertitudes et hypothèses liés à ces énoncés. Pour une description des risques visant Air Canada, il y a lieu de se reporter à la rubrique 18, *Facteurs de risque*, du rapport de gestion annuel d'Air Canada pour l'exercice 2010 daté du 10 février 2011 ainsi qu'à la rubrique 14 du présent rapport de gestion.

Le 4 août 2011, Air Canada a publié dans un communiqué ses résultats du deuxième trimestre de 2011. Ce communiqué peut être consulté sur le site Web d'Air Canada au [aircanada.com](http://aircanada.com) ainsi que sur SEDAR au [sedar.com](http://sedar.com). Pour un complément d'information sur les documents publics d'Air Canada, dont sa notice annuelle, il y a lieu de consulter le site de SEDAR au [sedar.com](http://sedar.com) ou le site d'Air Canada au [aircanada.com](http://aircanada.com).

## MISE EN GARDE CONCERNANT LES ÉNONCÉS PROSPECTIFS

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

Comme, de par leur nature, les énoncés prospectifs partent d'hypothèses, dont celles décrites dans le présent rapport, ils sont soumis à de grands risques et incertitudes. Les énoncés prospectifs ne sont donc pas entièrement assurés en raison, notamment, de la survenance possible d'événements externes ou de l'incertitude qui caractérise le secteur. À terme, les résultats réels peuvent donc différer sensiblement des résultats évoqués par ces énoncés prospectifs du fait de l'action de divers facteurs, dont l'état du secteur, du marché, du crédit et de la conjoncture en général, la capacité de réduire les coûts opérationnels et d'obtenir du financement, les questions de retraite, les cours de l'énergie, les taux de change et d'intérêt, les relations du travail, la concurrence, les conflits armés, les attentats terroristes, les épidémies, les facteurs liés à l'environnement (dont les systèmes météorologiques et autres phénomènes naturels, et des facteurs d'origine humaine), les questions d'assurance et les coûts qui y sont associés, l'évolution de la demande en fonction du caractère saisonnier du secteur, les questions d'approvisionnement, l'évolution de la législation, de la réglementation ou de procédures judiciaires, les litiges actuels et éventuels avec des tiers ainsi que les facteurs dont il est fait mention dans le présent rapport de gestion, notamment à la rubrique 18, *Facteurs de risque*, du rapport de gestion annuel d'Air Canada pour l'exercice 2010 ainsi qu'à la rubrique 14 du présent rapport de gestion. Les énoncés prospectifs contenus dans le présent rapport de gestion représentent les attentes d'Air Canada en date du 3 août 2011 (ou à la date où ils sont censés avoir été formulés) et ils peuvent changer par la suite. Toutefois, Air Canada n'a ni l'intention ni l'obligation d'actualiser ou de réviser ces énoncés à la lumière de nouveaux éléments d'information ou d'événements qui pourraient se produire par la suite ou pour quelque autre motif, sauf si elle y est tenue par la réglementation en valeurs mobilières applicable.

Air Canada a formulé des hypothèses pour l'élaboration et la formulation de ces énoncés prospectifs. Elle a présumé que l'économie canadienne poursuivra sa reprise en 2011. Air Canada a également présumé que le dollar canadien se négocierait en moyenne à 0,97 \$ CA pour 1,00 \$ US au troisième trimestre de 2011 et à 0,98 \$ CA pour 1,00 \$ US pour l'ensemble de 2011, et que le cours du carburéacteur s'établirait en moyenne à 0,86 \$ le litre pour le troisième trimestre de 2011 et à 0,85 \$ le litre pour l'ensemble de 2011.

### 3. Aperçu général

Que ce soit sur les marchés canadien et transfrontalier (Canada-États-Unis) ou encore à l'échelle internationale, Air Canada est le plus important transporteur aérien du Canada ainsi que le plus grand fournisseur de services passagers réguliers au départ et à destination du Canada.

#### Points saillants financiers du deuxième trimestre

- Le bénéfice opérationnel s'est établi à 73 M\$, soit une hausse de 26 M\$ en regard du deuxième trimestre de 2010.
- Le BAIIALA s'est établi à 338 M\$, soit une augmentation de 10 M\$ par rapport au trimestre correspondant de 2010.
- Les produits opérationnels ont crû de 293 M\$ (+11 %) par rapport au deuxième trimestre de 2010, principalement en raison de la croissance de 12 % des produits passages réseau. La croissance des produits passages réseau en glissement annuel s'explique par une augmentation de 6,1 % du trafic passagers et par un gain de 5,2 % du rendement unitaire à l'échelle du réseau. L'incidence de l'appréciation du dollar canadien sur les produits opérationnels libellés en monnaies étrangères a réduit les produits passages réseaux de 18 M\$ au deuxième trimestre de 2011. Le séisme au Japon et ses répercussions ont réduit les produits passages d'environ 20 M\$ au deuxième trimestre de 2011. La capacité globale a augmenté de 6,4 % par rapport au trimestre correspondant de 2010, tous les marchés ayant progressé à l'exception du Canada. Cette croissance de la capacité réseau correspond à la hausse de 5,5 % à 6,5 % des SMO pour le deuxième trimestre de 2011 que projetait Air Canada dans son communiqué de presse du 5 mai 2011. Pour l'ensemble du réseau, les PPSMO ont augmenté de 4,9 % en glissement annuel en raison de la croissance du rendement unitaire.
- Les charges opérationnelles ont crû de 267 M\$ (+10 %) par rapport au deuxième trimestre de 2010, du fait principalement de la hausse du prix de base du carburant en glissement annuel, qui s'est traduite par une augmentation de 282 M\$ de la charge de carburant au deuxième trimestre de 2011, ainsi que du relèvement de 6,4 % de la capacité. Ces hausses ont été atténuées par l'incidence de l'appréciation du dollar canadien sur les charges libellées en monnaies étrangères, qui a fait baisser les charges opérationnelles d'environ 64 M\$ au deuxième trimestre de 2011, l'effet des mesures d'économie au titre du PTC sur diverses catégories de charges opérationnelles et l'effet des variations des estimations de 9 M\$ au titre des programmes de rémunération incitative destinés aux employés.
- Les mesures d'économie au titre du programme de transformation des coûts (« PTC ») ont permis de comprimer plusieurs catégories de charges opérationnelles. À ce jour, sur une base annualisée, Air Canada a réalisé des économies de 475 M\$ relativement à la cible globale de 530 M\$ d'ici la fin de 2011.
- Les charges opérationnelles par sièges-milles offerts (« COSMO »), ont augmenté de 3,8 % par rapport au deuxième trimestre de 2010. Exclusion faite de la charge de carburant, les COSMO se sont repliés de 3,7 % par rapport au deuxième trimestre de 2010. Cette diminution (exclusion faite de la charge de carburant) constitue une amélioration en regard de celle de 0,5 % à 1,5 % des COSMO que prévoyait Air Canada dans son communiqué du 5 mai 2011. L'amélioration est principalement attribuable au fait que les charges de maintenance avions et les charges au titre des salaires et des avantages du personnel ont été inférieures aux prévisions.
- La perte nette de 46 M\$, soit une perte diluée par action de 0,17 \$, constitue une amélioration de 272 M\$ par rapport à la perte nette de 318 M\$, soit une perte diluée par action de 1,14 \$, inscrite au deuxième trimestre de 2010. La perte nette du deuxième trimestre de 2011 tenait compte de profits de change de 9 M\$ alors que la perte nette du deuxième trimestre de 2010 comprenait des pertes de change de 190 M\$.

- Les flux de trésorerie disponibles de 241 M\$ ont fléchi de 56 M\$ par rapport au deuxième trimestre de 2010, surtout du fait qu'Air Canada a recommencé à cotiser à ses régimes agréés canadiens au titre des services passés conformément au *Règlement sur la capitalisation des régimes de pension d'Air Canada (2009)*. Il y a lieu de se reporter à la rubrique 7.7 du présent rapport de gestion pour un complément d'information sur les obligations de capitalisation des régimes de retraite d'Air Canada.
- Au 30 juin 2011, la dette nette ajustée se chiffrait à 4 362 M\$, soit une baisse de 281 M\$ par rapport au 31 mars 2011. Les flux de trésorerie positifs de 241 M\$ inscrits au deuxième trimestre de 2011, qui sont largement attribuables aux hausses des produits passages perçus d'avance et du bénéfice opérationnel, ont servi en grande partie à financer des remboursements de dette dépassant le produit de refinancement de GE Japan, comme il est indiqué à la rubrique 7.4 du présent rapport de gestion.
- La trésorerie, les équivalents de trésorerie et les placements à court terme totalisaient 2 259 M\$ au 30 juin 2011, soit 20 % des produits opérationnels des 12 derniers mois.

#### 4. Résultat des activités – Comparaisons des deuxièmes trimestres de 2011 et de 2010

Le tableau et l'analyse ci-après comparent les résultats d'Air Canada pour les deuxièmes trimestres de 2011 et de 2010.

(en millions de dollars canadiens, sauf les données par action)	Deuxièmes trimestres		Variation	
	2011	2010	\$	%
<b>Produits opérationnels</b>				
Passages	2 586 \$	2 314 \$	272 \$	12
Fret	119	115	4	3
Autres	213	196	17	9
	<b>2 918</b>	<b>2 625</b>	<b>293</b>	<b>11</b>
<b>Charges opérationnelles</b>				
Carburant avions	882	660	222	34
Salaires et charges sociales	485	479	6	1
Redevances aéroportuaires et de navigation	252	236	16	7
Contrats d'achat de capacité	249	238	11	5
Dotation aux amortissements et aux pertes de valeur	184	193	(9)	(5)
Maintenance avions	154	147	7	5
Frais de vente et de distribution	152	142	10	7
Restauration et fournitures connexes	75	75	-	-
Communications et technologies de l'information	47	49	(2)	(4)
Locations avions	81	88	(7)	(8)
Autres	284	271	13	5
	<b>2 845</b>	<b>2 578</b>	<b>267</b>	<b>10</b>
<b>Bénéfice opérationnel</b>	<b>73</b>	<b>47</b>	<b>26</b>	
<b>Produits (charges) non opérationnels</b>				
Profit (perte) de change	9	(190)	199	
Produits d'intérêts	9	4	5	
Charges d'intérêts	(79)	(138)	59	
Coût financier net du passif au titre des avantages du personnel	(4)	(19)	15	
Perte sur instruments financiers comptabilisés à la juste valeur	(52)	(18)	(34)	
Autres	(3)	(4)	1	
	(120)	(365)	245	
<b>Perte avant impôts sur le résultat</b>	<b>(47)</b>	<b>(318)</b>	<b>271</b>	
Économie d'impôts sur le résultat	1	-	1	
<b>Perte de la période</b>	<b>(46) \$</b>	<b>(318) \$</b>	<b>272 \$</b>	
<b>BAILALA <sup>1)</sup></b>	<b>338 \$</b>	<b>328 \$</b>	<b>10 \$</b>	
<b>Résultat par action – dilué</b>	<b>(0,17) \$</b>	<b>(1,14) \$</b>	<b>0,97 \$</b>	

1) Se reporter à la rubrique 16, Mesures financières hors PCGR, du présent rapport de gestion pour un rapprochement du BAILALA au résultat opérationnel.

### Augmentation de 11,7 % des produits passages réseau par rapport au deuxième trimestre de 2010

Les produits passages réseau se sont établis à 2 586 M\$ au deuxième trimestre de 2011, soit une augmentation de 272 M\$ (+11,7 %) par rapport au deuxième trimestre de 2010 en raison de la croissance du trafic et de l'amélioration du rendement unitaire. Air Canada estime que le séisme au Japon et ses répercussions ont réduit les produits passages de 20 M\$ au deuxième trimestre de 2011. Au deuxième trimestre de 2010, Air Canada avait estimé que les fermetures d'aéroports dues à l'éruption volcanique d'avril 2010 en Islande avaient eu une incidence similaire. La hausse de 54 M\$, ou 10,7 %, des produits tirés de la cabine de haut rapport en regard du deuxième trimestre de 2010 s'explique essentiellement par l'amplification de 12,9 % du trafic.

Le tableau ci-après présente les produits passages par région pour les deuxièmes trimestres de 2011 et de 2010 :

Produits passages	Deuxième trimestre	Deuxième trimestre	Variation (\$)	Variation (%)
	2011	2010		
	M\$	M\$		
Lignes intérieures	1 030	954	76	7,9
Lignes transfrontalières	523	436	87	20,2
Lignes transatlantiques	546	489	57	11,6
Lignes transpacifiques	284	267	17	6,4
Autres lignes	203	168	35	20,7
<b>Réseau</b>	<b>2 586</b>	<b>2 314</b>	<b>272</b>	<b>11,7</b>

Le tableau ci-dessous présente les variations en pourcentage et en glissement annuel pour le deuxième trimestre de 2011 en ce qui concerne les produits passages et les statistiques opérationnelles.

Deuxième trimestre 2011 par rapport au deuxième trimestre 2010	Produits passages	Capacité (SMO)	Trafic (PMP)	Coefficient d'occupation	Rendement unitaire	PPSMO
	Variation (%)	Variation (%)	Variation (%)	Variation (pts)	Variation (%)	Variation (%)
Lignes intérieures	7,9	(0,2)	(0,6)	(0,3)	8,4	8,0
Lignes transfrontalières	20,2	7,8	12,9	3,5	6,4	11,4
Lignes transatlantiques	11,6	12,3	8,4	(3,0)	2,7	(0,8)
Lignes transpacifiques	6,4	7,2	5,9	(1,1)	0,4	(0,8)
Autres lignes	20,7	8,6	10,9	1,7	9,0	11,4
<b>Réseau</b>	<b>11,7</b>	<b>6,4</b>	<b>6,1</b>	<b>(0,2)</b>	<b>5,2</b>	<b>4,9</b>

Le tableau ci-après présente les variations en pourcentage et en glissement annuel pour le deuxième trimestre de 2011 ainsi que pour chacun des quatre trimestres précédents en ce qui concerne les produits passages et les statistiques opérationnelles à l'échelle du réseau.

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

Au deuxième trimestre de 2011, la capacité globale d'Air Canada a affiché une progression de 6,4 % en regard de celle du deuxième trimestre de 2010, la capacité de tous les marchés étant en croissance à l'exception de celle du Canada, qui a quelque peu régressé par rapport au trimestre correspondant de 2010. Cette croissance de la capacité à l'échelle du réseau cadrerait avec l'accroissement de 5,5 % à 6,5 % des SMO pour le deuxième trimestre de 2011 que projetait Air Canada dans son communiqué de presse du 5 mai 2011. Conformément à l'une des stratégies clés d'Air Canada en vue d'accroître ses activités à l'international, la capacité sur les lignes

internationales, notamment le marché transfrontalier avec les États-Unis, a été relevée de 9,4 % par rapport au deuxième trimestre de 2010.

La variation des produits passages réseau par rapport au deuxième trimestre de 2010 s'explique notamment par les facteurs suivants :

- La hausse du trafic réseau, qui est le fait de la croissance sur l'ensemble des marchés, à l'exception du marché intérieur.
- Le gain du rendement pour l'ensemble du réseau, qui s'explique par la progression du rendement unitaire sur tous les marchés, laquelle est attribuable à la majoration des tarifs et à la hausse des suppléments carburant venant contrebalancer en partie l'augmentation des prix du carburant. La progression du trafic en cabine de haut rapport a également contribué au gain de rendement. Cette amélioration du rendement a été accomplie en dépit des retombées défavorables de l'appréciation du dollar canadien sur les produits passages libellés en monnaies étrangères. En effet, le dollar canadien, plus vigoureux au deuxième trimestre de 2011 qu'au deuxième trimestre de 2010, a entraîné le fléchissement de la valeur des ventes libellées en monnaies étrangères et un repli de 18 M\$ des produits passages réseau.
- L'augmentation des PPSMO réseau, qui est venue des gains de rendement unitaire.

#### **Hausse de 7,9 % des produits passages intérieurs par rapport au deuxième trimestre de 2010**

Pour le deuxième trimestre de 2011, les produits passages de 1 030 M\$ tirés des lignes intérieures ont augmenté de 76 M\$ (+7,9 %) par rapport au deuxième trimestre de 2010 en raison d'une amélioration du rendement unitaire.

Le tableau ci-après présente les variations en pourcentage et en glissement annuel pour le deuxième trimestre de 2011 ainsi que pour chacun des quatre trimestres précédents en ce qui concerne les produits passages et les statistiques opérationnelles pour les lignes intérieures.

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

Au deuxième trimestre de 2011, la capacité des lignes intérieures a fléchi légèrement en regard de celle du deuxième trimestre de 2010. Ce recul de la capacité sur les lignes à destination des Maritimes et dans le centre et l'ouest du Canada a été essentiellement contrebalancé par l'accroissement de la capacité sur la liaison Toronto-Montréal. En effet, le 1<sup>er</sup> mai 2011, Sky Regional Airlines Inc. (« Sky Regional »), pour le compte d'Air Canada, a commencé d'exploiter 15 vols quotidiens au départ de l'aéroport municipal Billy Bishop de Toronto à destination de l'aéroport international Pierre-Elliott-Trudeau de Montréal (« aéroport Montréal-Trudeau »).

La variation des produits passages intérieurs par rapport au deuxième trimestre de 2010 s'explique notamment par les facteurs suivants :

- La régression globale du trafic intérieur, qui a légèrement dépassé le fléchissement de l'ensemble de la capacité, ce qui a donné lieu à un faible recul du coefficient d'occupation en glissement annuel.
- La hausse du rendement unitaire de toutes les grandes lignes intérieures, laquelle est issue de la majoration des tarifs attribuable au carburant en vue de contrebalancer la hausse des coûts connexes, outre la combinaison plus favorable des tarifs en classe économique et, dans une moindre mesure, dans la cabine de haut rapport. Le rendement unitaire des lignes intérieures s'est amélioré en dépit de

l'incidence défavorable de 4 M\$ de l'appréciation du dollar canadien sur les produits passages intérieurs libellés en monnaies étrangères.

- L'amélioration des PPSMO, qui est principalement attribuable à la progression du rendement unitaire.

### **Augmentation de 20,2 % des produits passages transfrontaliers par rapport au deuxième trimestre de 2010**

Pour le deuxième trimestre de 2011, les produits passages de 523 M\$ tirés des lignes transfrontalières avec les États-Unis ont augmenté de 87 M\$ (+20,2 %) par rapport au deuxième trimestre de 2010, par suite de l'augmentation du trafic et de l'amélioration du rendement unitaire.

Le tableau ci-après présente les variations en pourcentage et en glissement annuel pour le deuxième trimestre de 2011 ainsi que pour chacun des quatre trimestres précédents en ce qui concerne les produits passages et les statistiques opérationnelles pour les lignes transfrontalières.

Lignes transfrontalières	Résultats trimestriels en glissement annuel (variation en pourcentage)				
	T2 10	T3 10	T4 10	T1 11	T2 11
Produits passages	11,3	10,4	10,7	14,5	20,2
Capacité (SMO)	7,3	13,3	11,7	10,8	7,8
Trafic (PMP)	10,3	12,8	12,0	11,5	12,9
Coefficient d'occupation (variation en pts)	2,0	(0,3)	0,2	0,4	3,5
Rendement unitaire	0,8	(2,3)	(1,3)	2,5	6,4
PPSMO	3,6	(2,7)	(1,0)	3,1	11,4

Au deuxième trimestre de 2011, la croissance de la capacité des lignes transfrontalières en glissement annuel est largement attribuable à l'augmentation de l'écoulement du trafic issu de la sixième liberté de l'air en provenance des États-Unis (à savoir le trafic au départ des États-Unis et faisant correspondance au Canada avant de poursuivre vers d'autres destinations internationales) en soutien aux mesures d'expansion d'Air Canada à l'international. L'accroissement des fréquences de vols sur la Californie, la Floride et Hawaii ainsi que l'augmentation des fréquences ou l'affectation de plus gros appareils relativement à certains services sur la côte est américaine (Boston, Pittsburgh, Minneapolis et Raleigh-Durham) ont également contribué à la progression de la capacité en glissement annuel.

La variation des produits passages transfrontaliers par rapport au deuxième trimestre de 2010 s'explique notamment par les facteurs suivants :

- L'augmentation globale du trafic transfrontalier avec les États-Unis, qui tient à la croissance de tous les principaux services transfrontaliers, le coefficient d'occupation s'étant d'ailleurs amélioré pour l'ensemble de ces services.
- L'amélioration du rendement unitaire de tous les principaux services transfrontaliers, laquelle est issue de la majoration des tarifs attribuable au carburant en vue de contrebalancer la hausse des prix connexes, ainsi que de la progression liée à la cabine de haut rapport. Le rendement unitaire des lignes transfrontalières s'est amélioré en dépit de l'incidence défavorable de 9 M\$ de l'appréciation du dollar canadien sur les produits passages transfrontaliers libellés en monnaies étrangères.
- L'amélioration des PPSMO, qui est principalement attribuable à la progression du rendement unitaire et à l'augmentation du coefficient d'occupation.

### Augmentation de 11,6 % des produits passages transatlantiques par rapport au deuxième trimestre de 2010

Pour le deuxième trimestre de 2011, les produits passages de 546 M\$ tirés des lignes transatlantiques ont augmenté de 57 M\$ (+11,6 %) par rapport au deuxième trimestre de 2010 par suite de la croissance du trafic et de l'amélioration du rendement unitaire.

Le tableau ci-après présente les variations en pourcentage et en glissement annuel pour le deuxième trimestre de 2011 ainsi que pour chacun des quatre trimestres précédents en ce qui concerne les produits passages et les statistiques opérationnelles pour les lignes transatlantiques.

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

Au deuxième trimestre de 2011, la variation de la capacité en glissement annuel s'explique surtout par l'ajout de nouvelles lignes, notamment l'ajout, en juin 2010, des lignes Toronto-Montréal-Bruxelles et Toronto-Copenhague, assurées à longueur d'année, le démarrage anticipé des services saisonniers, l'augmentation des fréquences sur la ligne Toronto-Tel-Aviv et l'affectation d'appareils plus gros sur les lignes vers l'Allemagne et la France. Par ailleurs, la capacité au deuxième trimestre de 2010 avait subi le contrecoup des fermetures d'aéroports dues à l'éruption volcanique d'avril 2010 en Islande. Air Canada avait alors estimé que ces fermetures d'aéroports avaient réduit les produits passages de 20 M\$ au deuxième trimestre de 2010.

La variation des produits passages transatlantiques par rapport au deuxième trimestre de 2010 s'explique notamment par les facteurs suivants :

- L'accroissement global du trafic transatlantique, lequel s'explique par la croissance de tous les principaux services transatlantiques, à l'exception du service sur le Royaume-Uni, qui a légèrement reculé par rapport au deuxième trimestre de 2010. Au deuxième trimestre de 2011, les services transatlantiques se sont ressentis défavorablement du relèvement de la capacité à l'échelle du secteur et du fléchissement du trafic d'origine en provenance de l'Europe.
- Le gain du rendement global, qui est dû à la majoration des tarifs, à l'augmentation du trafic d'origine en provenance de l'Amérique du Nord, à l'accroissement des suppléments carburant en vue de contrebalancer en partie la hausse des prix du carburant et aux gains du trafic lié à la cabine de haut rapport. L'intensification de la concurrence et l'incidence néfaste de 3 M\$ de l'appréciation du dollar canadien sur les produits passages tirés des lignes transatlantiques libellés en monnaies étrangères ont nui aux rendements des lignes transatlantiques au deuxième trimestre de 2011.
- Le glissement des PPSMO, qui est attribuable au fléchissement du coefficient d'occupation, largement compensé par l'amélioration du rendement.

### Augmentation de 6,4 % des produits passages transpacifiques par rapport au deuxième trimestre de 2010

Pour le deuxième trimestre de 2011, les produits passages de 284 M\$ tirés des lignes transpacifiques ont augmenté de 17 M\$ (+6,4 %) par rapport au deuxième trimestre de 2010 en raison surtout de la hausse du trafic.

Le tableau ci-après présente les variations en pourcentage et en glissement annuel pour le deuxième trimestre de 2011 ainsi que pour chacun des quatre trimestres précédents en ce qui concerne les produits passages et les statistiques opérationnelles pour les lignes transpacifiques.

Lignes transpacifiques	Résultats trimestriels en glissement annuel (variation en pourcentage)				
	T2 10	T3 10	T4 10	T1 11	T2 11
Produits passages	37,3	37,7	31,7	17,0	6,4
Capacité (SMO)	17,5	10,9	23,0	21,5	7,2
Trafic (PMP)	27,0	17,1	22,9	16,0	5,9
Coefficient d'occupation (variation en pts)	6,7	4,8	(0,1)	(4,0)	(1,1)
Rendement unitaire	8,1	17,5	7,2	0,7	0,4
PPSMO	16,9	24,1	7,0	(3,9)	(0,8)

Au deuxième trimestre de 2011, le relèvement de la capacité des lignes transpacifiques en glissement annuel est attribuable à la croissance du service vers la Chine. Au deuxième trimestre de 2011, le trafic s'est ressenti défavorablement du séisme qui a lieu au Japon le 11 mars 2011 et de ses répercussions. Air Canada a donc procédé, au deuxième trimestre de 2011, à des rajustements de la capacité relative à son service sur le Japon du fait de la contraction de la demande passagers. Air Canada estime que le séisme au Japon a réduit les produits passages de 20 M\$ au deuxième trimestre de 2011.

La variation des produits passages transpacifiques par rapport au deuxième trimestre de 2010 s'explique notamment par les facteurs suivants :

- L'augmentation globale du trafic transpacifique, du fait de la forte croissance des lignes vers la Chine.
- Les gains du rendement unitaire dans l'ensemble, qui ont traduit la majoration des tarifs sur les services vers le Japon et la Corée, la progression du trafic lié à la cabine de haut rapport ainsi que l'augmentation des suppléments carburant en vue de contrebalancer en partie la hausse des prix du carburant. La concurrence accrue, particulièrement en Chine, ainsi que l'incidence défavorable de 2 M\$ de l'appréciation du dollar canadien sur les produits passages transpacifiques libellés en monnaies étrangères ont eu un effet néfaste sur le rendement des lignes transpacifiques au deuxième trimestre de 2011.
- La diminution des PPSMO, qui s'explique par le fléchissement du coefficient d'occupation.

#### Augmentation de 20,7% des autres produits passages par rapport au deuxième trimestre de 2010

Pour le deuxième trimestre de 2011, les produits passages de 203 M\$ tirés des « autres lignes » (Australie, Antilles, Mexique, ainsi qu'Amérique centrale et Amérique du Sud) se sont accrus de 35 M\$ (+20,7 %) par rapport au deuxième trimestre de 2010, en raison surtout de la croissance du trafic et de l'amélioration du rendement.

Le tableau ci-après présente les variations en pourcentage et en glissement annuel pour le deuxième trimestre de 2011 ainsi que pour chacun des quatre trimestres précédents en ce qui concerne les produits passages et les statistiques opérationnelles pour les « autres » lignes.

Autres lignes	Résultats trimestriels en glissement annuel (variation en pourcentage)				
	T2 10	T3 10	T4 10	T1 11	T2 11
Produits passages	15,3	18,2	15,4	16,4	20,7
Capacité (SMO)	10,1	10,7	7,2	9,1	8,6
Trafic (PMP)	12,7	13,8	9,4	7,7	10,9
Coefficient d'occupation (variation en pts)	1,8	2,3	1,6	(1,1)	1,7
Rendement unitaire	2,2	3,7	5,4	8,1	9,0
PPSMO	4,5	6,7	7,5	6,7	11,4

Au deuxième trimestre de 2011, la croissance de la capacité en glissement annuel est attribuable surtout à l'accroissement des fréquences de vols vers les Antilles, le Mexique, le Chili et l'Argentine.

La variation des autres produits passages par rapport au deuxième trimestre de 2010 s'explique notamment par les facteurs suivants :

- L'augmentation du trafic lié aux autres marchés, qui tient à l'accroissement des lignes vers les Antilles, le Mexique, l'Australie, le Chili et l'Argentine. Tous les principaux services ont affiché une amélioration des coefficients d'occupation.
- La hausse du rendement unitaire de toutes les principales autres lignes, qui est attribuable à la majoration des tarifs et à l'augmentation des suppléments carburant en vue de contrebalancer en partie la hausse des prix du carburant ainsi que la progression du trafic lié à la cabine de haut rapport.
- L'augmentation des PPSMO, qui s'explique par la croissance du rendement et, dans une moindre mesure, par l'amélioration du coefficient d'occupation.

#### Augmentation de 3,8 % des produits fret par rapport au deuxième trimestre de 2010

Pour le deuxième trimestre de 2011, les produits de 119 M\$ tirés du transport de fret se sont accrus de 4 M\$ (+3,8 %) par rapport au deuxième trimestre de 2010 par suite de la hausse du rendement unitaire.

Le tableau ci-après présente les produits fret par région aux deuxièmes trimestres de 2011 et de 2010 :

Produits fret	Deuxième trimestre	Deuxième trimestre	Variation (\$)	Variation (%)
	2011	2010		
	M\$	M\$		
Lignes intérieures	18	18	-	(3,2)
Lignes transfrontalières	4	4	-	3,3
Lignes transatlantiques	49	37	12	33,1
Lignes transpacifiques	35	44	(9)	(20,1)
Autres lignes	13	12	1	12,0
<b>Réseau</b>	<b>119</b>	<b>115</b>	<b>4</b>	<b>3,8</b>

Le tableau ci-après présente les variations en pourcentage et en glissement annuel des produits fret et des statistiques opérationnelles pour le deuxième trimestre de 2011.

Deuxième trimestre 2011 par rapport au deuxième trimestre 2010	Produits fret Variation (%)	Capacité (TME) Variation (%)	Produits/ TME Variation (%)	Trafic (TMP) Variation (%)	Rendement/ TMP Variation (%)
Lignes intérieures	(3,2)	(9,2)	6,6	(6,4)	3,3
Lignes transfrontalières	3,3	17,9	(12,4)	(2,6)	6,2
Lignes transatlantiques	33,1	12,3	18,5	10,8	20,1
Lignes transpacifiques	(20,1)	7,0	(25,3)	(15,3)	(5,7)
Autres lignes	12,0	1,9	9,9	(1,0)	13,0
<b>Réseau</b>	<b>3,8</b>	<b>7,0</b>	<b>(3,1)</b>	<b>(2,4)</b>	<b>6,3</b>

La variation des produits fret par rapport au deuxième trimestre de 2010 s'explique notamment par les facteurs suivants :

- Le recul du trafic du fret dans l'ensemble du réseau, qui provient des fléchissements du trafic sur tous les marchés, à l'exception du marché transatlantique. Le trafic du fret s'est ressenti défavorablement de l'intensification de la concurrence et de l'affaiblissement de la conjoncture, en particulier sur le marché asiatique, ainsi que du séisme au Japon et de ses répercussions et, dans une mesure moindre, du conflit de travail à la Société canadienne des postes.
- La progression du rendement unitaire du transport de fret exprimé en tonne-mille payante (TMP), qui s'explique par la croissance sur tous les marchés, à l'exception du marché transpacifique. L'amélioration du rendement du transport de fret est attribuable à l'augmentation des suppléments de carburant en glissement annuel.

### Hausse de 9 % des autres produits par rapport au deuxième trimestre de 2010

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 2011, les autres produits se sont chiffrés à 213 M\$, en hausse de 17 M\$ (+9 %) par rapport au deuxième trimestre de 2010, principalement du fait de la hausse des produits tirés des frais d'annulation et de modification de billets et de la progression de 13 M\$ des produits tirés de la portion terrestre des forfaits liés à des tiers à Vacances Air Canada, en raison surtout de la croissance du trafic passagers. Ces hausses ont été atténuées par la baisse des produits de sous-location d'appareils du fait de la diminution du nombre d'appareils sous-loués à des tiers par rapport au deuxième trimestre de 2010, ainsi que par l'incidence défavorable de l'appréciation du dollar canadien sur les produits de location et de sous-location d'appareils libellés en dollars américains.

### Hausse de 3,8 % des COSMO (baisse de 3,7 %, exclusion faite de la charge de carburant) par rapport au deuxième trimestre de 2010

La variation des COSMO, exclusion faite de la charge de carburant, par rapport au deuxième trimestre de 2010 s'explique notamment par les facteurs suivants :

- Les retombées favorables de l'appréciation du dollar canadien sur les charges opérationnelles libellées en monnaies étrangères (surtout en dollars américains), qui ont comprimé les charges opérationnelles de 19 M\$.
- La croissance de 6,4 % de la capacité, qui permet de répartir les coûts fixes de la compagnie aérienne sur un plus grand nombre de sièges-milles offerts.
- L'incidence des mesures d'économie au titre du PTC, qui ont permis de comprimer plusieurs catégories de charges opérationnelles, dont les salaires, les redevances aéroportuaires, les frais d'achat de capacité, les frais de restauration et fournitures connexes, les charges liées aux technologies de l'information, les services d'escale et les « autres » charges opérationnelles.
- L'accroissement de 3,3 % du taux d'utilisation des appareils et l'augmentation de 3,9 % de la longueur moyenne des étapes.

Le tableau ci-après compare les charges opérationnelles par siège-mille offert par Air Canada pour le deuxième trimestre de 2011 à celles de la période correspondante de 2010.

(en cents par SMO)	Deuxièmes trimestres		Variation	
	2011	2010	cents	%
Salaires	2,28	2,41	(0,13)	(5,4)
Charges sociales	0,66	0,68	(0,02)	(3,1)
Redevances aéroportuaires	1,52	1,52	-	-
Contrats d'achat de capacité	1,51	1,53	(0,02)	(1,3)
Coûts de propriété (LAA) <sup>1)</sup>	1,61	1,81	(0,20)	(11,0)
Maintenance avions	0,93	0,95	(0,02)	(2,1)
Frais de vente et de distribution	0,92	0,91	0,01	1,1
Restauration et fournitures connexes	0,46	0,48	(0,02)	(4,2)
Communications et technologies de l'information	0,28	0,32	(0,04)	(12,5)
Autres	1,72	1,74	(0,02)	(1,0)
<b>Charges opérationnelles, exclusion faite de la charge de carburant <sup>2)</sup></b>	<b>11,89</b>	<b>12,35</b>	<b>(0,46)</b>	<b>(3,7)</b>
Carburant avions	5,34	4,25	1,09	25,6
<b>Total des charges opérationnelles</b>	<b>17,23</b>	<b>16,60</b>	<b>0,63</b>	<b>3,8</b>

1) LAA s'entend de la combinaison de la dotation aux amortissements et aux pertes de valeur et des coûts de location avions.

2) Se reporter à la rubrique 16, Mesures financières hors PCGR, du présent rapport de gestion pour un complément d'information.

### Hausse de 10 % des charges opérationnelles par rapport au deuxième trimestre de 2010

Air Canada a inscrit des charges opérationnelles de 2 845 M\$, soit une hausse de 267 M\$ (+10%) en regard des charges opérationnelles de 2 578 M\$ comptabilisées au deuxième trimestre de 2010. Les variations les plus significatives sont indiquées ci-après.

### Hausse de 34 % de la charge de carburant par rapport au deuxième trimestre de 2010

La charge de carburant se chiffre à 882 M\$ pour le deuxième trimestre de 2011, en hausse de 222 M\$ (+34 %) par rapport au deuxième trimestre de 2010. Parmi les facteurs expliquant la variation de la charge de carburant du deuxième trimestre par rapport à un an plus tôt figurent les suivants :

- La hausse du prix de base du kérosène, responsable d'une augmentation de 282 M\$ de la charge de carburant.
- Une augmentation du volume de carburant consommé, sous l'effet de l'accroissement de la capacité en glissement annuel, responsable d'une augmentation de 37 M\$ de la charge de carburant.

Ces augmentations ont été atténuées par les facteurs suivants :

- Les pertes liées aux couvertures sur le carburant reclassées du cumul des autres éléments du résultat global, qui se sont chiffrées à 52 M\$ au deuxième trimestre de 2010, alors qu'aucune perte liée aux couvertures sur le carburant n'a été inscrite en charge de carburant pour le deuxième trimestre de 2011, soit une variation favorable de 52 M\$ en glissement annuel.
- Les retombées favorables de l'appréciation du dollar canadien par rapport au dollar américain (monnaie de base pour les achats de carburant par Air Canada), responsable d'une diminution de 45 M\$ de la charge de carburant.

Le tableau ci-après présente le coût du litre de carburant pour Air Canada, compte tenu et non tenu des reclassements au titre de la cessation de la comptabilité de couverture, pour les périodes indiquées :

(en millions de dollars canadiens, sauf indication contraire)	Deuxièmes trimestres		Variation	
	2011	2010	\$	%
Charge de carburant selon les PCGR <sup>1)</sup>	875 \$	657 \$	218 \$	33
<b>Retrancher :</b> <i>Pertes de couverture sur le carburant reclassées du cumul des autres éléments du résultat global à la charge de carburant</i>	-	(52)	52	100
<b>Ajouter :</b> <i>Montant net des décaissements (encaissements) au comptant relatifs à des dérivés liés au carburant <sup>2)</sup></i>	(10)	13	(23)	(177)
<b>Coût économique du carburant – hors PCGR <sup>3)</sup></b>	<b>865 \$</b>	<b>618 \$</b>	<b>247 \$</b>	<b>40</b>
Consommation de carburant (en milliers de litres)	983 995	924 489	59 506	6
Prix du litre de carburant (en cents) – selon les PCGR	88,9	71,1	17,8	25
Prix du litre de carburant (en cents) – exclusion faite des pertes liées aux couvertures sur le carburant	88,9	65,4	23,5	36
Coût économique du litre de carburant (en cents) – hors PCGR	87,9	66,8	21,1	32

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

2) Comprend le montant net des règlements au comptant relatifs à des dérivés liés au carburant venus à échéance et les primes liées à ces dérivés. Ne comprend pas les contrats de couverture de 5 M\$ qui ont fait l'objet d'une résiliation anticipée au deuxième trimestre de 2010 et qui visaient la consommation 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 profits et pertes comptables hors trésorerie liés à des instruments dérivés liés au carburant.

### **Salaires et charges sociales de 485 M\$ au deuxième trimestre de 2011, en hausse de 6 M\$ (+1 %) par rapport au deuxième trimestre de 2010**

Les salaires totalisent 377 M\$ pour le deuxième trimestre de 2011, en hausse de 3 M\$ (+1 %) par rapport au deuxième trimestre de 2010, en raison de l'augmentation du salaire moyen et de l'accroissement du nombre moyen d'employés équivalents temps plein (« ETP ») en glissement annuel. Du fait de la croissance de 6,4 % de la capacité, le nombre moyen d'ETP a crû de 2,0 % en glissement annuel, facteur qui a fait progresser de 4,3 % la productivité, mesurée en SMO par ETP. Ces augmentations ont été largement contrebalancées par le fléchissement des charges liées aux programmes de rémunération incitative, notamment ceux ayant trait à la performance opérationnelle d'Air Canada puisque certains objectifs connexes n'ont pas été atteints.

Au deuxième trimestre de 2011, les charges sociales se sont chiffrées à 108 M\$, en hausse de 3 M\$ (+3 %) par rapport au deuxième trimestre de 2010. L'augmentation de 19 M\$ de la charge de retraite et de la charge liée aux avantages postérieurs à l'emploi a été notablement atténuée par la diminution des avantages complémentaires, du fait, en grande partie, de résultats techniques favorables.

### **Hausse de 7 % des redevances aéroportuaires et de navigation comparativement au deuxième trimestre de 2010**

Les redevances aéroportuaires et de navigation s'établissent à 252 M\$ au deuxième trimestre de 2011, soit une augmentation de 16 M\$ (+7 %) par rapport au deuxième trimestre de 2010. La hausse en glissement annuel des redevances aéroportuaires et de navigation est principalement attribuable à l'incidence de la progression de 2,9 % du nombre de départs d'avions, à l'effet des modifications aux horaires de vol et aux types d'appareils affectés à certaines destinations, en plus de la majoration des redevances d'aérogare à l'aéroport Heathrow de Londres, entrée en vigueur le 1<sup>er</sup> avril 2011.

### **Augmentation de 5 % des frais d'achat de capacité par rapport au deuxième trimestre de 2010**

Les frais d'achat de capacité se chiffrent à 249 M\$ pour le deuxième trimestre de 2011, contre 238 M\$ au deuxième trimestre de 2010, soit une hausse de 11 M\$ (+5 %) par rapport au deuxième trimestre de 2010. Cette hausse en glissement annuel des frais d'achat de capacité vient surtout de la majoration des tarifs au titre du CAC de Jazz, de l'accroissement des vols de Jazz et des coûts liés aux nouveaux services qu'exploite Sky Regional entre l'aéroport municipal Billy Bishop de Toronto et l'aéroport Montréal-Trudeau. Ces augmentations ont été en partie atténuées par l'incidence favorable du change sur les frais libellés en dollars américains qu'Air Canada paie au titre du CAC de Jazz, responsable d'une diminution de 4 M\$ des frais d'achat de capacité pour le deuxième trimestre de 2011.

### **Diminution de 6 % des coûts de propriété par rapport au deuxième trimestre de 2010**

Les coûts de propriété (à savoir la dotation aux amortissements et aux pertes de valeur et les coûts de location avions) s'élèvent à 265 M\$ pour le deuxième trimestre de 2011, en baisse de 16 M\$ (-6 %) par rapport au deuxième trimestre de 2010. La baisse rend compte de l'incidence de l'appréciation du dollar canadien par rapport au dollar américain sur les coûts de locations avions, qui s'est traduite par un fléchissement de 5 M\$, en plus de la diminution de la dotation aux amortissements des logiciels et des articles durables. Les coûts liés aux nouveaux services entre l'aéroport municipal Billy Bishop de Toronto et l'aéroport Montréal-Trudeau ont contrebalancé en partie ces baisses.

### **Augmentation de 5 % des charges de maintenance avions par rapport au deuxième trimestre de 2010**

Pour le deuxième trimestre de 2011, les charges de maintenance avions de 154 M\$ sont de 7 M\$ supérieures (+5 %) à celles du deuxième trimestre de 2010, du fait principalement de l'accroissement des activités liées à la maintenance des cellules et à l'entretien des moteurs, en raison surtout du calendrier du cycle d'entretien et de la majoration globale des prix. Ces hausses ont été atténuées par l'incidence favorable de l'appréciation du dollar canadien sur les charges de maintenance, surtout des moteurs et composants, libellées en dollars américains, laquelle a fait baisser de 5 M\$ les charges de maintenance avions au deuxième trimestre de 2011, ainsi que par la diminution de la quote-part d'Air Canada des obligations liées aux coûts de maintenance des moteurs loués à des tierces parties.

### **Augmentation de 7 % des frais de vente et de distribution par rapport au deuxième trimestre de 2010**

Pour le deuxième trimestre de 2011, les frais de vente et de distribution se sont établis à 152 M\$, soit une hausse de 10 M\$ (+7 %) par rapport au deuxième trimestre de 2010 en raison de la progression de 11,4 % des produits passages et des produits fret. Les frais de vente et de distribution consistent en commissions et paiements incitatifs versés aux distributeurs de services passages et fret, en frais de règlement par carte de crédit, en frais de transaction liés au SMD, outre les frais de vente et de distribution liés à Vacances

Air Canada. Les facteurs expliquant la variation en glissement annuel des frais de vente et de distribution du deuxième trimestre sont notamment les suivants :

- La croissance de 11,4 % des produits passages et fret.
- L'accroissement des frais de traitement par carte de crédit du fait de la hausse des produits passages, l'augmentation des produits perçus d'avance en glissement annuel ainsi que la proportion accrue des ventes réglées par carte de crédit par rapport aux autres modes de paiement.
- La hausse des frais de vente et de distribution pour Vacances Air Canada, largement imputable à la modification de la structure de commissions de Vacances Air Canada ainsi qu'à la hausse des produits passages par rapport à la période correspondante de 2010.

**Aucune variation des frais de restauration et de fournitures connexes par rapport au deuxième trimestre de 2010**

Pour le deuxième trimestre de 2011, les frais de restauration et de fournitures connexes se chiffrent à 75 M\$, soit le même niveau qu'au deuxième trimestre de 2010. L'effet de la croissance de 6,1 % du trafic passagers a été atténué par l'incidence positive des initiatives de compression des coûts, dont la plupart visent des améliorations au titre des contrats et des procédés.

**Hausse de 5 % des autres charges opérationnelles par rapport au deuxième trimestre de 2010**

Les autres charges opérationnelles totalisent 284 M\$ pour le deuxième trimestre de 2011, soit 13 M\$ de plus (+5 %) qu'au deuxième trimestre de 2010.

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

(en millions de dollars canadiens)	Deuxièmes trimestres		Variation	
	2011	2010	\$	%
Portion terrestre des forfaits de Vacances Air Canada	61 \$	50 \$	11 \$	22
Services d'escale	49	44	5	11
Location et entretien d'immeubles	31	31	-	-
Frais d'équipages	28	28	-	-
Frais et services divers	27	27	-	-
Autres charges	88	91	(3)	(3)
	<b>284 \$</b>	<b>271 \$</b>	<b>13 \$</b>	<b>5</b>

La variation des autres charges par rapport au deuxième trimestre de 2010 s'explique notamment par les facteurs suivants :

- La croissance de 6,4 % de la capacité.
- La hausse de 11 M\$ (+22 %) des coûts liés à la portion terrestre des forfaits de Vacances Air Canada du fait de la progression du trafic passagers et de l'augmentation des coûts liés à la portion terrestre des forfaits.
- L'accroissement de 5 M\$ des services d'escale, qui est principalement imputable à l'augmentation de 2,9 % des fréquences de vols dans l'ensemble du réseau, outre les coûts liés aux nouveaux services entre l'aéroport municipal Billy Bishop de Toronto et l'aéroport Montréal-Trudeau.
- L'effet bénéfique des mesures d'économie au titre du PTC.

**Charges non opérationnelles de 120 M\$ au deuxième trimestre de 2011 contre des charges non opérationnelles de 365 M\$ au deuxième trimestre de 2010**

Le tableau ci-après fournit une ventilation des charges non opérationnelles pour les périodes indiquées :

(en millions de dollars canadiens)	Deuxièmes trimestres		Variation
	2011	2010	(\$)
Profit (perte) de change	9 \$	(190) \$	199 \$
Produits d'intérêts	9	4	5
Charges d'intérêts	(79)	(138)	59
Coût financier net du passif au titre des avantages du personnel	(4)	(19)	15
Perte sur instruments financiers comptabilisés à la juste valeur	(52)	(18)	(34)
Autres	(3)	(4)	1
	<b>(120) \$</b>	<b>(365) \$</b>	<b>245 \$</b>

La variation des charges non opérationnelles par rapport au deuxième trimestre de 2010 s'explique notamment par les facteurs suivants :

- Le profit de change, qui avait trait principalement à la dette à long terme libellée en dollars américains, se chiffre à 9 M\$ pour le deuxième trimestre de 2011, contre une perte de change de 190 M\$ au deuxième trimestre de 2010. Le profit du deuxième trimestre de 2011 est surtout attribuable à l'appréciation du dollar canadien au 30 juin 2011, comparativement au 31 mars 2011. Pour 1 \$ US, le cours du change de clôture le 30 juin 2011 était de 0,9645 \$ CA, tandis qu'il était de 0,9696 \$ CA le 31 mars 2011.
- L'augmentation de 5 M\$ des produits d'intérêts, en raison de la hausse des taux d'intérêt et, dans une mesure moindre, de l'augmentation des soldes de trésorerie.
- La baisse de 59 M\$ des charges d'intérêts, surtout en raison de la charge de 54 M\$ qu'a comptabilisée Air Canada relativement à sa facilité de crédit à terme garantie au deuxième trimestre de 2010 alors qu'aucune charge n'a été comptabilisée à ce titre au deuxième trimestre de 2011. L'incidence de l'appréciation du dollar canadien par rapport au dollar américain a également contribué à la contraction des charges d'intérêts par rapport au deuxième trimestre de 2010.
- Le fléchissement de 15 M\$ du coût financier net du passif au titre des avantages du personnel, en raison de la baisse du taux d'actualisation utilisé pour évaluer le coût.
- Les pertes liées aux ajustements de juste valeur des instruments dérivés, qui se sont chiffrées à 52 M\$ au deuxième trimestre de 2011, contre des pertes de 18 M\$ au deuxième trimestre de 2010. Il y a lieu de se reporter à la rubrique 9 du présent rapport de gestion pour un complément d'information sur les instruments dérivés d'Air Canada.

## 5. Résultat des activités – Comparaisons des premiers semestres de 2011 et de 2010

Le tableau et l'analyse ci-après comparent les résultats d'Air Canada pour les premiers semestres de 2011 et de 2010.

(en millions de dollars canadiens, sauf les données par action)	Premiers semestres		Variation	
	2011	2010	\$	%
<b>Produits opérationnels</b>				
Passages	4 897 \$	4 409 \$	488 \$	11
Fret	235	219	16	7
Autres	539	516	23	4
	<b>5 671</b>	<b>5 144</b>	<b>527</b>	<b>10</b>
<b>Charges opérationnelles</b>				
Carburant avions	1 624	1 279	345	27
Salaires et charges sociales	991	953	38	4
Redevances aéroportuaires et de navigation	486	462	24	5
Contrats d'achat de capacité	491	473	18	4
Dotation aux amortissements et aux pertes de valeur	369	389	(20)	(5)
Maintenance avions	320	333	(13)	(4)
Frais de vente et de distribution	318	284	34	12
Restauration et fournitures connexes	143	149	(6)	(4)
Communications et technologies de l'information	97	98	(1)	(1)
Locations avions	169	178	(9)	(5)
Autres	656	635	21	3
	<b>5 664</b>	<b>5 233</b>	<b>431</b>	<b>8</b>
<b>Bénéfice (perte) opérationnel</b>	<b>7</b>	<b>(89)</b>	<b>96</b>	
<b>Produits (charges) non opérationnels</b>				
Profit (perte) de change	113	(67)	180	
Produits d'intérêts	18	6	12	
Charges d'intérêts	(163)	(221)	58	
Coût financier net du passif au titre des avantages du personnel	(8)	(38)	30	
Perte sur instruments financiers comptabilisés à la juste valeur	(25)	(16)	(9)	
Autres	(8)	(6)	(2)	
	(73)	(342)	269	
<b>Perte avant impôts sur le résultat</b>	<b>(66)</b>	<b>(431)</b>	<b>365</b>	
Économie d'impôts sur le résultat	1	1	-	
<b>Perte de la période</b>	<b>(65) \$</b>	<b>(430) \$</b>	<b>365 \$</b>	
<b>BAILALA <sup>1)</sup></b>	<b>545 \$</b>	<b>478 \$</b>	<b>67 \$</b>	
<b>Résultat par action – dilué</b>	<b>(0,25) \$</b>	<b>(1,56) \$</b>	<b>1,31 \$</b>	

1) Se reporter à la rubrique 16, Mesures financières hors PCGR, du présent rapport de gestion pour un rapprochement du BAILALA au résultat opérationnel.

Dans son communiqué de presse du 5 mai 2011, Air Canada projetait que le BAILALA pour le premier semestre de 2011 serait supérieur d'au plus 5 % à celui du premier semestre de 2010. En raison de plusieurs facteurs, notamment le fait que la charge de carburant et les charges de maintenance avions ont été inférieures aux prévisions de 16 M\$ et de 6 M\$ respectivement, les ajustements favorables nets aux salaires et aux charges sociales ont totalisé 12 M\$ et la reprise de divers montants au titre des impôts a atteint 7 M\$, le BAILALA pour le premier semestre de 2011, qui s'est chiffré à 545 M\$, affiche une progression de 14 % en glissement annuel.

### Augmentation de 11 % des produits passages réseau par rapport au premier semestre de 2010

Comparativement au premier semestre de 2010, les produits passages réseau ont augmenté de 488 M\$ (+11 %) pour s'établir à 4 897 M\$ au premier semestre de 2011, en raison de la croissance du trafic et de l'amélioration du rendement unitaire.

Le tableau ci-après présente les produits passages par région aux premiers semestres de 2011 et de 2010 :

Produits passages	Premier semestre	Premier semestre	Variation (\$)	Variation (%)
	2011	2010		
	M\$	M\$		
Lignes intérieures	1 928	1 783	145	8,1
Lignes transfrontalières	1 056	901	155	17,2
Lignes transatlantiques	893	833	60	7,1
Lignes transpacifiques	525	473	52	11,0
Autres lignes	495	419	76	18,1
<b>Réseau</b>	<b>4 897</b>	<b>4 409</b>	<b>488</b>	<b>11,1</b>

Le tableau ci-dessous présente les variations en pourcentage et en glissement annuel pour le premier semestre de 2011 en ce qui concerne les produits passages et les autres statistiques opérationnelles.

Premier semestre 2011 par rapport au premier semestre 2010	Produits	Capacité	Trafic	Coefficient	Rendement	PPSMO
	passages	(SMO)	(PMP)	d'occupation	unitaire	
	Variation (%)	Variation (%)	Variation (%)	Variation (pts)	Variation (%)	Variation (%)
Lignes intérieures	8,1	(0,5)	(0,5)	-	8,5	8,5
Lignes transfrontalières	17,2	9,4	12,1	1,9	4,4	7,0
Lignes transatlantiques	7,1	9,6	4,7	(3,7)	2,1	(2,5)
Lignes transpacifiques	11,0	13,7	10,4	(2,6)	0,4	(2,5)
Autres lignes	18,1	8,9	8,9	-	8,5	8,5
<b>Réseau</b>	<b>11,1</b>	<b>7,0</b>	<b>5,9</b>	<b>(0,9)</b>	<b>4,7</b>	<b>3,6</b>

Air Canada a relevé sa capacité globale de 7,0 % pour le premier semestre de 2011, soit une augmentation de 7,7 % en glissement annuel au premier trimestre de 2011 et une augmentation de 6,4 % en glissement annuel au deuxième trimestre de 2011. La variation des produits passages pour l'ensemble du réseau par rapport au premier semestre de 2010 s'explique notamment par les facteurs suivants :

- La croissance de 5,9 % du trafic a été en deçà de l'accroissement de la capacité réseau de 7,0 %, ce qui a comprimé le coefficient d'occupation, qui s'est établi à 0,9 point en regard du premier semestre de 2010. Au premier semestre de 2011, le fléchissement du coefficient d'occupation en glissement annuel se composait d'une baisse de 1,5 point en glissement annuel au premier trimestre de 2011 et d'une baisse de 0,2 point en glissement annuel au deuxième trimestre de 2011.
- La croissance de 4,7 % du rendement réseau par rapport au premier semestre de 2010, qui se composait d'une augmentation de 4,2 % en glissement annuel au premier trimestre de 2011 et d'une augmentation de 5,2 % en glissement annuel au deuxième trimestre de 2011.
- À l'échelle du réseau, l'appréciation du dollar canadien au premier semestre de 2011 en regard du premier semestre de 2010, qui a eu un effet néfaste de 43 M\$ sur les produits libellés en monnaies étrangères au premier semestre de 2011.
- L'accroissement de 3,6 % des PPSMO à l'échelle du réseau par rapport au premier semestre de 2010, qui se composait d'une augmentation de 2,2 % en glissement annuel au premier trimestre de 2011 et d'une augmentation de 4,9 % en glissement annuel au deuxième trimestre de 2011. La progression des PPSMO au premier semestre de 2011 est attribuable à l'amélioration du rendement unitaire.

Il y a lieu de se reporter à la rubrique 4 du présent rapport de gestion pour prendre connaissance des variations en pourcentage et en glissement annuel des produits passages, de la capacité, du trafic, du coefficient d'occupation, du rendement unitaire et des PPSMO par trimestre pour le deuxième trimestre de 2011 ainsi que pour chacun des quatre trimestres précédents.

### Augmentation de 7,2 % des produits fret par rapport au premier semestre de 2010

Pour le premier semestre de 2011, les produits de 235 M\$ tirés du transport de fret se sont accrus de 16 M\$ (+7,2 %) par rapport au premier semestre de 2010, par suite de la hausse du rendement unitaire et, dans une mesure moindre, de celle du trafic du fret.

Le tableau ci-après présente les produits fret par région aux premiers semestres de 2011 et de 2010 :

Produits fret	Premier semestre	Premier semestre	Variation (\$)	Variation (%)
	2011	2010		
	M\$	M\$		
Lignes intérieures	32	34	(2)	(7,0)
Lignes transfrontalières	8	8	-	4,5
Lignes transatlantiques	97	75	22	29,4
Lignes transpacifiques	69	76	(7)	(9,5)
Autres lignes	29	26	3	11,7
<b>Réseau</b>	<b>235</b>	<b>219</b>	<b>16</b>	<b>7,2</b>

Le tableau ci-après présente les variations en pourcentage et en glissement annuel des produits fret et des statistiques opérationnelles pour le premier semestre de 2011.

Premier semestre 2011 par rapport au premier semestre 2010	Produits	Capacité	Produits/	Trafic	Rendement/
	fret	(TME)	TME	(TMP)	TMP
	Variation (%)	Variation (%)	Variation (%)	Variation (%)	Variation (%)
Lignes intérieures	(7,0)	(10,9)	4,4	(12,2)	4,7
Lignes transfrontalières	4,5	17,1	(10,7)	2,4	2,1
Lignes transatlantiques	29,4	9,6	18,1	12,0	15,5
Lignes transpacifiques	(9,5)	13,4	(20,2)	(8,4)	(1,2)
Autres lignes	11,7	2,8	8,7	1,0	10,6
<b>Réseau</b>	<b>7,2</b>	<b>7,2</b>	<b>(0,1)</b>	<b>1,1</b>	<b>6,0</b>

La variation des produits fret par rapport au premier semestre de 2010 s'explique notamment par les facteurs suivants :

- La progression du trafic du fret, qui provient de la croissance sur tous les marchés, à l'exception du marché intérieur et du marché transpacifique. Le trafic du fret s'est ressenti défavorablement de l'intensification de la concurrence et de l'affaiblissement de la conjoncture, en particulier sur le marché asiatique, ainsi que du séisme au Japon et de ses répercussions. Le fléchissement du trafic du fret sur le marché intérieur est largement imputable à la réduction de la capacité sur ce marché.
- La progression du rendement unitaire du transport de fret, qui s'explique par la croissance sur tous les marchés, à l'exception du marché transpacifique. L'amélioration du rendement du transport de fret est attribuable à l'augmentation des suppléments carburant en glissement annuel et a été accomplie en dépit de l'incidence défavorable de l'appréciation du dollar canadien qui a comprimé de 4 M\$ les produits fret libellés en monnaies étrangères au premier semestre de 2011.

### Hausse de 4 % des autres produits par rapport au premier semestre de 2010

Pour le premier semestre de 2011, les autres produits se sont chiffrés à 539 M\$, en hausse de 23 M\$ (+4 %) par rapport au premier semestre de 2010. Cette hausse s'explique principalement par la hausse des produits tirés des frais d'annulation et de modification de billets et par la progression de 18 M\$ des produits tirés de la portion terrestre des forfaits liés à des tiers à Vacances Air Canada, en raison surtout de la croissance du trafic passagers. Ces hausses ont été atténuées par la baisse des produits de sous-location d'appareils du fait de la diminution du nombre d'appareils sous-loués à des tiers par rapport au premier semestre de 2010, ainsi que par l'incidence défavorable de l'appréciation du dollar canadien sur les produits de location et de sous-location d'appareils libellés en dollars américains.

### Hausse de 1,1 % des COSMO (baisse de 4,5 %, exclusion faite de la charge de carburant) par rapport au premier semestre de 2010

La variation des COSMO, exclusion faite de la charge de carburant, par rapport au premier semestre de 2010 s'explique notamment par les facteurs suivants :

- Les retombées favorables de l'appréciation du dollar canadien sur les charges opérationnelles libellées en monnaies étrangères (surtout en dollars américains), qui ont comprimé les charges opérationnelles de 41 M\$.
- La croissance de 7,0 % de la capacité, qui permet de répartir les coûts fixes de la compagnie aérienne sur un plus grand nombre de sièges-milles offerts.
- L'incidence des mesures d'économie au titre du PTC.
- L'accroissement de 5,2 % du taux d'utilisation des appareils et l'augmentation de 3,9 % de la longueur moyenne des étapes.

Le tableau ci-après compare les charges opérationnelles par siège-mille offert par Air Canada pour le premier semestre de 2011 à celles de la période correspondante de 2010.

(en cents par SMO)	Premiers semestres		Variation	
	2011	2010	cents	%
Salaires	2,32	2,44	(0,12)	(4,9)
Charges sociales	0,74	0,71	0,03	4,2
Redevances aéroportuaires	1,50	1,53	(0,03)	(2,0)
Contrats d'achat de capacité	1,52	1,57	(0,05)	(3,2)
Coûts de propriété (LAA) <sup>1)</sup>	1,66	1,87	(0,21)	(11,2)
Maintenance avions	0,99	1,10	(0,11)	(10,0)
Frais de vente et de distribution	0,98	0,94	0,04	4,3
Restauration et fournitures connexes	0,44	0,49	(0,05)	(10,2)
Communications et technologies de l'information	0,30	0,32	(0,02)	(6,3)
Autres	2,03	2,10	(0,07)	(3,3)
<b>Charges opérationnelles, exclusion faite de la charge de carburant <sup>2)</sup></b>	<b>12,48</b>	<b>13,07</b>	<b>(0,59)</b>	<b>(4,5)</b>
Carburant avions	5,01	4,23	0,78	18,4
<b>Total des charges opérationnelles</b>	<b>17,49</b>	<b>17,30</b>	<b>0,19</b>	<b>1,1</b>

1) LAA s'entend de la combinaison de la dotation aux amortissements et aux pertes de valeur et des coûts de location avions.

2) Se reporter à la rubrique 16, Mesures financières hors PCGR, du présent rapport de gestion pour un complément d'information.

### Hausse de 8 % des charges opérationnelles par rapport au premier semestre de 2010

Air Canada a inscrit des charges opérationnelles de 5 664 M\$, soit une hausse de 431 M\$ (+8%) en regard des charges opérationnelles de 5 233 M\$ comptabilisées au premier semestre de 2010. Les variations les plus significatives sont indiquées ci-après.

### Hausse de 27 % de la charge de carburant par rapport au premier semestre de 2010

La charge de carburant se chiffre à 1 624 M\$ pour le premier semestre de 2011, en hausse de 345 M\$ (+27 %) par rapport au premier semestre de 2010. Parmi les facteurs expliquant la variation de la charge de carburant du premier semestre par rapport à un an plus tôt figurent les suivants :

- La hausse du prix de base du kérosène, responsable d'une augmentation de 462 M\$ de la charge de carburant.
- Une augmentation du volume de carburant consommé, sous l'effet de l'accroissement de la capacité en glissement annuel, responsable d'une augmentation de 79 M\$ de la charge de carburant.

Ces augmentations ont été atténuées par les facteurs suivants :

- Les pertes liées aux couvertures sur le carburant reclassées du cumul des autres éléments du résultat global, qui se sont chiffrées à 110 M\$ au premier semestre de 2010, alors qu'aucune perte liée aux couvertures sur le carburant n'a été inscrite en charge de carburant pour le premier semestre de 2011, soit une variation favorable de 110 M\$ en glissement annuel.
- Les retombées favorables de l'appréciation du dollar canadien par rapport au dollar américain, responsable d'une diminution de 86 M\$ de la charge de carburant.

Le tableau ci-après présente le coût du litre de carburant pour Air Canada, compte tenu et non tenu des reclassements au titre de la cessation de la comptabilité de couverture, pour les périodes indiquées :

(en millions de dollars canadiens, sauf indication contraire)	Premiers semestres		Variation	
	2011	2010	\$	%
Charge de carburant selon les PCGR <sup>1)</sup>	1 613 \$	1 273 \$	340 \$	27
<b>Retrancher :</b> <i>Pertes de couverture sur le carburant reclassées du cumul des autres éléments du résultat global à la charge de carburant</i>	-	(110)	110	100
<b>Ajouter :</b> <i>Montant net des décaissements (encaissements) au comptant relatifs à des dérivés liés au carburant <sup>2)</sup></i>	(14)	31	(45)	(145)
<b>Coût économique du carburant – hors PCGR <sup>3)</sup></b>	<b>1 599 \$</b>	<b>1 194 \$</b>	<b>405 \$</b>	<b>34</b>
Consommation de carburant (en milliers de litres)	1 922 201	1 796 031	126 170	7
Coût du litre de carburant (en cents) – selon les PCGR	83,9	70,9	13,0	18
Coût du litre de carburant (en cents) – exclusion faite des pertes liées aux couvertures sur le carburant	83,9	64,8	19,1	29
Coût économique du litre de carburant (en cents) – hors PCGR	83,2	66,5	16,6	25

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

2) Comprend le montant net des règlements au comptant relatifs à des dérivés liés au carburant venus à échéance et les primes liées à ces dérivés. Ne comprend pas les contrats de couverture de 5 M\$ qui ont fait l'objet d'une résiliation anticipée au deuxième trimestre de 2010 et qui visaient la consommation 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 profits et pertes comptables hors trésorerie liés à des instruments dérivés liés au carburant.

### **Salaires et charges sociales de 991 M\$ au premier semestre de 2011, en hausse de 38 M\$ (+4 %) par rapport au premier semestre de 2010**

Les salaires totalisent 751 M\$ pour le premier semestre de 2011, en hausse de 12 M\$ (+2 %) par rapport au premier semestre de 2010, en raison de l'augmentation du salaire moyen et de l'accroissement du nombre moyen d'employés équivalents temps plein (« ETP ») en glissement annuel. Du fait de la croissance de 7,0 % de la capacité, le nombre moyen d'ETP a crû de 2,6 % en glissement annuel, facteur qui a fait progresser de 4,3 % la productivité, mesurée en SMO par ETP. Ces augmentations ont été largement contrebalancées par le fléchissement des charges liées aux programmes de rémunération incitative, notamment ceux ayant trait à la performance opérationnelle d'Air Canada, puisque certains objectifs connexes n'ont pas été atteints.

Au premier semestre de 2011, les charges sociales se sont chiffrées à 240 M\$, en hausse de 26 M\$ (+12 %) par rapport au premier semestre de 2010. L'augmentation des charges sociales est essentiellement imputable à la hausse de la charge de retraite et de la charge liée aux avantages postérieurs à l'emploi en raison de changements d'hypothèses actuarielles.

### **Hausse de 5 % des redevances aéroportuaires et de navigation comparativement au premier semestre de 2010**

Les redevances aéroportuaires et de navigation s'établissent à 486 M\$ au premier semestre de 2011, soit une augmentation de 24 M\$ (+5 %) par rapport au premier semestre de 2010. La hausse en glissement annuel des redevances aéroportuaires et de navigation est principalement imputable à l'incidence de la progression de 3,5 % du nombre de départs d'avions, à l'effet des modifications aux horaires de vol et aux types d'appareils affectés à certaines destinations, ainsi que, dans une mesure moindre, à la majoration des redevances d'aérogare à l'aéroport Heathrow de Londres, entrée en vigueur le 1<sup>er</sup> avril 2011.

### **Augmentation de 4 % des frais d'achat de capacité par rapport au premier semestre de 2010**

Les frais d'achat de capacité se chiffrent à 491 M\$ pour le premier semestre de 2011, contre 473 M\$ au premier semestre de 2010, soit une hausse de 18 M\$ (+4 %) par rapport au premier semestre de 2010. Cette hausse en glissement annuel des frais d'achat de capacité vient surtout de la majoration des tarifs au titre du CAC de Jazz, de l'accroissement des vols de Jazz et, dans une mesure moindre, des coûts liés aux nouveaux services qu'exploite Sky Regional entre l'aéroport municipal Billy Bishop de Toronto et l'aéroport Montréal-Trudeau. Ces augmentations ont été atténuées par l'incidence favorable du change sur les frais libellés en dollars américains qu'Air Canada paie au titre du CAC de Jazz, responsable d'une diminution de 8 M\$ des frais d'achat de capacité pour le deuxième trimestre de 2011.

### **Diminution de 5 % des coûts de propriété par rapport au premier semestre de 2010**

Les coûts de propriété (à savoir la dotation aux amortissements et aux pertes de valeur et les coûts de location avions) s'élèvent à 538 M\$ pour le premier semestre de 2011, en baisse de 29 M\$ (-5 %) par rapport au premier semestre de 2010. La baisse rend compte de l'incidence favorable de l'appréciation du dollar canadien par rapport au dollar américain sur les coûts de location avions, qui s'est traduite par un fléchissement de 9 M\$, en plus de la diminution de la dotation aux amortissements des logiciels et des articles durables. Les coûts liés aux nouveaux services entre l'aéroport municipal Billy Bishop de Toronto et l'aéroport Montréal-Trudeau ont contrebalancé en partie ces baisses.

### **Baisse de 4 % des charges de maintenance avions par rapport au premier semestre de 2010**

Pour le premier semestre de 2011, les charges de maintenance avions de 320 M\$ sont de 13 M\$ inférieures (-4 %) à celles du premier semestre de 2010. La baisse des charges de maintenance en glissement annuel est le fait principalement du fléchissement des activités liées à la maintenance des cellules et à l'entretien des moteurs et des composants, en raison surtout du calendrier du cycle d'entretien, de l'incidence favorable de l'appréciation du dollar canadien sur les charges de maintenance libellées en dollars américains, laquelle a fait baisser de 11 M\$ les charges de maintenance avions, ainsi que par la diminution de la quote-part d'Air Canada des obligations liées aux coûts de maintenance des moteurs loués à des tierces parties. Ces diminutions ont été partiellement contrebalancées par les hausses globales des prix et l'incidence des modifications apportées aux horaires de vols sur les contrats de services de maintenance facturés à l'heure de vol d'Air Canada.

### **Augmentation de 12 % des frais de vente et de distribution par rapport au premier semestre de 2010**

Pour le premier semestre de 2011, les frais de vente et de distribution se sont établis à 318 M\$, soit une hausse de 34 M\$ (+12 %) par rapport au premier semestre de 2010 en raison de la progression de 11 % des produits passages et des produits fret. Les facteurs expliquant la variation en glissement annuel des frais de vente et de distribution du premier semestre sont notamment les suivants :

- La croissance de 10,9 % des produits passages et fret.
- L'accroissement des frais de traitement par carte de crédit du fait de la hausse des produits passages, l'augmentation des produits perçus d'avance en glissement annuel ainsi que la proportion accrue des ventes réglées par carte de crédit par rapport aux autres modes de paiement.
- La croissance des frais liés au SDM, du fait de l'augmentation du volume de transactions et de la hausse des tarifs.
- La hausse des frais de vente et de distribution pour Vacances Air Canada, largement imputable à la modification de la structure de commissions de Vacances Air Canada ainsi qu'à la hausse des produits passages.

**Diminution de 4 % des frais de restauration et de fournitures connexes par rapport au premier semestre de 2010**

Pour le premier semestre de 2011, les frais de restauration et de fournitures connexes se chiffrent à 143 M\$, soit une baisse de 6 M\$ (- 4 %) par rapport au premier semestre de 2010. L'effet de la croissance de 5,9 % du trafic passagers a été plus qu'atténué par l'incidence positive des initiatives de compression des coûts, dont la plupart visent des améliorations au titre des contrats et des procédés, outre les retombées favorables de l'appréciation du dollar canadien sur le dollar américain, lesquelles ont comprimé les frais de restauration et de fournitures connexes pour le premier semestre.

**Hausse de 3 % des autres charges opérationnelles par rapport au premier semestre de 2010**

Les autres charges opérationnelles totalisent 656 M\$ pour le premier semestre de 2011, soit 21 M\$ de plus (+3 %) qu'au premier semestre de 2010.

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

(en millions de dollars canadiens)	Premiers semestres		Variation	
	2011	2010	\$	%
Portion terrestre des forfaits de Vacances Air Canada	204 \$	185 \$	19 \$	10
Services d'escale	96	90	6	7
Location et entretien d'immeubles	64	65	(1)	(2)
Frais d'équipages	57	57	-	-
Frais et services divers	50	50	-	-
Autres charges	185	188	(3)	(2)
	<b>656 \$</b>	<b>635 \$</b>	<b>21 \$</b>	<b>3</b>

La variation des autres charges par rapport au premier semestre de 2010 s'explique notamment par les facteurs suivants :

- La croissance de 7,0 % de la capacité.
- La hausse de 19 M\$ (+10 %) des coûts liés à la portion terrestre des forfaits de Vacances Air Canada du fait de la progression du trafic passagers et, dans une mesure moindre, de l'augmentation des coûts liés à la portion terrestre des forfaits.
- L'accroissement de 6 M\$ des services d'escale, qui est principalement imputable à l'augmentation de 3,5 % des fréquences de vols dans l'ensemble du réseau, ainsi que, dans une mesure moindre, aux coûts liés aux nouveaux services entre l'aéroport municipal de Toronto et l'aéroport Montréal-Trudeau.
- L'effet bénéfique des mesures d'économie au titre du PTC.

**Charges non opérationnelles de 73 M\$ au premier semestre de 2011 contre des charges non opérationnelles de 342 M\$ au premier semestre de 2010**

Le tableau ci-après fournit une ventilation des charges non opérationnelles pour les périodes indiquées :

(en millions de dollars canadiens)	Premiers semestres		Variation
	2011	2010	(\$)
Profit (perte) de change	113 \$	(67) \$	180 \$
Produits d'intérêts	18	6	12
Charges d'intérêts	(163)	(221)	58
Coût financier net du passif au titre des avantages du personnel	(8)	(38)	30
Perte sur instruments financiers comptabilisés à la juste valeur	(25)	(16)	(9)
Autres	(8)	(6)	(2)
	<b>(73) \$</b>	<b>(342) \$</b>	<b>269 \$</b>

La hausse des charges non opérationnelles par rapport au premier semestre de 2010 s'explique notamment par les facteurs suivants :

- Le profit de change, qui a trait principalement à la dette à long terme libellée en dollars américains, se chiffre à 113 M\$ pour le premier semestre de 2011, contre une perte de change de 67 M\$ au premier semestre de 2010. Le profit de 2011 est surtout attribuable à l'appréciation du dollar canadien au 30 juin 2011, comparativement au 31 décembre 2010. Pour 1 \$ US, le cours du change de clôture le 30 juin 2011 était de 0,9645 \$ CA, tandis qu'il était de 0,9946 \$ CA le 31 décembre 2010.
- L'augmentation de 12 M\$ des produits d'intérêts, en raison de l'augmentation des soldes de trésorerie et de la hausse des taux d'intérêt.
- La baisse de 58 M\$ des charges d'intérêts, surtout en raison de la charge de 54 M\$ qu'a comptabilisée Air Canada relativement à sa facilité de crédit à terme garantie au premier semestre de 2010 alors qu'aucune charge n'a été comptabilisée à ce titre au premier semestre de 2011. L'incidence de l'appréciation du dollar canadien par rapport au dollar américain a également contribué à la contraction des charges d'intérêts par rapport au premier semestre de 2010.
- Le coût financier net du passif au titre des avantages du personnel a fléchi de 30 M\$, en raison de la baisse du taux d'actualisation utilisé pour évaluer ce coût.
- Les pertes liées aux ajustements de juste valeur des instruments dérivés, qui se sont chiffrées à 25 M\$ au premier semestre de 2011, contre des pertes de 16 M\$ au premier semestre de 2010. Il y a lieu de se reporter à la rubrique 9 du présent rapport de gestion pour un complément d'information sur les instruments dérivés d'Air Canada.

## 6. Parc aérien

Le tableau qui suit présente le parc en exploitation actuel d'Air Canada au 30 juin 2011 ainsi que les modifications projetées à l'égard de celui-ci (exclusion faite des appareils exploités par Jazz aux termes du CAC de Jazz et par d'autres transporteurs aériens exploitant des appareils pour le compte d'Air Canada aux termes d'ententes commerciales).

	Réel (Au 30 juin 2011)				Projeté (Au 30 juin 2011)			
	31 décembre 2010	31 mars 2011	Modifications apportées pour le deuxième trimestre de 2011	30 juin 2011	Modifications apportées pour le reste de 2011	31 décembre 2011	Modifications apportées pour 2012	31 décembre 2012
777-300 de Boeing	12	12	-	12	-	12	-	12
777-200 de Boeing	6	6	-	6	-	6	-	6
767-300 de Boeing	30	30	1	31	1	32	(2)	30
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	38	38	-	38	-	38	-	38
190 d'Embraer	45	45	-	45	-	45	-	45
175 d'Embraer	15	15	-	15	-	15	-	15
<b>Total</b>	<b>205</b>	<b>205</b>	<b>1</b>	<b>206</b>	<b>1</b>	<b>207</b>	<b>(2)</b>	<b>205</b>
<b>Âge moyen (en années)</b>	<b>10,7</b>	<b>11,0</b>		<b>11,2</b>		<b>11,6</b>		<b>12,6</b>

Le 1<sup>er</sup> mai 2011, Sky Regional, pour le compte d'Air Canada et aux termes d'un contrat d'achat de capacité intervenu entre les parties, a commencé d'exploiter une ligne entre l'aéroport municipal Billy Bishop de Toronto et l'aéroport Montréal-Trudeau.

Le tableau qui suit présente, au 30 juin 2011, le nombre d'appareils qu'exploite Jazz aux termes du CAC de Jazz et qu'exploitent d'autres compagnies aériennes sous la bannière Air Canada Express, pour le compte d'Air Canada, aux termes d'ententes commerciales avec celle-ci.

	Au 30 juin 2011			
	Jazz	Sky Regional	Autres	Total
CRJ-100	22	-	-	22
CRJ-200	25	-	-	25
CRJ-705	16	-	-	16
Dash 8-100	34	-	-	34
Dash 8-300	26	-	-	26
Dash 8-400	1	5	-	6
Beech 1900D	-	-	18	18
<b>Total</b>	<b>124</b>	<b>5</b>	<b>18</b>	<b>147</b>

## 7. Gestion financière et gestion du capital

### 7.1 Situation financière

Le tableau ci-après présente l'état de la situation financière résumé d'Air Canada au 30 juin 2011 et au 31 décembre 2010.

(en millions de dollars canadiens)	30 juin 2011	31 décembre 2010	Variation (\$)
<b>Actif</b>			
Trésorerie, équivalents de trésorerie et placements à court terme	2 259 \$	2 192 \$	67 \$
Autres actifs courants	1 232	1 155	77
Actif courant	3 491	3 347	144
Immobilisations corporelles	5 368	5 629	(261)
Immobilisations incorporelles	311	317	(6)
Goodwill	311	311	-
Dépôts et autres actifs	567	549	18
<b>Total de l'actif</b>	<b>10 048 \$</b>	<b>10 153 \$</b>	<b>(105) \$</b>
<b>Passif</b>			
Passif courant	3 422	3 124	298 \$
Dette à long terme et contrats de location-financement	3 820	4 028	(208)
Coût financier net du passif au titre des avantages du personnel	3 315	3 328	(13)
Provisions liées à la maintenance	510	493	17
Autres passifs non courants	457	468	(11)
<b>Total du passif</b>	<b>11 524</b>	<b>11 441</b>	<b>83</b>
<b>Total des capitaux propres</b>	<b>(1 476)</b>	<b>(1 288)</b>	<b>(188)</b>
<b>Total du passif et des capitaux propres</b>	<b>10 048 \$</b>	<b>10 153 \$</b>	<b>(105) \$</b>

Les mouvements des actifs et passifs courants sont décrits à la rubrique 7.3 du présent rapport de gestion. La dette à long terme et les contrats de location-financement sont examinés à la rubrique 7.2 du présent rapport de gestion.

Les immobilisations corporelles se chiffrent à 5 368 M\$ au 30 juin 2011, soit 261 M\$ de moins qu'au 31 décembre 2010. Cette réduction résulte surtout de l'effet de la charge d'amortissement de 349 M\$ inscrite pour le premier semestre de 2011, facteur atténué par les achats d'immobilisations corporelles, principalement des activités de maintenance avions immobilisées.

## 7.2 Dette nette ajustée

Le tableau ci-après présente les soldes de la dette nette ajustée d'Air Canada au 30 juin 2011 et au 31 décembre 2010.

(en millions de dollars canadiens)	30 juin 2011	31 décembre 2010	Variation (\$)
Total de la dette à long terme et des contrats de location-financement	3 820 \$	4 028 \$	(208) \$
Partie courante de la dette à long terme et des contrats de location-financement	393	567	(174)
Total de la dette à long terme et des contrats de location-financement, y compris la partie courante	4 213	4 595	(382)
Moins trésorerie, équivalents de trésorerie et placements à court terme	(2 259)	(2 192)	(67)
<b>Dette nette</b>	<b>1 954 \$</b>	<b>2 403 \$</b>	<b>(449) \$</b>
Contrats de location simple immobilisés <sup>1)</sup>	2 408	2 471	(63)
<b>Dette nette ajustée</b>	<b>4 362 \$</b>	<b>4 874 \$</b>	<b>(512) \$</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 simple immobilisés, car c'est là un moyen courant dans le secteur d'attribuer une valeur aux obligations au titre de contrats de location simple. La pratique courante dans le secteur consiste à multiplier par 7,0 les frais annualisés de location d'avions. Cette définition du contrat de location simple immobilisé 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 344 M\$ pour la période de 12 mois terminée le 30 juin 2011 et à 353 M\$ pour la période de 12 mois terminée le 31 décembre 2010.

Au 30 juin 2011, le total de la dette, y compris la partie courante, et des contrats de location-financement se chiffrait à 4 213 M\$, en baisse de 382 M\$ par rapport au 31 décembre 2010, en raison principalement des remboursements de 411 M\$, y compris des versements forfaitaires et finaux totalisant 221 M\$ comme il est expliqué plus en détail à la rubrique 7.4 du présent rapport de gestion, ainsi que de l'incidence favorable de l'appréciation du dollar canadien sur la dette d'Air Canada libellée en monnaies étrangères (principalement en dollars américains), laquelle s'est traduite par une baisse de 119 M\$. Ces baisses ont été en partie contrebalancées par les emprunts contractés qui se sont chiffrés à 125 M\$.

Au 30 juin 2011, la dette nette ajustée a fléchi de 512 M\$ par rapport au 31 décembre 2010. Les flux de trésorerie disponibles positifs de 431 M\$ inscrits durant le premier semestre de 2011, qui s'expliquaient largement par les hausses des produits passages perçus d'avance et du bénéfice opérationnel, ont servi en grande partie à financer des remboursements de dette dépassant le produit de refinancement de GE Japan, comme il est indiqué à la rubrique 7.4 du présent rapport de gestion.

### 7.3 Fonds de roulement

Le tableau ci-après fournit un complément d'information sur les soldes de fonds de roulement d'Air Canada au 30 juin 2011 et au 31 décembre 2010.

(en millions de dollars canadiens)	30 juin 2011	31 décembre 2010	Variation (\$)
Trésorerie et placements à court terme	2 259 \$	2 192 \$	67 \$
Créances clients	789	641	148
Autres actifs courants	443	514	(71)
Dettes fournisseurs et charges à payer	(1 193)	(1 182)	(11)
Produits passages perçus d'avance	(1 836)	(1 375)	(461)
Partie courante de la dette à long terme et contrats de location-financement	(393)	(567)	174
<b>Fonds de roulement, montant net</b>	<b>69 \$</b>	<b>223 \$</b>	<b>(154) \$</b>

Le montant net du fonds de roulement positif de 69 M\$ au 30 juin 2011 représente une détérioration de 154 M\$ par rapport au 31 décembre 2010. Les flux de trésorerie opérationnels positifs nets totalisant 198 M\$ ont été plus que contrebalancés par les sorties de fonds nettes affectées à certains versements forfaitaires et finaux à l'égard de dettes, comme il est indiqué ci-après à la rubrique 7.4 du présent rapport de gestion, ainsi que par l'incidence des dépenses d'investissement de 104 M\$ et l'excédent de 58 M\$ de la capitalisation des régimes d'avantages du personnel sur la charge de ces régimes au premier semestre de 2011.

## 7.4 Flux de trésorerie consolidés

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

(en millions de dollars canadiens)	Deuxièmes trimestres			Premiers semestres		
	2011	2010	Variation (\$)	2011	2010	Variation (\$)
Flux de trésorerie opérationnels nets, avant les éléments suivants :	168 \$	170 \$	(2) \$	198 \$	186 \$	12 \$
Flux de trésorerie nets liés aux règlements et aux primes versées à l'égard des couvertures sur le carburant et aux dépôts de garantie	16	(17)	33	9	(16)	25
Déficit (excédent) de la capitalisation des régimes d'avantages du personnel sur la charge de ces régimes	(37)	8	(45)	(58)	6	(64)
Variation des provisions au titre de la maintenance	13	11	2	32	31	1
Variation des soldes des éléments du fonds de roulement sans incidence sur la trésorerie	123	160	(37)	354	417	(63)
Flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles	283	332	(49)	535	624	(89)
Achats d'immobilisations corporelles et incorporelles	(42)	(35)	(7)	(104)	(112)	8
<b>Flux de trésorerie disponibles <sup>1)</sup></b>	<b>241</b>	<b>297</b>	<b>(56)</b>	<b>431</b>	<b>512</b>	<b>(81)</b>
Produit des opérations de cession-bail	-	-	-	-	20	(20)
Réduction de la lettre de crédit d'Aveos	-	-	-	-	23	(23)
Placements à court terme	(279)	(174)	(105)	(189)	(418)	229
Autres	7	(7)	14	(26)	15	(41)
<b>Flux de trésorerie liés aux activités d'investissement (excluant les achats d'immobilisations corporelles et incorporelles)</b>	<b>(272)</b>	<b>(181)</b>	<b>(91)</b>	<b>(215)</b>	<b>(360)</b>	<b>145</b>
Produit des emprunts	62	-	62	125	100	25
Réduction de la dette à long terme et des obligations au titre des contrats de location-financement	(144)	(96)	(48)	(411)	(260)	(151)
Distributions liées aux entités ad hoc locatrices de matériel volant	(21)	-	(21)	(52)	(2)	(50)
<b>Flux de trésorerie liés aux activités de financement</b>	<b>(103)</b>	<b>(96)</b>	<b>(7)</b>	<b>(338)</b>	<b>(162)</b>	<b>(176)</b>
Augmentation (diminution) nette de la trésorerie et des équivalents de trésorerie	(134)	20	(154)	(122)	(10)	(112)
Augmentation nette des placements à court terme	279	174	105	189	418	(229)
<b>Augmentation nette de la trésorerie, des équivalents de trésorerie et des placements à court terme</b>	<b>145 \$</b>	<b>194 \$</b>	<b>(49) \$</b>	<b>67 \$</b>	<b>408 \$</b>	<b>(341) \$</b>

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

Pour le deuxième trimestre de 2011, les flux de trésorerie disponibles se sont établis à 241 M\$, comparativement à 297 M\$ au deuxième trimestre de 2010, soit une baisse en glissement annuel de 56 M\$. Comparativement au premier semestre de 2010, les flux de trésorerie disponibles se sont établis à 431 M\$, en baisse de 81 M\$. Cette baisse des flux de trésorerie disponibles est largement attribuable à l'accroissement de la capitalisation des régimes de retraite du fait des obligations de capitalisation des régimes de retraite au titre des coûts des services passés. Comme il est décrit à la rubrique 9.8 du rapport de gestion de 2010 d'Air Canada daté du 10 février 2011, Air Canada a recommencé, à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2011, à cotiser à ses régimes agréés canadiens au titre des services passés conformément au *Règlement sur la capitalisation des régimes de pension d'Air Canada (2009)*, alors qu'aucune cotisation n'avait été exigée ou effectuée en 2010.

Au deuxième trimestre de 2011, la réduction de 144 M\$ de la dette à long terme et des obligations au titre des contrats de location-financement comprenait des versements forfaitaires et finaux de fin de contrat prévus de 43 M\$. Au premier semestre de 2011, la réduction de 411 M\$ de la dette à long terme et des obligations au titre des contrats de location-financement comprenait des versements forfaitaires et finaux de fin de contrat prévus de 221 M\$.

Au deuxième trimestre de 2011, la Société a prélevé un montant net de 62 M\$ (65 M\$ US), déduction faite de frais de financement de 1 M\$ (125 M\$ (128 M\$ US) pour le premier semestre de 2011), sur une facilité de prêt à terme garantie (la « facilité ») consentie par GE Japan Corporation, PK Air Finance Japan (« GE Japan ») afin de refinancer la dette au titre des entités ad hoc locatrices de matériel volant. La somme prélevée sur la facilité a été affectée au refinancement de montants concernant huit A319 d'Airbus et quatre 767-300ER de Boeing, exploités par Air Canada et loués auparavant auprès d'entités de location ad hoc, pour des périodes de sept et de quatre ans, respectivement. La facilité pourra aussi servir en 2012 à refinancer, jusqu'à concurrence de 42 M\$ US, le montant lié à quatre A319 d'Airbus.

## 7.5 Dépenses d'investissement et contrats de financement connexes

Air Canada a passé 37 commandes fermes d'appareils de type 787 auprès de The Boeing Company (« Boeing »). Elle détient également des options d'achat sur 13 appareils 787 et des droits d'achat sur 10 appareils 787 et 18 appareils 777 de Boeing. Il y a lieu de se reporter à la rubrique 9.6 du rapport de gestion de 2010 d'Air Canada daté du 10 février 2011 pour un complément d'information sur les engagements de financement de Boeing et du motoriste relativement à 31 commandes fermes d'appareils 787 de Boeing sur un total de 37.

Comme il est indiqué dans notre rapport de gestion du premier trimestre de 2011 daté du 5 mai 2011, Boeing a avisé Air Canada que les sept premières livraisons d'appareils 787 de Boeing qui devaient avoir lieu au deuxième semestre de 2013 sont à présent prévues pour le quatrième trimestre de 2013 et le premier semestre de 2014, ce qui représente un report moyen de cinq à sept mois par rapport au calendrier précédent. Boeing a aussi indiqué qu'elle continuait à évaluer le calendrier de livraison pour les 30 autres commandes fermes d'appareils 787 de Boeing d'Air Canada et qu'elle tiendrait la Société informée. L'incidence de ce retard sur les dépenses engagées projetées au-delà de 2013 reste à déterminer.

Le tableau ci-dessous présente les dépenses d'investissement projetées, prévues et engagées, en date du 30 juin 2011, pour le reste de 2011, pour les deux exercices subséquents ainsi que pour après 2013.

(en millions de dollars canadiens)	Reste de 2011	2012	2013	Par la suite
Dépenses projetées et faisant l'objet d'un engagement	75 \$	169 \$	226 \$	3 624 \$
Dépenses projetées, planifiées mais ne faisant pas l'objet d'un engagement	29	119	125	Non disponible
Total des dépenses projetées <sup>1)2)</sup>	104	288	351	3 624
Financement projeté à l'égard des dépenses faisant l'objet d'un engagement	-	-	(161)	(2 498)
<b>Total des dépenses projetées, déduction faite du financement</b>	<b>104 \$</b>	<b>288 \$</b>	<b>190 \$</b>	<b>1 126 \$</b>

1) Les montants en dollars américains ont été convertis au cours de clôture du change en vigueur le 30 juin 2011, soit 1 \$ US pour 0,9645 \$ CA. Les prix définitifs de livraison des appareils comprennent les augmentations estimatives ainsi que les intérêts pour report de livraison.

2) Les dépenses d'investissement faisant l'objet d'un engagement figurant dans le tableau ci-dessus ne tiennent pas compte des activités de maintenance. Les dépenses d'investissement faisant l'objet d'un engagement visant les activités de maintenance se chiffrent à 16 M\$ pour le reste de 2011. Les dépenses d'investissement faisant l'objet d'un engagement à l'égard de ces activités de maintenance pour 2012 et par la suite ne sont pas encore déterminées.

## 7.6 Obligations contractuelles

On trouvera de l'information sur les obligations contractuelles d'Air Canada à la rubrique 9.7 du rapport de gestion de 2010 d'Air Canada daté du 10 février 2011. On trouvera de l'information actualisée sur les dépenses d'investissement et les contrats de financement connexes à la rubrique 7.5 du présent rapport de gestion.

Le tableau ci-après présente une information actualisée sur la dette à long terme et les contrats de location-financement d'Air Canada, y compris les obligations de paiement d'intérêts et de principal au 30 juin 2011. Les éléments actualisés par rapport à l'information fournie dans le rapport de gestion de 2010 ont trait principalement à l'incidence du passage aux IFRS. Selon les IFRS, Air Canada consolide certaines entités de location d'appareils ad hoc (« entités ad hoc ») qui n'étaient pas consolidées selon les PCGR du Canada. En outre, certains appareils auparavant classés dans les contrats de location-financement ont été reclassés dans la dette au titre des entités ad hoc sur une base consolidée.

(en millions de dollars canadiens)	Reste de 2011	2012	2013	2014	2015	Par la suite	Total
<i>Principal</i>							
Obligations liées à la dette à long terme	136 \$	329 \$	519 \$	240 \$	1 181 \$	1 427 \$	3 832 \$
Obligations liées aux contrats de location-financement	27	58	63	59	54	193	454
	163	387	582	299	1 235	1 620	4 286
<i>Intérêts</i>							
Obligations liées à la dette à long terme	126	236	212	188	140	120	1 022
Obligations liées aux contrats de location-financement	22	40	34	27	21	81	225
	148	276	246	215	161	201	1 247
<b>Total des obligations de paiement liées à la dette à long terme, aux contrats de location-financement et aux intérêts <sup>1)</sup></b>	<b>311</b>	<b>663</b>	<b>828</b>	<b>514</b>	<b>1 396</b>	<b>1 821</b>	<b>5 533</b>
Incidence nette de la facilité d'emprunt de GE Japan	-	(33)	9	9	9	13	7
<b>Total des obligations de paiement liées à la dette à long terme, aux contrats de location-financement et aux intérêts, compte tenu de l'incidence nette de la facilité d'emprunt de GE Japan</b>	<b>311 \$</b>	<b>630 \$</b>	<b>837 \$</b>	<b>523 \$</b>	<b>1 405 \$</b>	<b>1 834 \$</b>	<b>5 540 \$</b>

1) Les obligations de paiement d'intérêts concernent la dette à long terme, la dette consolidée au titre des entités ad hoc et les contrats de location-financement.

## 7.7 Obligations de capitalisation des régimes de retraite

Air Canada propose à ses salariés plusieurs régimes de retraite, notamment des régimes de retraite à prestations définies, des régimes de retraite à cotisations définies, ainsi que des régimes d'avantages postérieurs à l'emploi et des régimes complémentaires de retraite. En fonction de calculs provisoires au 1<sup>er</sup> janvier 2011, le déficit de solvabilité global des régimes de retraite agréés était estimé à environ 2,1 G\$, alors qu'il était de 2,7 G\$ au 1<sup>er</sup> janvier 2010. À la suite d'évaluations actuarielles définitives, le déficit de solvabilité a été établi à 2 166 M\$ au 1<sup>er</sup> janvier 2011. La réduction de 562 M\$ du déficit de solvabilité global au 1<sup>er</sup> janvier 2011 par rapport au déficit global de 2 728 M\$ au 1<sup>er</sup> janvier 2010 s'explique surtout par le rendement positif qu'ont affiché les actifs liés au régime. Le taux d'actualisation utilisé pour évaluer l'obligation de capitalisation est essentiellement le même que celui employé pour les évaluations effectuées au 1<sup>er</sup> janvier 2010. Comme il est expliqué ci-après, ces évaluations n'auront pas pour effet d'accroître les obligations de capitalisation des régimes de retraite au titre des coûts des services passés projetées pour 2011-2013.

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

### Entente sur les régimes de retraite et avantages complémentaires

Comme il est indiqué à la rubrique 14 du rapport de gestion d'Air Canada pour 2010 daté du 10 février 2011, Air Canada et Aveos sont parties à une Entente sur les régimes de retraite et avantages complémentaires visant le transfert de certains actifs et obligations au titre des régimes de retraite et des avantages complémentaires à Aveos. Le 14 juillet 2011 (la « date d'accréditation »), certains employés syndiqués d'Air Canada ont décidé de devenir des employés d'Aveos. Aux termes de l'Entente sur les régimes de retraite et avantages complémentaires et sous réserve de toute approbation nécessaire des organismes de réglementation, les actifs et obligations au titre des régimes de retraite, des avantages complémentaires de retraite et des avantages postérieurs à l'emploi relatifs aux employés syndiqués détachés seront transférés à Aveos.

Les modalités de l'Entente sur les régimes de retraite et avantages complémentaires relatives aux employés syndiqués détachés prévoient la détermination du passif de solvabilité et des actifs des régimes de retraite en date du 14 juillet 2011 à l'égard des employés syndiqués détachés à Aveos qui assurent les services de maintenance des cellules et en date du 16 octobre 2007 à l'égard des employés syndiqués détachés à Aveos occupant d'autres fonctions. La détermination du passif comptable au titre des avantages complémentaires de retraite et des avantages postérieurs à l'emploi pour tous les employés syndiqués détachés est établie au 14 juillet 2011.

Aux termes de l'Entente sur les régimes de retraite et avantages complémentaires, Air Canada indemniserait Aveos pour le déficit de solvabilité des régimes de retraite à prestations déterminées en date du 14 juillet 2011 à l'égard des employés syndiqués détachés assurant les services de maintenance des cellules. Pour les autres employés syndiqués détachés à Aveos, l'indemnisation est basée sur les montants établis au 16 octobre 2007. Air Canada indemniserait Aveos pour la valeur actuelle du passif comptable à l'égard des avantages complémentaires de retraite et des avantages postérieurs à l'emploi au 14 juillet 2011. Ces montants seront versés par Air Canada à Aveos tous les trimestres pendant une période n'excédant pas cinq ans après le détachement. Les employés assurant les services de maintenance des cellules représentent la moitié environ des 2 200 employés détachés.

Jusqu'à la date d'accréditation, le coût des prestations de retraite au titre des services rendus au cours de l'exercice ainsi que le coût des services rendus au cours de l'exercice et les coûts financiers liés aux prestations complémentaires se rapportant aux employés détachés à Aveos sont passés en charges par Air Canada et sont recouverts en entier sous forme d'un montant facturé à Aveos. À partir de la date d'accréditation, les employés détachés accumulent des avantages du personnel dans les régimes à prestations déterminées d'Aveos. Les passifs au titre des régimes de retraite et des avantages complémentaires de retraite au 30 juin 2011 et le gain net (la perte nette) sur les passifs au titre des avantages du personnel comptabilisés dans les autres éléments du résultat global pour le trimestre et le semestre terminés le 30 juin 2011 tiennent compte du

gain actuariel pour ces périodes, y compris les modifications des hypothèses actuarielles découlant du détachement de participants à Aveos. Les états financiers ne tiennent pas compte de la détermination des passifs de solvabilité devant être transférés à Aveos, du montant des actifs devant être transférés à Aveos ni du montant de l'indemnisation que doit verser Air Canada à Aveos, ces montants ne pouvant pas encore être déterminés. D'après l'évaluation actuarielle en date du 1<sup>er</sup> janvier 2011 et sous réserve des modifications du taux d'actualisation applicable à l'évaluation actuarielle en date du 14 juillet 2011, ces montants d'indemnisation ne devraient pas être significatifs.

#### **Entente avec le Syndicat des travailleurs et travailleuses de l'automobile (TCA)**

En juin 2011, Air Canada est parvenue à une entente avec la section locale 2002 du Syndicat des travailleurs et travailleuses de l'automobile (TCA), qui représente quelque 3 800 agents des centres téléphoniques et du service clientèle des aéroports du Canada de la Société. L'entente, qui a été ratifiée par les membres du TCA et approuvée par le conseil d'administration, traite de tous les éléments d'une nouvelle convention collective à l'exception des ententes sur le régime de retraite s'appliquant aux employés embauchés après la date de ratification de la convention collective. Cette question a été soumise à un arbitrage exécutoire en vue de sa résolution. L'entente comprend également des modifications aux régimes de retraite à prestations déterminées des membres des TCA qui sont assujetties à l'approbation des organismes de réglementation et sera comptabilisée une fois reçue cette approbation.

Il y a lieu de se reporter à la note 9 pour un complément d'information sur l'Entente sur les régimes de retraite et avantages complémentaires visant le transfert de certains actifs et obligations connexes à Aveos.

## 7.8 Capital social

Les actions d'Air Canada émises et en circulation, ainsi que les actions pouvant être émises, s'établissent comme suit aux dates indiquées ci-après :

	Nombre d'actions	
	31 juillet 2011	31 décembre 2010
<b>Actions émises et en circulation</b>		
Actions à droit de vote variable de catégorie A	47 181 049	64 275 209
Actions à droit de vote de catégorie B	230 294 835	214 697 175
<b>Total des actions émises et en circulation</b>	<b>277 475 884</b>	<b>278 972 384</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	89 430 300	89 430 300
Actions détenues en fiducie	1 672 125	-
Options sur actions	6 695 677	3 287 931
Unités d'actions liées au rendement	2 500	2 500
<b>Total des actions pouvant être émises</b>	<b>97 798 102</b>	<b>92 720 731</b>
<b>Total des actions en circulation et pouvant être émises</b>	<b>375 273 986</b>	<b>371 693 115</b>

### Rémunération fondée sur des actions

Au premier trimestre de 2011, le conseil d'administration d'Air Canada a approuvé une prime spéciale ponctuelle de reconnaissance envers les employés qui consistait en une attribution spéciale d'actions d'Air Canada à tous les employés syndiqués et à certains employés non syndiqués admissibles partout dans le monde lorsque les lois le permettent. Les employés admissibles ont reçu environ 3,3 millions d'actions dont la juste valeur à la date d'attribution était de 11 M\$. La moitié des droits aux actions octroyées a été acquise à la date de l'attribution et l'autre moitié des droits sera acquise au bout d'une période d'acquisition de trois ans. Dans le cadre de l'attribution, Air Canada a acheté environ 3,3 millions d'actions pour un montant de 11 M\$. Une moitié des actions a été répartie entre les employés admissibles et l'autre est détenue en fiducie pendant la période d'acquisition. Les actions détenues en fiducie ne sont pas prises en compte dans le total des actions émises et en circulation ci-dessus et sont présentées à part au titre d'actions pouvant être émises. La charge de rémunération pour ces actions sera amortie sur la durée de la période d'acquisition.

### Régime de droits des actionnaires

En mai 2011, à la suite de l'approbation du conseil d'administration, les actionnaires d'Air Canada ont ratifié un régime de droits des actionnaires (le « régime »), conçu pour favoriser le traitement équitable de tous les actionnaires en cas d'offre publique d'achat visant Air Canada.

Le régime prendra fin à la fermeture des bureaux le lendemain de l'assemblée annuelle des actionnaires d'Air Canada devant avoir lieu en 2014, sauf s'il est résilié par anticipation conformément à ses conditions.

## 8. Résultats financiers trimestriels

Le tableau ci-après résume les résultats financiers trimestriels et les principales statistiques opérationnelles d'Air Canada pour les huit derniers trimestres. L'information visant les deux derniers trimestres de 2009 a été préparée selon les PCGR du Canada (avant le passage aux IFRS) et l'information visant 2010 et 2011 a été préparée selon les IFRS. Par conséquent, l'information financière pour les deux trimestres de 2009 n'est pas directement comparable à celle visant les périodes postérieures.

(en millions de dollars canadiens)	T3 2009	T4 2009	T1 2010	T2 2010	T3 2010	T4 2010	T1 2011	T2 2011
	PCGRC	PCGRC	IFRS	IFRS	IFRS	IFRS	IFRS	IFRS
<b>Produits opérationnels</b>	<b>2 670 \$</b>	<b>2 348 \$</b>	<b>2 519 \$</b>	<b>2 625 \$</b>	<b>3 026 \$</b>	<b>2 616 \$</b>	<b>2 753 \$</b>	<b>2 918 \$</b>
Carburant avions	682	601	619	660	733	640	742	882
Coûts de propriété (LAA) <sup>1)</sup>	252	250	286	281	274	313	273	265
Autres charges opérationnelles	1 668	1 580	1 750	1 637	1 713	1 648	1 804	1 698
<b>Charges opérationnelles</b>	<b>2 602</b>	<b>2 431</b>	<b>2 655</b>	<b>2 578</b>	<b>2 720</b>	<b>2 601</b>	<b>2 819</b>	<b>2 845</b>
<b>Résultat opérationnel avant l'élément suivant</b>	<b>68</b>	<b>(83)</b>	<b>(136)</b>	<b>47</b>	<b>306</b>	<b>15</b>	<b>(66)</b>	<b>73</b>
Ajustement de la provision pour enquêtes sur le fret, montant net <sup>2)</sup>	-	-	-	-	-	46	-	-
<b>Résultat opérationnel</b>	<b>68</b>	<b>(83)</b>	<b>(136)</b>	<b>47</b>	<b>306</b>	<b>61</b>	<b>(66)</b>	<b>73</b>
<b>Total des produits (charges) non opérationnels</b>	<b>212</b>	<b>25</b>	<b>146</b>	<b>(365)</b>	<b>11</b>	<b>28</b>	<b>151</b>	<b>(120)</b>
Participation ne donnant pas le contrôle	(3)	(4)	-	-	-	-	-	-
Économie d'impôts sur le résultat	-	6	1	-	-	-	-	1
<b>Résultat net</b>	<b>277 \$</b>	<b>(56) \$</b>	<b>(112) \$</b>	<b>(318) \$</b>	<b>317 \$</b>	<b>89 \$</b>	<b>(19) \$</b>	<b>(46) \$</b>

(en millions de dollars canadiens, sauf indication contraire)	T3 2009	T4 2009	T1 2010	T2 2010	T3 2010	T4 2010	T1 2011	T2 2011
	PCGRC	PCGRC	IFRS	IFRS	IFRS	IFRS	IFRS	IFRS
Passagers-milles payants (en millions)	14 153	10 885	11 692	12 896	15 531	11 756	12 355	13 677
Sièges-milles offerts (en millions)	16 946	13 841	14 727	15 523	18 328	14 918	15 859	16 512
Coefficient d'occupation (%)	83,5	78,6	79,4	83,1	84,7	78,8	77,9	82,8
PPSMO (en cents) <sup>3)</sup>	14,1	14,6	14,2	14,8	14,8	15,1	14,5	15,6
COSMO (en cents)	15,4	17,6	18,0	16,6	14,8	17,4	17,8	17,2
COSMO, exclusion faite de la charge de carburant (en cents)	11,3	13,2	13,8	12,3	10,8	13,2	13,1	11,9
Coût économique du litre de carburant (en cents) <sup>4)</sup>	60,5	63,7	66,2	66,8	64,7	67,5	78,2	87,9
<b>BAIALA avant ajustement de la provision pour enquêtes sur le fret, montant net <sup>2)5)</sup></b>	<b>320 \$</b>	<b>167 \$</b>	<b>150 \$</b>	<b>328 \$</b>	<b>580 \$</b>	<b>328 \$</b>	<b>207 \$</b>	<b>338 \$</b>
<b>BAIALA <sup>5)</sup></b>	<b>320 \$</b>	<b>167 \$</b>	<b>150 \$</b>	<b>328 \$</b>	<b>580 \$</b>	<b>374 \$</b>	<b>207 \$</b>	<b>338 \$</b>
<b>Résultat par action</b>								
- De base	<b>2,77 \$</b>	<b>(0,25) \$</b>	<b>(0,41) \$</b>	<b>(1,14) \$</b>	<b>1,13 \$</b>	<b>0,31 \$</b>	<b>(0,07) \$</b>	<b>(0,17) \$</b>
- Dilué	<b>2,44 \$</b>	<b>(0,25) \$</b>	<b>(0,41) \$</b>	<b>(1,14) \$</b>	<b>1,10 \$</b>	<b>0,27 \$</b>	<b>(0,07) \$</b>	<b>(0,17) \$</b>

1) LAA s'entend de la combinaison de la dotation aux amortissements et aux provisions pour pertes de valeurs et des coûts de location avions.

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

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

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

5) Se reporter à la rubrique 16, Mesures financières hors PCGR, du présent rapport de gestion pour un complément d'information.

## 9. Instruments financiers et gestion du risque

### Récapitulatif de la perte sur instruments financiers comptabilisés à la juste valeur

Suit un résumé de la perte sur instruments financiers comptabilisés à la juste valeur dans les charges non opérationnelles pour les périodes indiquées.

(en millions de dollars canadiens)	Deuxièmes trimestres		Premiers semestres	
	2011	2010	2011	2010
Dérivés liés au carburant	(45) \$	(22) \$	(9) \$	(21) \$
Swaps de taux d'intérêt	(7)	6	(10)	7
Contrats à terme sur actions	-	-	(3)	-
Autres	-	(2)	(3)	(2)
<b>Perte sur instruments financiers comptabilisés à la juste valeur</b>	<b>(52) \$</b>	<b>(18) \$</b>	<b>(25) \$</b>	<b>(16) \$</b>

### Gestion du risque

Dans le cadre de sa politique de gestion du risque, Air Canada a pour ligne de conduite de gérer le risque de taux d'intérêt, le risque de change, le risque lié à la rémunération à base d'actions et le risque de marché en recourant à divers instruments financiers dérivés sur taux d'intérêt, devises et prix du carburant, entre autres.

### Risque de taux d'intérêt

Le risque de taux d'intérêt correspond au risque que la juste valeur des flux de trésorerie futurs d'un instrument financier fluctue en raison des variations des taux d'intérêt du marché. À compter du deuxième trimestre de 2011, certains paiements fondés sur des montants liés à la location d'appareils sont calculés au moyen des taux d'intérêt à moyen terme en vigueur aux États-Unis au moment de la livraison. Pour couvrir le risque lié aux augmentations des taux d'intérêt jusqu'à la date de livraison prévue, Air Canada a, au premier trimestre de 2011, conclu des swaps différés de taux d'intérêt d'une valeur notionnelle totale de 234 M\$ US. Ces swaps ont des échéances contractuelles qui coïncident avec la durée des contrats de location. Cependant, le règlement des dérivés aura lieu à chaque date de livraison prévue des appareils et ces échéances s'échelonnent jusqu'en juillet 2012. La valeur notionnelle globale en cours au 30 juin 2011 s'établit à 203 M\$ US. La juste valeur de ces contrats au 30 juin 2011 est de 10 M\$, avec position favorable aux contreparties, et la perte est comptabilisée dans la perte sur instruments financiers comptabilisés à la juste valeur dans le compte de résultat consolidé d'Air Canada.

### Gestion du risque lié au prix du carburant

Le risque lié au prix du carburant est le risque que les flux de trésorerie futurs liés aux achats de carburéacteur fluctuent en raison de variations des prix du carburéacteur. Afin d'atténuer sa vulnérabilité aux prix du carburéacteur et d'aider à réduire la volatilité des flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles, Air Canada conclut des contrats dérivés avec des intermédiaires financiers.

Pour le deuxième trimestre de 2011 :

- Air Canada a acheté des contrats d'options sur le pétrole brut visant l'exposition au risque lié au prix du carburant pour 2011 et 2012 à l'égard desquels la prime au comptant s'élève à 10 M\$ (13 M\$ au deuxième trimestre de 2010).
- Des contrats de dérivés liés au carburant ont été réglés à une juste valeur nette de 19 M\$ avec position favorable à Air Canada (5 M\$ avec position favorable aux contreparties au deuxième trimestre de 2010).

Au 30 juin 2011, Air Canada avait couvert environ 38 % de ses achats prévus de kérosène d'ici la fin de 2011 à un prix plafond moyen du West Texas Intermediate (« WTI ») de 107 \$ US le baril, dont environ 10 % sont visés par un prix plancher de 86 \$ US le baril. Les contrats d'Air Canada destinés à couvrir les achats prévus de carburéacteur pour l'exercice 2011 portent sur le pétrole brut et le mazout léger et comprennent des options d'achat, des tunnels, des écarts sur options d'achat et des options structurées à trois voies. Air Canada avait aussi couvert environ 6 % de ses achats prévus en carburéacteur pour 2012 au moyen de contrats portant sur le mazout léger et le pétrole brut à un prix plafond moyen de 120 \$ US le baril. La juste valeur du portefeuille de dérivés liés au carburant au 30 juin 2011 s'établit à 14 M\$, avec position favorable à Air Canada (33 M\$, avec position favorable à Air Canada au 31 décembre 2010) et elle est comptabilisée dans les charges payées d'avance et autres actifs courants à l'état consolidé de la situation financière d'Air Canada.

Le tableau ci-dessous présente les volumes notionnels par baril en cours au 30 juin 2011 ainsi que les moyennes pondérées des prix plancher et plafond du WTI pour chaque exercice actuellement couvert par type d'instrument dérivé.

<b>Instruments dérivés</b>	<b>Échéance</b>	<b>Volume (en barils)</b>	<b>Prix plancher moyen pondéré du WTI (en \$ US/baril)</b>	<b>Prix plafond moyen pondéré du WTI (en \$ US/baril)</b>
Options d'achat	2011	3 137 142	s. o.	107 \$
Options d'achat	2012	1 110 000	s. o.	118 \$
Écarts sur options d'achat <sup>1)</sup>	2011	372 858	s. o.	122 \$
Écarts sur options d'achat <sup>1)</sup>	2012	360 000	s. o.	125 \$
Tunnels	2011	810 000	87 \$	102 \$
Options à trois voies <sup>1)</sup>	2011	480 000	86 \$	110 \$

1) Les écarts sur options d'achat et les options à trois voies sont assujettis à un prix plafond de protection moyen de 152 \$ le baril.

L'information qui suit résume l'incidence des dérivés liés au carburant sur le compte consolidé de résultat et l'état consolidé du résultat global d'Air Canada :

(en millions de dollars canadiens)		Deuxièmes trimestres		Premiers semestres	
		2011	2010	2011	2010
<b>Compte consolidé de résultat</b>					
<u>Charges opérationnelles</u>					
Carburéacteur	Perte efficace réalisée sur des dérivés liés au carburant auparavant désignés en application de la comptabilité de couverture	s. o.	(52) \$	s. o.	(110) \$
<u>Produits (charges) non opérationnels</u>					
Perte sur instruments financiers comptabilisés à la juste valeur	Perte de juste valeur de marché sur des couvertures économiques	(45) \$	(22) \$	(9) \$	(21) \$
<b>État consolidé des autres éléments du résultat global</b>					
	Reclassement à la charge de carburant de la perte nette réalisée sur les dérivés liés au carburant auparavant désignés en application de la comptabilité de couverture	s. o.	52 \$	s. o.	110 \$
	Impôt lié au reclassement	s. o.	- \$	s. o.	- \$

## 10. Estimations comptables critiques

Les estimations comptables critiques sont celles qui jouent le plus grand rôle dans la représentation réelle de la situation financière d'Air Canada et du résultat de son activité. L'information sur les estimations comptables critiques d'Air Canada est fournie à la rubrique 15 du rapport de gestion de 2010 d'Air Canada daté du 10 février 2011. L'information actualisée ci-après concerne les secteurs visés par des estimations comptables critiques utilisées dans l'établissement de ses états financiers consolidés qui ont changé du fait de l'adoption des IFRS le 1<sup>er</sup> janvier 2011.

### Avantages futurs du personnel

Le coût et les charges connexes des régimes de retraite, d'avantages postérieurs à l'emploi et d'avantages complémentaires de retraite d'Air Canada sont évalués au moyen de méthodes actuarielles. Les évaluations actuarielles reposent sur des hypothèses, notamment en ce qui concerne les taux d'actualisation, les taux de rendement prévus des actifs, la progression future des salaires, les taux de mortalité et les augmentations futures des prestations. De plus, en raison de la nature à long terme de ces régimes, ces estimations sont soumises à une incertitude importante.

### *Analyse de sensibilité*

La sensibilité des charges au titre des avantages du personnel et du coût financier net du passif au titre des avantages du personnel pour 2011, compte tenu de différentes hypothèses actuarielles relativement au taux d'actualisation et au rendement prévu de l'actif du régime, s'établit comme suit :

(en millions de dollars canadiens)	0,25 point	
	Diminution	Augmentation
<b>Taux d'actualisation sur les hypothèses en matière d'obligations</b>		
Charge au titre des avantages du personnel	15 \$	(15) \$
Coût financier net du passif au titre des avantages du personnel	(11)	11
	<b>4</b>	<b>(4)</b>
<b>Taux de rendement à long terme à l'égard des hypothèses visant les actifs du régime</b>		
Coût financier net du passif au titre des avantages du personnel	28	(28)
	<b>28 \$</b>	<b>(28) \$</b>

### Dépréciation d'actifs à long terme

Les actifs à long terme englobent les immobilisations corporelles, les immobilisations incorporelles à durée indéfinie et à durée limitée ainsi que le goodwill. Les actifs ayant une durée d'utilité indéfinie, y compris le goodwill, sont soumis à un test de dépréciation une fois par année ou lorsque des événements ou des changements de situation indiquent que leur valeur comptable pourrait ne pas être recouvrable. Lorsqu'un événement ou un changement de situation indique que la valeur comptable d'actifs à long terme pourrait ne pas être recouvrable, on en teste la dépréciation éventuelle en comparant la valeur comptable de l'actif ou de l'unité génératrice de trésorerie à sa valeur recouvrable. La valeur recouvrable d'un actif ou d'une unité génératrice de trésorerie est la valeur la plus élevée entre sa juste valeur diminuée des coûts de la vente et sa valeur d'utilité. Pour les besoins des tests de dépréciation, les immobilisations corporelles sont regroupées au plus bas niveaux de regroupement pour lesquels les flux de trésorerie identifiables sont indépendants des flux de trésorerie d'autres actifs et passifs (unités génératrices de trésorerie ou UGT). La direction a déterminé que le niveau approprié pour l'évaluation des pertes de valeur est aux niveaux des parcs aériens nord-américain et international, pour le matériel volant et les immobilisations connexes inhérents au parc en exploitation. Les appareils remisés qui ne sont pas exploités et les appareils loués ou sous-loués à des tiers sont soumis à un test de dépréciation au niveau de l'immobilisation. La valeur d'utilité est calculée au moyen d'une analyse des flux de trésorerie actualisés. Le montant comptabilisé en perte de valeur correspond à l'excédent de la valeur comptable de l'actif sur sa valeur recouvrable.

### Immobilisations corporelles

Conformément à IFRS 1, Air Canada a choisi d'évaluer son matériel volant et ses réacteurs de rechange à la date du passage aux IFRS, le 1<sup>er</sup> janvier 2010, à leur juste valeur, et d'utiliser cette juste valeur comme coût présumé. Après le passage aux IFRS, les immobilisations corporelles sont comptabilisées initialement selon le modèle du coût.

Air Canada fait des estimations concernant la durée d'utilité attendue et les valeurs résiduelles attendues des immobilisations en se basant sur la juste valeur courante estimative des immobilisations, des projets concernant le parc aérien de la Société et des flux de trésorerie qu'ils engendrent. Divers facteurs, notamment des modifications des programmes de maintenance, l'évolution de l'utilisation du matériel volant et les fluctuations des prix des appareils neufs et d'occasion pour des modèles identiques ou similaires pourraient donner lieu à des variations, qui pourraient être importantes, de ces estimations. Ces estimations et ces hypothèses sont évaluées périodiquement ou lorsque les événements ou circonstances indiquent qu'une modification des hypothèses s'impose. En général, ces ajustements sont comptabilisés avec effet prospectif, par le biais de la dotation aux amortissements et aux pertes de valeur.

La période d'amortissement des cellules et des réacteurs est de 20 à 25 ans et leur valeur résiduelle estimative, de 10 % à 20 %. Les frais de reconfiguration des appareils sont amortis sur la période la moins longue entre cinq ans et la durée d'utilité restante de l'appareil. Les réacteurs de rechange et pièces connexes (les « articles durables ») sont amortis sur la durée moyenne d'utilisation restante des appareils auxquels ils correspondent et leur valeur résiduelle estimative est de 10 % à 20 %. Les améliorations apportées aux cabines et les modifications apportées aux appareils loués en vertu de contrats de location simple sont amorties sur la durée du contrat de location. Les activités majeures de maintenance des cellules et des moteurs, notamment les pièces de remplacement et les frais de main-d'œuvre, sont incorporés au coût de l'actif et amorties sur la durée d'utilité moyenne prévue entre les activités majeures de maintenance.

Les bâtiments et les améliorations locatives apportées aux bâtiments sont amortis linéairement sur leur durée d'utilité jusqu'à concurrence de 50 ans, ou sur la durée du bail foncier si elle est plus courte.

Les valeurs résiduelles sont réexaminées tous les ans par rapport aux valeurs de marché en vigueur pour des immobilisations dont la durée de vie est équivalente et les taux d'amortissement sont ajustés en conséquence sur une base prospective.

#### **Modalités de restitution des appareils loués**

Les frais de maintenance et de réparation liés aux modalités de restitution des appareils prévues aux contrats de location simple sont comptabilisés sur la durée du bail au montant des obligations de maintenance au titre de la restitution des appareils à la fin du bail prévues par les contrats de location simple conclus par Air Canada et compensés par des frais de maintenance payés d'avance constatés en actif, sauf dans le cas des contrats de services de maintenance facturés à l'heure de vol ou des recouvrements en vertu de contrats de sous-location d'appareils. La provision est comptabilisée en fonction de l'estimation que fait la direction des coûts futurs liés aux activités de maintenance nécessaires aux termes des conditions relatives aux retours de location en tenant compte de l'état futur prévu des avions en ce qui concerne la maintenance à l'expiration du contrat de location. La provision est actualisée à l'aide d'un taux directement lié au passif. Les intérêts cumulés sur la provision sont comptabilisés dans les charges non opérationnelles. Toute différence entre le coût de maintenance réel et le montant constitué en guise de provision est comptabilisée dans la charge de maintenance pour la période.

## 11. Méthodes comptables

### 11.1 Normes comptables futures

Suit un aperçu des modifications de normes comptables qu'Air Canada sera tenue d'appliquer au cours des exercices à venir. Les normes s'appliqueront aux états financiers des périodes annuelles d'Air Canada ouvertes à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2013 et peuvent être adoptées de façon anticipée. Air Canada continue d'évaluer l'incidence de ces normes sur son compte consolidé de résultat et son état consolidé de la situation financière.

#### IFRS 9 – Instruments financiers

IFRS 9 établit de nouvelles exigences pour le classement et l'évaluation des actifs financiers. La norme IFRS 9 exige que tous les actifs financiers comptabilisés qui sont compris dans le champ d'application d'IAS 39, « Instruments financiers : Comptabilisation et évaluation » soient évalués par la suite au coût amorti ou à la juste valeur. Plus précisément, les placements en titres de créance qui sont détenus dans un modèle économique où l'objectif est de détenir des actifs en vue de recevoir des flux de trésorerie contractuels et pour lesquels les flux de trésorerie contractuels correspondent uniquement à des remboursements de principal et à des versements d'intérêts sur le principal impayé, sont généralement évalués au coût amorti à la fin des périodes comptables ultérieures. Tous les autres placements en titres d'emprunt et de capitaux propres sont évalués à leurs justes valeurs à la fin des périodes comptables ultérieures. Des exigences relatives aux passifs financiers ont été ajoutées en octobre 2010; elles reprennent dans une large mesure les exigences déjà contenues dans IAS 39, « Instruments financiers : Comptabilisation et évaluation », à l'exception du fait que les modifications de la juste valeur attribuables au risque de crédit lié aux passifs désignés à la juste valeur par le biais du résultat net seront généralement comptabilisées dans les autres éléments du résultat global.

#### IFRS 10 – Consolidation

Selon IFRS 10, l'entité est tenue de consolider une entité détenue lorsqu'elle est exposée, ou a droit, à des rendements variables découlant de son rôle dans celle-ci et qu'elle a en outre la capacité d'utiliser son pouvoir sur l'entité détenue pour influencer sur le montant de ces rendements. Selon les IFRS en vigueur actuellement, la consolidation est obligatoire si l'entité a le pouvoir de diriger les méthodes financières et opérationnelles d'une entité afin de tirer des avantages de ses activités. IFRS 10 remplace SIC-12 « Consolidation – Entités ad hoc » et certaines parties d'IAS 27, « États financiers consolidés et individuels ».

#### IFRS 11 – Partenariats

Aux termes d'IFRS 11, le coentrepreneur est tenu de classer sa participation dans un partenariat à titre de coentreprise ou d'opération conjointe. Les coentreprises sont comptabilisées au moyen de la méthode de la mise en équivalence alors que, dans le cas d'une opération conjointe, le coentrepreneur comptabilise uniquement sa quote-part des actifs, passifs, produits et charges. Selon les IFRS en vigueur actuellement, les entités ont le choix d'utiliser la méthode de la consolidation proportionnelle ou la méthode de la mise en équivalence pour comptabiliser les participations dans des coentreprises. IFRS 11 annule et remplace IAS 31, « Participations dans des coentreprises » et SIC-13, « Entités contrôlées conjointement – Apports non monétaires par des coentrepreneurs ».

#### IFRS 12 – Informations à fournir sur les participations dans d'autres entités

IFRS 12 établit les exigences en matière d'informations à fournir sur les participations dans d'autres entités, comme les partenariats, les entreprises associées, les entités ad hoc et les autres entités hors bilan. La norme reprend les obligations actuelles en matière d'informations à fournir et établit d'autres obligations significatives touchant la nature de la participation de l'entité dans d'autres entités et les risques connexes.

#### IFRS 13 – Évaluation de la juste valeur

Actuellement, les directives concernant l'établissement de la juste valeur et les informations à fournir connexes sont fournies dans diverses IFRS traitant spécifiquement de l'établissement de la juste valeur. IFRS 13 est une norme plus exhaustive concernant les obligations en matière d'évaluation de la juste valeur et des informations à fournir connexes pour l'ensemble des IFRS. Cette nouvelle norme définit clairement la juste valeur comme le prix qui serait reçu de la vente d'un actif ou payé pour transférer un passif dans le cadre d'une transaction volontaire entre participants du marché à la date d'évaluation. Cette norme établit également les informations à fournir concernant l'évaluation à la juste valeur.

### Modifications d'autres normes

En outre, des modifications ont été apportées à des normes en vigueur, notamment IAS 27, « États financiers individuels » et IAS 28, « Participations dans des entreprises associées et des coentreprises ». IAS 27 traite de la comptabilisation des filiales, des entités contrôlées conjointement et des entreprises associées dans les états financiers non consolidés. Quant à IAS 28, elle vise désormais également les coentreprises et tient compte des modifications apportées par les IFRS 10 – 13.

### Modifications d'IAS 19 – Avantages du personnel

Cette version révisée modifie considérablement la comptabilisation et l'évaluation du coût au titre des régimes à prestations définies et des indemnités de fin de contrat de travail, en plus d'exiger que soient fournies des informations plus détaillées sur l'ensemble des avantages du personnel. Les écarts actuariels ont été renommés « réévaluations » et sont comptabilisés immédiatement dans les autres éléments du résultat global. Les réévaluations comptabilisées dans les autres éléments du résultat global ne sont pas reclassées en résultat net au cours des périodes ultérieures. En outre, les modifications prévoient le devancement de la comptabilisation des coûts des services passés alors qu'ils sont comptabilisés dans la période durant laquelle est modifié le régime. Le coût annuel d'un régime par capitalisation sera établi en appliquant le taux d'actualisation à l'actif ou au passif net au titre du régime à prestations définies. Les modifications apportées à IAS 19 auront également une incidence sur la présentation du coût de retraite étant donné que le coût des prestations sera divisé entre (i) le coût des prestations comptabilisé pour la période (coût des services rendus) et la variation des prestations (coûts des services passés, liquidations et réductions) et (ii) le coût financier ou le produit financier.

Plusieurs autres modifications ont été apportées à la comptabilisation, à l'évaluation et au classement, notamment une redéfinition des directives en matière d'avantages à court terme et des autres avantages à long terme relativement au traitement fiscal des régimes d'avantages du personnel, des directives concernant les facteurs de risque et de partage des coûts, outre des informations à fournir plus détaillées.

La méthode comptable qu'emploie actuellement la Société à l'égard des avantages du personnel pour la présentation du coût de retraite et la comptabilisation immédiate des écarts actuariels dans les autres éléments du résultat global est compatible avec les obligations qu'établit la norme modifiée. Toutefois, la Société devra désormais fournir des informations supplémentaires et calculer le coût annuel en appliquant le taux d'actualisation au montant net de l'actif ou du passif au titre des régimes à prestations définies.

### Modifications d'IAS 1 – Présentation des états financiers

Ces modifications obligent les entités à séparer les éléments présentés dans les autres éléments du résultat global en deux groupes, selon qu'ils peuvent ou non être reclassés en résultat net ultérieurement. Les éléments qui ne seront pas reclassés, comme les réévaluations découlant des modifications d'IAS 19, seront présentés séparément des éléments pouvant être reclassés ultérieurement, comme les profits et pertes différés sur les couvertures de flux de trésorerie. Les entités qui décident de présenter les autres éléments du résultat global avant impôts devront présenter de façon distincte les montants d'impôts liés aux deux groupes d'éléments.

## **11.2 Passage aux Normes internationales d'information financière**

Avec prise d'effet le 1<sup>er</sup> janvier 2011 comme il est décrit plus avant dans les états financiers consolidés résumés intermédiaires non audités du premier trimestre de 2011 et les notes complémentaires d'Air Canada, Air Canada a commencé à présenter ses résultats financiers selon les Normes internationales d'information financière (« IFRS »). Il y a lieu de se reporter au rapport de gestion d'Air Canada pour le premier trimestre de 2011 daté du 5 mai 2011 pour un complément d'information.

## 12. Arrangements hors bilan

On trouvera de l'information sur les arrangements hors bilan d'Air Canada à la rubrique 13 du rapport de gestion de 2010 d'Air Canada daté du 10 février 2011. Aucun changement notable n'a été apporté depuis à ces arrangements hors bilan par rapport à l'information fournie à cette date.

## 13. Transactions entre parties liées

Au 30 juin 2011, Air Canada n'était partie à aucune transaction entre parties liées selon la définition qu'en donne la partie I du Manuel de l'ICCA, sauf celles visant des membres de la haute direction clés dans le cadre normal de leurs contrats de travail ou conventions d'administrateur.

## 14. Facteurs de risque

On trouvera de l'information détaillée sur les facteurs de risque auxquels est exposée Air Canada à la rubrique 18, *Facteurs de risque*, du rapport de gestion de 2010 d'Air Canada daté du 10 février 2011. Air Canada n'a connaissance d'aucun changement notable visant ces facteurs de risque depuis cette date. Cependant, l'information sur les facteurs de risque évoqués à la rubrique *Litiges en cours* du rapport de gestion d'Air Canada de 2010 daté du 10 février 2011 est actualisée comme suit : le délai de prescription usuel de cinq ans au cours duquel le Département de justice des États-Unis peut demander la mise en accusation pour violation présumée des lois sur les pratiques tarifaires anticoncurrentielles en matière de fret est expiré le 14 février 2011 sans qu'aucune procédure n'ait été intentée contre Air Canada.

## 15. Contrôles et procédures

### **Contrôles et procédures de communication de l'information et contrôle interne à l'égard de l'information financière**

La Société s'est dotée des contrôles et procédures de communication de l'information visant à fournir une assurance raisonnable que toute l'information pertinente est dûment présentée au président et chef de la direction (le « chef de la direction »), à son vice-président général et chef des Affaires financières (le « chef des Affaires financières ») et à son Comité sur la politique d'information financière pour que des décisions appropriées et rapides puissent être prises relativement à l'information à rendre publique.

Le contrôle interne à l'égard de l'information financière a été établi par la direction, sous la supervision du chef de la direction et du chef des Affaires financières de la Société, et avec leur concours, en vue de fournir une assurance raisonnable quant à la fiabilité de l'information financière et à la préparation des états financiers de la Société à des fins de publication conformément aux PCGR.

Dans les documents déposés par la Société pour l'exercice 2010, le chef de la direction et le chef des Affaires financières de la Société 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 de la Société, et de la conception et de l'efficacité du contrôle interne à l'égard de l'information financière.

Dans les documents déposés par la Société pour le deuxième trimestre de 2011, le chef de la direction et le chef des Affaires financières de la Société 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 de la Société, et de la conception des contrôles internes à l'égard de l'information financière.

Le Comité de vérification, des finances et du risque de la Société a examiné le présent rapport de gestion ainsi que le rapport financier intermédiaire, et le Conseil d'administration de la Société a approuvé ces documents aux fins de publication.

### **Modifications au contrôle interne à l'égard de l'information financière**

Aucune modification n'a été apportée au contrôle interne à l'égard de l'information financière d'Air Canada au cours du deuxième trimestre de 2011 qui a eu, ou est raisonnablement susceptible d'avoir, une incidence importante sur le contrôle interne à l'égard de l'information financière.

## 16. Mesures financières hors PCGR

### BIIIALA

Le BIIIALA (à savoir le bénéfice avant intérêts, impôts, dotation aux amortissements et aux pertes de valeur et location avions) est une mesure financière hors PCGR, couramment utilisée dans le secteur du transport aérien pour donner un aperçu du résultat opérationnel avant la dotation aux amortissements et aux pertes de valeur et les coûts de location avions, coûts qui varient sensiblement d'une compagnie aérienne à l'autre en raison de la façon dont chacune finance son matériel volant et ses autres actifs. Comme le BIIIALA n'est pas une mesure conforme aux PCGR pour la présentation d'états financiers et qu'il n'a pas de sens normalisé, il n'est probablement pas comparable à des mesures similaires présentées par d'autres sociétés ouvertes.

Le BIIIALA d'Air Canada est rapproché du bénéfice opérationnel (de la perte opérationnelle) comme suit :

(en millions de dollars canadiens)	Deuxièmes trimestres			Premiers semestres		
	2011	2010	Variation (\$)	2011	2010	Variation (\$)
Bénéfice (perte) opérationnel selon les PCGR	73 \$	47 \$	26 \$	7 \$	(89) \$	96 \$
<b>Rajouter :</b>						
Locations avions	81	88	(7)	169	178	(9)
Dotation aux amortissements et aux pertes de valeur	184	193	(9)	369	389	(20)
<b>BIIIALA</b>	<b>338 \$</b>	<b>328 \$</b>	<b>10 \$</b>	<b>545 \$</b>	<b>478 \$</b>	<b>67 \$</b>

### Charges opérationnelles, exclusion faite de la charge de carburant

Air Canada se sert des « charges opérationnelles, exclusion faite de la charge de carburant », pour mesurer le rendement courant de ses activités 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 opérationnel sur des bases comparables. Comme la mesure qui suit n'est pas conforme aux PCGR pour la présentation d'états financiers et n'a pas de sens normalisé, elle n'est probablement pas comparable à des mesures similaires présentées par d'autres sociétés ouvertes.

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

(en millions de dollars canadiens)	Deuxièmes trimestres			Premiers semestres		
	2011	2010	Variation (\$)	2011	2010	Variation (\$)
Charges opérationnelles selon les PCGR	2 845 \$	2 578 \$	267 \$	5 664 \$	5 233 \$	431 \$
<b>Retrancher :</b>						
Carburant avions	(882)	(660)	(222)	(1 624)	(1 279)	(345)
<b>Charges opérationnelles, exclusion faite de la charge de carburant</b>	<b>1 963 \$</b>	<b>1 918 \$</b>	<b>45 \$</b>	<b>4 040 \$</b>	<b>3 954 \$</b>	<b>86 \$</b>

## 17. Glossaire

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

**BIIIALA** — Unité de mesure ne relevant pas des PCGR, couramment utilisée dans le secteur du transport aérien pour mesurer le bénéfice avant les intérêts, les impôts, la dotation aux amortissements et aux pertes de valeur et les locations avions. Cette unité de mesure donne un aperçu du résultat opérationnel avant la dotation aux amortissements et aux pertes de valeur 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 16 du présent rapport de gestion pour un complément d'information.

**COSMO** — Charges opérationnelles par siège-mille offert.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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