



**Rapport de gestion  
Deuxième trimestre de 2009**



LE 7 AOÛT 2009

## TABLE DES MATIÈRES

<b>1. Points saillants .....</b>	<b>1</b>
<b>2. Introduction.....</b>	<b>2</b>
<b>3. Aperçu général du trimestre.....</b>	<b>4</b>
<b>4. Faits marquants .....</b>	<b>5</b>
<b>5. Résultats d'exploitation – Comparaison des deuxièmes trimestres de 2009 et de 2008 .....</b>	<b>7</b>
<b>6. Résultats d'exploitation – Comparaison des premiers semestres de 2009 et de 2008 .....</b>	<b>19</b>
<b>7. Parc aérien .....</b>	<b>29</b>
<b>8. Gestion financière et gestion du capital.....</b>	<b>30</b>
8.1 Situation financière .....	30
8.2 Dette nette ajustée .....	31
8.3 Situation de trésorerie .....	32
8.4 Flux de trésorerie consolidés.....	34
8.5 Dépenses en immobilisations et contrats de financement connexes .....	35
8.6 Obligations contractuelles .....	35
8.7 Obligations de capitalisation des régimes de retraite .....	36
8.8 Capital social .....	37
<b>9. Résultats financiers trimestriels .....</b>	<b>38</b>
<b>10. Instruments financiers et gestion du risque.....</b>	<b>39</b>
<b>11. Méthodes comptables.....</b>	<b>42</b>
11.1 Modifications aux méthodes comptables.....	42
11.2 Changements liés aux futures normes comptables.....	42
11.3 État de la conversion aux Normes internationales d'information financière .....	43
<b>12. Arrangements hors bilan .....</b>	<b>43</b>
<b>13. Opérations entre apparentés.....</b>	<b>43</b>
<b>14. Estimations comptables critiques .....</b>	<b>43</b>
<b>15. Facteurs de risque.....</b>	<b>44</b>
<b>16. Contrôles et procédures .....</b>	<b>44</b>
<b>17. Mesures financières hors PCGR .....</b>	<b>45</b>
<b>18. Glossaire .....</b>	<b>46</b>

**1. Points saillants**

Le tableau ci-dessous présente les points saillants de nature financière et statistique d'Air Canada pour les périodes indiquées ci-après. On se reportera à la rubrique 2 ci-après pour un complément d'information.

(en millions de dollars canadiens sauf les montants par action)	Deuxièmes trimestres			Premiers semestres		
	2009	2008	Variation (\$)	2009	2008 <sup>1)</sup>	Variation (\$)
<b>Données financières</b>						
Produits d'exploitation	2 330	2 782	(452)	4 721	5 509	(788)
Bénéfice (perte) d'exploitation avant provision spéciale <sup>1)</sup>	(113)	7	(120)	(301)	(5)	(296)
Bénéfice (perte) d'exploitation	(113)	7	(120)	(301)	(130)	(171)
Produits (charges) hors exploitation	(80)	128	(208)	(189)	21	(210)
Bénéfice (perte) avant participation sans contrôle, écart de change et impôts	(193)	135	(328)	(490)	(109)	(381)
Bénéfice net (perte) de la période	155	122	33	(245)	(166)	(79)
Marge d'exploitation avant provision spéciale (%) <sup>1)</sup>	-4,8 %	0,3 %	(5,1) pts	-6,4 %	-0,1 %	(6,3) pts
Marge d'exploitation (%)	-4,8 %	0,3 %	(5,1) pts	-6,4 %	-2,4 %	(4,0) pts
BAILALA avant provision spéciale <sup>1)2)</sup>	135	249	(114)	192	471	(279)
BAILALA <sup>2)</sup>	135	249	(114)	192	346	(154)
Marge BAILALA avant provision spéciale (%) <sup>1)2)</sup>	5,8 %	9,0 %	(3,1) pts	4,1 %	8,5 %	(4,4) pts
Marge BAILALA (%) <sup>2)</sup>	5,8 %	9,0 %	(3,1) pts	4,1 %	6,3 %	(2,2) pts
Trésorerie, équivalents de trésorerie et placements à court terme	907	1 497	(590)	907	1 497	(590)
Flux de trésorerie disponibles	(140)	(11)	(129)	(79)	(184)	105
Ratio emprunts/capitaux propres ajusté	89,7 %	65,9 %	23,8 pts	89,7 %	65,9 %	23,8 pts
Résultat de base et dilué par action	1,55 \$	1,22 \$	0,33 \$	(2,45) \$	(1,66) \$	(0,79) \$
<b>Statistiques d'exploitation</b>			<b>Variation (%)</b>			<b>Variation (%)</b>
Passagers-milles payants (PMP) (en millions)	11 862	12 884	(7,9)	22 846	25 215	(9,4)
Sièges-milles offerts (SMO) (en millions)	14 735	15 581	(5,4)	28 557	30 988	(7,8)
Coefficient d'occupation (%)	80,5 %	82,7 %	(2,2) pts	80,0 %	81,4 %	(1,4) pts
Rendement unitaire par PMP (en cents)	17,3	19,0	(8,9)	17,8	18,8	(5,8)
Produits passages par SMO (en cents)	13,9	15,7	(11,3)	14,2	15,3	(7,3)
Produits d'exploitation par SMO (en cents)	15,8	17,9	(11,4)	16,5	17,8	7,0
Charges d'exploitation par SMO (CESMO) (en cents)	16,6	17,8	(7,0)	17,6	17,8	(1,2)
CESMO, exclusion faite de la charge de carburant (en cents)	12,7	12,4	2,6	13,5	12,8	5,9
Effectif moyen (en milliers d'équivalents temps plein) <sup>3)</sup>	23,2	24,6	(5,7)	23,0	24,3	(5,6)
Avions en service à la clôture de la période <sup>4)</sup>	334	343	(2,6)	334	343	(2,6)
Utilisation moyenne du parc aérien (en heures par jour) <sup>5)</sup>	9,2	9,5	(2,8)	9,2	9,7	(5,6)
Longueur moyenne des étapes (en milles) <sup>5)</sup>	837	847	(1,2)	839	862	(2,7)
Prix du litre de carburant (en cents) <sup>6)</sup>	65,4	89,2	(26,7)	68,3	82,2	(16,9)
Consommation de carburant (en millions de litres)	870	946	(8,0)	1 697	1 893	(10,4)

1) Une provision liée aux enquêtes sur les allégations de tarification fret anticoncurrentielle de 125 M\$ a été inscrite au premier trimestre de 2008.

2) Voir la rubrique 17, Mesures financières hors PCGR, ci-après pour un rapprochement du BAILALA avant provision pour les enquêtes sur le fret au résultat d'exploitation et du BAILALA au résultat d'exploitation.

3) Rend compte des équivalents temps plein (ETP) à Air Canada, à l'exclusion des ETP à Jazz.

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

5) 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.

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

## 2. Introduction

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

Le rapport de gestion du deuxième trimestre de 2009 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 les deuxième trimestre et premier semestre de 2009 et une analyse de ses contrôles et procédures. Ce rapport doit être lu en parallèle avec les états financiers consolidés intermédiaires non vérifiés du deuxième trimestre de 2009 d'Air Canada ainsi qu'avec les états financiers consolidés annuels vérifiés de l'exercice 2008, leurs notes complémentaires et le rapport de gestion s'y rapportant. Sauf indication contraire, l'information financière ici présentée est conforme aux principes comptables généralement reconnus (« PCGR ») du Canada. Les états financiers consolidés non vérifiés d'Air Canada du deuxième trimestre de 2009 ont été dressés selon les méthodes comptables présentées à la note 2 afférente aux états financiers consolidés annuels vérifiés de l'exercice 2008 de la Société, si ce n'est de la comptabilisation des attributions au titre de la rémunération à base d'actions, de l'adoption, au 1<sup>er</sup> janvier 2009, des dispositions du nouveau chapitre 3064 du *Manuel de l'ICCA* (Institut Canadien des Comptables Agréés), *Écarts d'acquisition et actifs incorporels*, et des recommandations du Comité des problèmes nouveaux (« CPN ») liées à l'abrégé CPN-173, *Risque de crédit et juste valeur des actifs financiers et des passifs financiers*. On se reportera à cet égard à la rubrique 11 du présent rapport de gestion.

Certaines données comparatives ont été retraitées en vue de se conformer à la présentation des états financiers adoptée pour l'exercice écoulé.

Sauf indication du contexte, tous les montants sont exprimés en dollars canadiens. La rubrique 18, *Glossaire*, donne l'explication des principaux termes utilisés dans le présent document. À moins de mention contraire, le présent rapport de gestion est actuel au 6 août 2009.

Le présent rapport de gestion comprend des énoncés prospectifs. On se reportera ci-après à la *Mise en garde concernant les énoncés prospectifs* pour une analyse des risques, incertitudes et hypothèses liés à ces énoncés. Pour une description des risques auxquels est confrontée la Société, on se reportera à la rubrique 18, *Facteurs de risque*, du rapport de gestion de 2008 d'Air Canada daté du 13 février 2009 et à la rubrique *Facteurs de risque* de la notice annuelle d'Air Canada datée du 28 mars 2009, documents pouvant être consultés sur le site de SEDAR au [sedar.com](http://sedar.com) ou d'Air Canada au [aircanada.com](http://aircanada.com).

Le 7 août 2009, la Société a publié dans un communiqué ses résultats du deuxième trimestre de 2009. Ce communiqué peut être consulté sur [sedar.com](http://sedar.com) ainsi que sur [aircanada.com](http://aircanada.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 [sedar.com](http://sedar.com) ou [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 rendent compte d'analyses et d'autres informations basées sur des prévisions de résultats à venir et des estimations de montants qui ne peuvent pas être déterminés pour l'heure. Ces énoncés peuvent porter notamment sur des stratégies, des attentes, des opérations prévues ou des actions à venir. Ils se reconnaissent à l'emploi de termes comme *prévoir*, *projeter*, *pouvoir*, *planifier* et *estimer*, employés au futur et au conditionnel, et d'autres termes semblables, ainsi qu'à l'évocation de certaines hypothèses.

Comme, de par leur nature, les énoncés prospectifs partent d'hypothèses, dont celles décrites ci-après, ils sont soumis à de grands risques et incertitudes. Les prévisions ou projections ne sont donc pas entièrement assurées en raison, notamment, de la survenance possible d'événements externes ou de l'incertitude qui caractérise le secteur. À terme, les résultats réels peuvent donc différer sensiblement des résultats évoqués par ces énoncés prospectifs du fait de l'action de divers facteurs, dont l'état du secteur, du marché, du crédit et de la conjoncture en général, la capacité de réduire les coûts d'exploitation et d'obtenir du financement, les questions de retraite, les prix 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 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 rapport de gestion de l'exercice 2008 d'Air Canada daté du 13 février 2009, notamment à la rubrique 18, *Facteurs de risque* ainsi qu'à la rubrique *Facteurs de risque* de la notice annuelle d'Air Canada du 28 mars 2009. Les énoncés prospectifs contenus dans le présent rapport de gestion représentent les attentes d'Air Canada en date de celui-ci et ils peuvent changer par la suite. Toutefois, Air Canada n'a ni l'intention ni l'obligation d'actualiser ou de réviser ces énoncés à la lumière de nouveaux éléments d'information ou d'événements qui pourraient se produire par la suite ou pour quelque autre motif, sauf si elle y est tenue par la réglementation en valeurs mobilières applicable.

Air Canada a formulé des hypothèses pour l'élaboration et la formulation de ses énoncés prospectifs. Elle a présumé que l'économie nord-américaine restera faible au troisième trimestre ainsi que pendant le reste de 2009. Air Canada a également présumé que le dollar canadien se négocierait en moyenne à 1,11 \$ CA pour 1,00 \$ US au troisième trimestre de 2009 et à 1,16 \$ CA pour 1,00 \$ US pour l'ensemble de 2009, et que le cours moyen du carburant s'établirait en moyenne à 0,64 \$ le litre pour le troisième trimestre de 2009, et à 0,67 \$ le litre pour l'ensemble de 2009 (dans les deux cas, compte non tenu des positions de couverture en place).

### 3. Aperçu général du trimestre

Les résultats d'exploitation d'Air Canada pour le deuxième trimestre de 2009 sont présentés à la rubrique 5 du présent rapport de gestion et résumés ci-après.

Air Canada a inscrit un bénéfice net de 155 M\$, ou 1,55 \$ par action après dilution au deuxième trimestre de 2009, contre un bénéfice net de 122 M\$, ou 1,22 \$ par action après dilution, au deuxième trimestre de 2008. Le bénéfice net du deuxième trimestre de 2009 tient compte d'un gain de change de 355 M\$, attribuable principalement à l'appréciation du dollar canadien entre le 31 mars et le 30 juin 2009. Pour 1 \$ US, le taux de change à midi, le 30 juin 2009, était de 1,1625 \$ CA, tandis qu'il était de 1,2602 \$ CA le 31 mars 2009, à midi.

Au deuxième trimestre de 2009, Air Canada a enregistré une perte d'exploitation de 113 M\$, soit une détérioration de 120 M\$ par rapport au bénéfice d'exploitation de 7 M\$ inscrit au deuxième trimestre de 2008. Le BAIIALA se chiffre à 135 M\$ pour le deuxième trimestre de 2009, comparativement à un BAIIALA de 249 M\$ à la même période de 2008, en baisse de 114 M\$.

Au deuxième trimestre de 2009, les produits d'exploitation de 2 330 M\$ ont régressé de 452 M\$ ou 16 % par rapport aux produits d'exploitation de 2 782 M\$ inscrits au deuxième trimestre de 2008. Le repli du chiffre d'affaires est surtout attribuable à la diminution de 396 M\$, ou 16 %, des produits passages par rapport à la même période de 2008, elle-même due à une baisse du rendement unitaire et à une diminution du trafic. Le rendement unitaire s'est rabattu de 8,9 % par rapport au deuxième trimestre de 2008. Pour sa part, le trafic a diminué de 7,9 % en regard d'une capacité qui a été réduite de 5,4 %, faisant baisser de 2,2 points le coefficient d'occupation. Les PPSMO se sont repliés de 11,3 % par rapport à la même période de 2008, en raison surtout de la baisse de rendement mais aussi de la détérioration du coefficient d'occupation. La dépréciation du dollar canadien au deuxième trimestre de 2009 par rapport au deuxième trimestre de 2008, qui augmente la valeur en dollars canadiens de ventes réalisées à l'étranger, a fait monter les produits libellés en devises et donné lieu à une augmentation de 65 M\$ des produits passages du deuxième trimestre de 2009 comparativement au deuxième trimestre de 2008.

Au deuxième trimestre de 2009, les charges d'exploitation de 2 443 M\$ se sont repliées de 332 M\$ ou 12 % par rapport aux charges d'exploitation de 2 775 M\$ enregistrées au deuxième trimestre de 2008. Ce repli a été accompli en dépit de charges supplémentaires de 105 M\$ liées à la dépréciation du dollar canadien par rapport au dollar US. La réduction de 276 M\$ de la charge de carburant par rapport à la période correspondante de 2008 est le principal facteur à avoir joué dans la diminution des charges d'exploitation. Tous les principaux postes de dépenses ont régressé par rapport au deuxième trimestre de 2008, hormis les frais payés à Jazz Air SEC (« Jazz ») au titre d'un contrat d'achat de capacité que la Société a conclu avec Jazz (« CAC de Jazz »), les frais de maintenance avions, les coûts de propriété (formés de l'amortissement et des frais de location d'avions) et les charges liées aux communications et aux technologies de l'information.

Au deuxième trimestre de 2009, les charges d'exploitation par siège-mille offert (« CESMO ») ont diminué de 7,0 % par rapport au deuxième trimestre de 2008. Si l'on fait exclusion de la charge de carburant, les CESMO se sont accrues de 2,6 % par rapport au deuxième trimestre de 2008. Les répercussions négatives de la dépréciation du dollar canadien ont été le principal facteur de croissance des CESMO (exclusion faite de la charge de carburant) au deuxième trimestre de 2009. Outre l'incidence du change, sont aussi intervenues dans la hausse des CESMO (exclusion faite de la charge de carburant) l'augmentation des coûts de propriété unitaires du fait des investissements qu'Air Canada a réalisés dans l'acquisition de nouveaux appareils, la hausse des charges au titre du CAC de Jazz ainsi que les réductions de capacité. Ces augmentations des CESMO (exclusion faite de la charge de carburant) ont été atténuées par une réduction des charges sociales, à la suite de la révision des hypothèses actuarielles.

#### 4. Faits marquants

En vue d'atténuer les risques d'illiquidité décrits à la rubrique 9.3 du rapport de gestion de 2008 d'Air Canada daté du 13 février 2009 et à la rubrique 8.3 du présent rapport de gestion, la Société a réalisé jusqu'à présent en 2009 les opérations suivantes :

##### Juillet 2009

- La Société a obtenu une facilité de crédit à terme garantie (la « facilité de crédit ») pour un produit de financement de 600 M\$, moins des frais d'environ 20 M\$. Au plus tard au premier anniversaire de la facilité et sous réserve de la satisfaction de certaines conditions, Air Canada pourra demander une augmentation de la limite de la facilité d'au plus 100 M\$ en obtenant de nouveaux engagements auprès des prêteurs existants ou de nouveaux prêteurs. La facilité de crédit, dont la durée est de cinq ans, porte intérêt à un taux de 12,75 %. Le premier remboursement de capital est exigible en août 2010. Les obligations d'Air Canada aux termes de la facilité de crédit sont garanties par une sûreté de premier rang et une hypothèque grevant la quasi-totalité des biens existants et des biens postérieurement acquis d'Air Canada et de ses filiales. La facilité de crédit prévoit aussi l'émission de bons de souscription permettant aux porteurs d'acquérir jusqu'à 5 % des actions de la Société, ou jusqu'à 10 % si certaines conditions ne sont pas remplies. On se reportera à la rubrique 8.8 du présent rapport de gestion pour un complément d'information sur ces bons de souscription. Dans le cadre des opérations liées à la clôture de la facilité de crédit, des arrangements de financement en cours de 166 M\$ ont été remboursés de la façon suivante :
  - L'encours de 49 M\$ de la facilité de crédit renouvelable a été remboursé en entier. Les droits du prêteur prévus par la facilité de crédit renouvelable ont été attribués aux prêteurs prévus par la facilité de crédit.
  - L'encours du financement des réacteurs de rechange a été remboursé en partie. Le montant remboursé de 38 M\$ portait sur 22 réacteurs visés par l'entente de financement des moteurs de rechange; 10 moteurs sont encore assujettis à ce contrat de prêt pour une valeur d'emprunt de 81 M\$ au 31 juillet 2009.
  - Le prêt de 79 M\$, soit le montant maximal qui était alors disponible, d'Aéroplan Canada Inc. (« Aéroplan ») a été remboursé. Aéroplan est partie prêteuse à la facilité de crédit.
- Les conventions collectives qui ont été prolongées ou renouvelées pour une durée de 21 mois avec tous les employés syndiqués de la Société au Canada sont entrées en vigueur. Selon les conventions, il n'y aura aucune hausse du taux salarial, et aucun changement ne sera apporté aux assurances et aux avantages de groupe ni au niveau des prestations de retraite pendant les périodes de prolongation.
- La Société a conclu des accords au sujet de la capitalisation des régimes de retraite avec tous ses employés syndiqués au Canada (les « protocoles sur les retraites ») et elle a obtenu du gouvernement fédéral l'adoption du *Règlement de 2009 sur la capitalisation des régimes de retraite d'Air Canada* (le « règlement de 2009 »). Le règlement de 2009 dispense la Société de verser les cotisations au titre des services passés 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 doit correspondre au moins élevé entre i) 150 M\$ pour 2011, 175 M\$ pour 2012 et 225 M\$ pour 2013, et ii) les cotisations maximales au titre des services rendus autorisées par la *Loi de l'impôt sur le revenu*. Les protocoles sur les retraites prévoient de plus une participation entièrement diluée de 15 %, établie à la date des protocoles sur les retraites, sous forme d'actions de la Société émises en faveur d'une fiducie; le produit net de la vente éventuelle des actions détenues par la fiducie sera versé dans les régimes de retraite.
- Air Canada a conclu une entente avec un fournisseur, qui procurera à la Société un montant non remboursable d'environ 220 M\$ en contrepartie de différents engagements contractuels.
- Air Canada a apporté des modifications aux ententes de traitement de cartes de crédit (amorçées au deuxième trimestre et achevées en juillet 2009) conclues avec l'un de ses principaux fournisseurs, qui prévoient la révision du niveau de trésorerie non affectée (selon la définition donnée par l'entente et

fondée généralement sur les soldes de la trésorerie et de ses équivalents et des placements à court terme) que doit maintenir la Société; on se reportera à cet égard à la rubrique 8.3 du présent rapport de gestion.

- Air Canada a obtenu le report jusqu'en 2013 du remboursement d'un prêt à court terme de 82 M\$ (75 M\$ US) conclu en 2008 et qui venait initialement à échéance en 2009.
- Air Canada a conclu un protocole d'entente avec GE Capital Aviation Services (le « protocole GECAS ») portant sur la cession-bail de trois appareils 777 de Boeing, opérations devant être effectuées avant le 30 septembre 2009, sous réserve de la finalisation des documents et de l'obtention de consentements de tiers, et devant procurer des liquidités supplémentaires d'environ 122 M\$.
- Air Canada a conclu un protocole d'entente selon lequel des modifications entrant en vigueur le 1<sup>er</sup> août 2009 ont été apportées aux conditions du CAC de Jazz, sous réserve de l'établissement des documents officiels. Ces modifications prévoient une réduction des tarifs payés en vertu du contrat.

#### Deuxième trimestre de 2009

- Contrat de prêt garanti avec Aéroplan pour un produit net de 79 M\$. Comme cela a été dit précédemment, ce contrat a été résilié en juillet 2009 dans le cadre des opérations liées à la facilité de crédit.
- Rendement net de 72 M\$ sur des dépôts de garantie pour dérivés liés au carburant, atténué par le règlement de 17 M\$ de contrats de dérivés liés au carburant en faveur de contreparties.

#### Premier trimestre de 2009

- Ententes de financement garanti par des pièces et des réacteurs de rechange et un appareil 777 de Boeing pour un produit total de 267 M\$, déduction faite de frais de 5 M\$. Le financement des réacteurs de rechange a été remboursé en partie en juillet 2009, comme il est mentionné ci-dessus.
- Cession-bail d'un 777 de Boeing pour un produit total de 172 M\$ avec le remboursement exigé d'une dette liée à l'appareil de 128 M\$, compte tenu de frais de remboursement anticipé de 14 M\$.
- Entente de financement de stocks en vertu de laquelle la Société a acquis certains stocks de pièces de rechange qu'elle prévoyait utiliser au cours des 12 mois subséquents, pour un acompte en espèces de 12 M\$ et un paiement final en 2010 de 115 M\$ fondé sur le taux de change en vigueur au 31 mars 2009.
- Remboursement d'un financement avant livraison de 83 M\$ sur le 777 de Boeing pris en livraison au premier trimestre.
- Rendement net des dépôts de garantie pour dérivés liés au carburant de 147 M\$, contrebalancé par le règlement de contrats de dérivés liés au carburant en faveur de contreparties de 217 M\$.

Compte tenu des opérations ci-dessus (sauf le protocole GECAS), Air Canada disposait de 1 320 M\$ en trésorerie, équivalents de trésorerie et placements à court terme (1 005 M\$ au 31 décembre 2008, 1 087 M\$ au 31 mars 2009 et 907 M\$ au 30 juin 2009).

Pour une analyse des risques d'illiquidité d'Air Canada, on se reportera à la rubrique 9.3 du rapport de gestion de 2008 d'Air Canada daté du 13 février 2009 ainsi qu'à la rubrique 8.3 du présent rapport de gestion.



**5. Résultats d'exploitation – Comparaison des deuxièmes trimestres de 2009 et de 2008**

Le tableau et l'analyse ci-après comparent les résultats d'Air Canada pour les deuxièmes trimestres de 2009 et de 2008.

(en millions de dollars canadiens sauf les montants par action)	Deuxièmes trimestres		Variation	
	2009	2008	(\$)	(%)
<b>Produits d'exploitation</b>				
Passages	2 058 \$	2 454 \$	(396) \$	(16)
Fret	76	139	(63)	(45)
Autres	196	189	7	4
	<b>2 330</b>	<b>2 782</b>	<b>(452)</b>	<b>(16)</b>
<b>Charges d'exploitation</b>				
Carburant avions	572	848	(276)	(33)
Salaires et charges sociales	438	480	(42)	(9)
Redevances aéroportuaires et de navigation	241	255	(14)	(5)
CAC de Jazz	254	233	21	9
Amortissement	165	173	(8)	(5)
Maintenance avions	185	172	13	8
Restauration et fournitures connexes	73	81	(8)	(10)
Communications et technologies de l'information	80	72	8	11
Locations avions	83	69	14	20
Commissions	40	47	(7)	(15)
Autres	312	345	(33)	(10)
	<b>2 443</b>	<b>2 775</b>	<b>(332)</b>	<b>(12)</b>
<b>Bénéfice (perte) d'exploitation</b>	<b>(113)</b>	<b>7</b>	<b>(120)</b>	
<b>Produits (charges) hors exploitation</b>				
Intérêts créditeurs	4	15	(11)	
Intérêts débiteurs	(94)	(78)	(16)	
Intérêts capitalisés	2	8	(6)	
Gain (perte) sur immobilisations	(71)	7	(78)	
Gain sur instruments financiers constatés à la juste valeur	79	176	(97)	
	<b>(80)</b>	<b>128</b>	<b>(208)</b>	
<b>Bénéfice (perte) avant les éléments suivants</b>	<b>(193)</b>	<b>135</b>	<b>(328)</b>	
Participation sans contrôle	(4)	(3)	(1)	
Gain de change	355	48	307	
Charge d'impôts	(3)	(58)	55	
<b>Bénéfice net de la période</b>	<b>155 \$</b>	<b>122 \$</b>	<b>33 \$</b>	
<b>BAILALA<sup>1)</sup></b>	<b>135 \$</b>	<b>249 \$</b>	<b>(114) \$</b>	
<b>Résultat de base et dilué par action</b>	<b>1,55 \$</b>	<b>1,22 \$</b>	<b>0,33 \$</b>	

1) Voir la rubrique 17, Mesures financières hors PCGR, ci-après pour un rapprochement du BAILALA au résultat d'exploitation.

**Baisse de 16,1 % des produits passages réseau par rapport au deuxième trimestre de 2008**

Comparativement au deuxième trimestre de 2008, les produits passages ont diminué de 396 M\$, ou 16,1 %, à l'échelle du réseau pour se fixer à 2 058 M\$ au deuxième trimestre de 2009, par suite d'une baisse des rendements unitaires et du trafic passagers. Ce recul des produits passages est attribuable à la conjoncture économique défavorable et, dans une moindre mesure, aux répercussions de la grippe H1N1 sur la demande de transport aérien. Selon les estimations d'Air Canada, le manque à gagner attribuable à la pandémie grippale serait de 30 M\$ pour le deuxième trimestre de 2009, en raison surtout de l'interruption du service au départ et à destination du Mexique et de la baisse de la demande sur les lignes transpacifiques. Au deuxième trimestre de 2009, les produits passages tirés des cabines à haut rapport ont fléchi de 166 M\$ par rapport au deuxième trimestre de 2008 et cette régression serait responsable pour plus de 40 % de la diminution totale des produits passages réseau.

Au deuxième trimestre de 2009, Air Canada a réduit de 5,4 % sa capacité globale par rapport au deuxième trimestre de 2008. En ce qui concerne les lignes nord-américaines et internationales, la capacité a été rabattue respectivement de 5,5 % et de 5,4 % par rapport au trimestre correspondant de 2008. Parmi les facteurs à avoir contribué à la variation des produits passages réseau du deuxième trimestre par rapport à un an plus tôt, figurent les suivants :

- Au deuxième trimestre de 2009, la baisse de 7,9 % du trafic réseau a été supérieure à la réduction de 5,4 % de la capacité, donnant lieu à un repli de 2,2 points du coefficient d'occupation réseau par rapport au deuxième trimestre de 2008.
- Au deuxième trimestre de 2009, le rendement unitaire réseau a diminué de 8,9 % par rapport au deuxième trimestre de 2008, rendant compte en cela de la conjoncture défavorable, de la réduction des voyages d'affaires à haut rapport et de la baisse des prix. Pour soutenir le trafic dans les cabines à haut rapport, des actions tarifaires ont été menées en vue de proposer des prix encore plus avantageux en services *Affaires* et *Super Affaires*.
- La dépréciation du dollar canadien au deuxième trimestre de 2009 par rapport au deuxième trimestre de 2008, en faisant augmenter en dollars canadiens la valeur des ventes réalisées à l'étranger, a eu des retombées positives sur les produits libellés en devises, faisant monter de 65 M\$ les produits passages du deuxième trimestre de 2009 par rapport au deuxième trimestre de 2008.
- Au deuxième trimestre de 2009, les PPSMO ont diminué de 11,3 % par rapport au deuxième trimestre de 2008, en raison surtout du repli du rendement unitaire, mais aussi de la baisse du coefficient d'occupation.

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

<b>2<sup>e</sup> trimestre 2009 par rapport au 2<sup>e</sup> trimestre 2008</b>	<b>Produits passages Variation (%)</b>	<b>Capacité (SMO) Variation (%)</b>	<b>Trafic (PMP) Variation (%)</b>	<b>Coefficient d'occupation Variation (pts)</b>	<b>Rendement unitaire Variation (%)</b>	<b>PPSMO Variation (%)</b>
Lignes intérieures	(17,0)	(5,8)	(8,2)	(2,1)	(9,5)	(11,9)
Lignes transfrontalières	(14,4)	(4,7)	(9,5)	(3,9)	(5,4)	(10,2)
Lignes transatlantiques	(11,1)	(0,1)	(1,6)	(1,3)	(9,7)	(11,0)
Lignes transpacifiques	(19,8)	(12,6)	(15,7)	(3,1)	(4,9)	(8,3)
Autres lignes	(23,3)	(6,6)	(8,0)	(1,2)	(16,7)	(17,9)
<b>Réseau</b>	<b>(16,1)</b>	<b>(5,4)</b>	<b>(7,9)</b>	<b>(2,2)</b>	<b>(8,9)</b>	<b>(11,3)</b>

La réduction de 5,4 % de la capacité (exprimée en sièges-milles offerts ou « SMO ») à l'échelle du réseau au deuxième trimestre de 2009 par rapport au deuxième trimestre de 2008 est légèrement supérieure à la réduction de 4,0 % à 5,0 % des SMO que la Société avait projetée dans son communiqué du 8 mai 2009. Ce dépassement vient principalement de l'interruption ou de la réduction du service sur certaines lignes mexicaines par suite de l'éclosion de la grippe H1N1 et d'une légère réduction de capacité en vue de mieux assortir l'offre à la demande.

**Diminution de 17,0 % des produits passages intérieurs par rapport au deuxième trimestre de 2008**

Les produits passages tirés des lignes intérieures se chiffrent à 893 M\$ pour le deuxième trimestre de 2009, en baisse de 183 M\$, ou 17,0 %, par rapport au deuxième trimestre de 2008, par suite d'une réduction du trafic et du rendement unitaire. Ont joué dans la diminution des produits passages intérieurs une conjoncture défavorable, la forte réduction des voyages d'affaires à haut rapport et la plus grande concurrence qui s'est exercée sur le plan des prix. Au deuxième trimestre de 2009, Air Canada a réduit de 5,8 % la capacité de ses lignes intra-Canada par rapport au deuxième trimestre de 2008, opérant des coupures dans tous les services. Parmi les facteurs à avoir contribué à la variation des produits passages intérieurs du deuxième trimestre par rapport à un an plus tôt, figurent les suivants :

- Au deuxième trimestre de 2009, le repli de 8,2 % du trafic a été supérieur à la réduction de 5,8 % de la capacité, faisant baisser de 2,1 points le coefficient d'occupation par rapport au deuxième trimestre de 2008. Le trafic a surtout baissé sur les lignes reliant d'une part l'Est et l'Ouest du Canada, et d'autre part le Centre et l'Ouest du Canada.
- Au deuxième trimestre de 2009, le rendement a fléchi de 9,5 % par rapport au deuxième trimestre de 2008, traduisant en cela la stagnation de l'activité économique, une plus faible proportion de voyages d'affaires à haut rapport ainsi que les réductions tarifaires visant à stimuler les voyages d'agrément pour mieux compenser le repli des voyages d'affaires.
- La dépréciation du dollar canadien au deuxième trimestre de 2009 par rapport au deuxième trimestre de 2008 a fait monter de 13 M\$ les produits libellés en devises au deuxième trimestre de 2009.
- Au deuxième trimestre de 2009, les PPSMO ont diminué de 11,9 % par rapport au deuxième trimestre de 2008 par suite surtout de la baisse du rendement unitaire mais aussi du repli du coefficient d'occupation.

**Baisse de 14,4 % des produits passages transfrontaliers par rapport au deuxième trimestre de 2008**

Les produits passages tirés des lignes transfrontalières avec les États-Unis se chiffrent à 391 M\$ pour le deuxième trimestre de 2009, en baisse de 67 M\$, ou 14,4 %, par rapport au deuxième trimestre de 2008, par suite d'une diminution du trafic et du rendement unitaire. Ont joué dans cette baisse la conjoncture défavorable, la diminution des voyages d'affaires à haut rapport et la plus grande concurrence qui s'est exercée sur les prix. Au deuxième trimestre de 2009, la capacité des lignes transfrontalières avec les États-Unis a été réduite de 4,7 % par rapport au deuxième trimestre de 2008. Parmi les facteurs à avoir contribué à la variation des produits passages transfrontaliers du deuxième trimestre par rapport à un an plus tôt, figurent les suivants :

- Au deuxième trimestre de 2009, la baisse de 9,5 % du trafic a été supérieure à la réduction de 4,7 % de la capacité, faisant baisser de 3,9 points le coefficient d'occupation par rapport au deuxième trimestre de 2008. La baisse de trafic s'est surtout répercutée sur les vols court-courriers, tandis qu'Air Canada a pu maintenir dans l'ensemble ses coefficients d'occupation sur des destinations axées sur le tourisme d'agrément comme la Floride, Hawaii et Las Vegas.
- Au deuxième trimestre de 2009, le rendement unitaire s'est replié de 5,4 % par rapport au deuxième trimestre de 2008, du fait du ralentissement de l'activité économique, de la plus faible proportion de voyages d'affaires à haut rapport et des réductions supplémentaires consenties sur les tarifs. En outre, les principales baisses du trafic se sont produites sur les routes dont le rendement avait été jusqu'alors plus important, ce qui a fait baisser encore davantage l'ensemble des rendements transfrontaliers avec les États-Unis.
- L'offre de sièges a aussi été réduite sur Hawaii en glissement annuel, par suite du lancement d'un service sans escale entre Vancouver et Sydney (Australie), qui avait jusqu'alors fait escale à Hawaii. Les produits tirés de la ligne Vancouver-Sydney sont incorporés aux autres produits passages. En outre, les lignes Toronto-San Diego et Vancouver-Sacramento ont été suspendues pendant le trimestre. Ces compressions de capacité ont été partiellement contrebalancées par une augmentation de l'offre sur la Floride, réalisée notamment par le maintien du calendrier d'hiver jusqu'à la fin avril en vue de capitaliser sur la plus grande stabilité de la demande vers cet État.
- La dépréciation du dollar canadien au deuxième trimestre de 2009 par rapport au deuxième trimestre de 2008 a eu des retombées favorables de 22 M\$ sur les produits libellés en devises du deuxième trimestre de 2009.
- Au deuxième trimestre de 2009, les PPSMO des lignes transfrontalières ont diminué de 10,2 % par rapport au deuxième trimestre de 2008 par suite du repli du rendement et du coefficient d'occupation.

**Baisse de 11,1 % des produits passages transatlantiques par rapport au deuxième trimestre de 2008**

Les produits passages transatlantiques se chiffrent à 434 M\$ pour le deuxième trimestre de 2009, en baisse de 54 M\$, ou 11,1 %, par rapport au deuxième trimestre de 2008, par suite surtout du repli généralisé des rendements des lignes transatlantiques et d'une chute du trafic. La conjoncture défavorable, la diminution des voyages d'affaires à haut rapport et la plus grande concurrence qui s'est exercée sur les prix ont joué dans la diminution des produits passages transatlantiques. Au deuxième trimestre de 2009, la capacité a été rabattue de 0,1 % par rapport au deuxième trimestre de 2008. La réduction de la capacité offerte sur Israël, sur le Royaume-Uni et, dans une moindre mesure, sur l'Italie a été presque totalement contrebalancée par l'augmentation du service sur la France, l'Allemagne, la Suisse et l'Espagne. Parmi les facteurs à avoir contribué à la variation des produits passages transatlantiques du deuxième trimestre par rapport à un an plus tôt, figurent les suivants :

- Au deuxième trimestre de 2009, le trafic s'est replié de 1,6 % en regard d'une capacité qui a été rabattue de 0,1 %, faisant baisser de 1,3 point le coefficient d'occupation par rapport au deuxième trimestre de 2008.
- Au deuxième trimestre de 2009, le rendement unitaire s'est replié de 9,7 % par rapport au deuxième trimestre de 2008. Même si le rendement s'est amélioré dans l'ensemble en classe économique par suite d'une ventilation de tarifs plus favorable, ce gain a été plus qu'annulé par un repli marqué du rendement en cabines à haut rapport où, pour soutenir et stimuler le trafic, des réductions tarifaires supplémentaires ont été proposées en service *Super Affaires*.
- La dépréciation du dollar canadien au deuxième trimestre de 2009 par rapport au deuxième trimestre de 2008 a fait monter de 11 M\$ les produits libellés en devises au deuxième trimestre de 2009.
- Au deuxième trimestre de 2009, les PPSMO ont diminué de 11,0 % par rapport au deuxième trimestre de 2008 par suite surtout du repli du rendement mais également de la baisse des coefficients d'occupation.

**Diminution de 19,8 % des produits passages transpacifiques par rapport au deuxième trimestre de 2008**

Les produits passages tirés des lignes transpacifiques se chiffrent à 194 M\$ pour le deuxième trimestre de 2009, en baisse de 48 M\$, ou 19,8 %, par rapport au deuxième trimestre de 2008, par suite d'une diminution du trafic et d'un recul du rendement unitaire. Ont joué dans cette baisse la conjoncture défavorable, la forte baisse des voyages d'affaires à haut rapport, les plus grandes réductions de prix consenties et les répercussions de la grippe H1N1 sur la demande en mai et juin, notamment sur le Japon et, dans une moindre mesure, sur la Chine. Au deuxième trimestre de 2009, la capacité a été réduite de 12,6 % par rapport au deuxième trimestre de 2008, un moins grand nombre de sièges ayant été offerts sur toutes les lignes transpacifiques hormis Hong Kong, où Air Canada a accentué son offre en y affectant un 777 de Boeing, appareil plus volumineux que l'A340 d'Airbus qui en assurait jusqu'alors la desserte. Parmi les facteurs à avoir contribué à la variation des produits passages transpacifiques du deuxième trimestre par rapport à un an plus tôt, figurent les suivants :

- Au deuxième trimestre de 2009, le trafic a régressé de 15,7 % en regard d'une capacité réduite de 12,6 %, faisant baisser de 3,1 points le coefficient d'occupation par rapport au deuxième trimestre de 2008. Les préoccupations à l'égard de la grippe H1N1 ont entraîné une baisse de la demande, dont une forte chute du nombre d'étudiants japonais en visite au Canada.
- Au deuxième trimestre de 2009, le rendement unitaire s'est replié de 4,9 % par rapport au deuxième trimestre de 2008. La hausse du tarif moyen en cabine économique, qui a fait suite à une amélioration de la ventilation des tarifs par rapport à la période correspondante de 2008, a été plus qu'annulée par la baisse de rendement en cabines de haut rapport.
- La dépréciation du dollar canadien au deuxième trimestre de 2009 par rapport au deuxième trimestre de 2008 a eu des retombées favorables sur les produits libellés en devises, les faisant monter de 14 M\$ au deuxième trimestre de 2009.
- Au deuxième trimestre de 2009, les PPSMO ont décréu de 8,3 % par rapport au deuxième trimestre de 2008, par suite à la fois de la baisse du rendement unitaire et du recul du coefficient d'occupation.

**Diminution de 23,3 % des autres produits passages par rapport au deuxième trimestre de 2008**

Les produits passages tirés des autres lignes (Pacifique-Sud, Antilles, Mexique et Amérique du Sud) se chiffrent à 146 M\$ pour le deuxième trimestre de 2009, en repli de 44 M\$, ou 23,3 %, par rapport au deuxième trimestre de 2008, par suite d'une baisse du rendement unitaire et du trafic, de la conjoncture défavorable et de la réduction du service sur le Mexique par suite de l'écllosion de foyers de grippe H1N1. Au deuxième trimestre de 2009, la capacité y a été réduite de 6,6 % par rapport au deuxième trimestre de 2008, l'offre de sièges ayant été rabattue sur toutes les lignes du segment, hormis les destinations d'agrément traditionnelles. Parmi les facteurs à avoir contribué à la variation des autres produits passages du deuxième trimestre par rapport à un an plus tôt, figurent les suivants :

- Au deuxième trimestre de 2009, le trafic s'est replié de 8,0 % en regard d'une capacité qui a été rabattue de 6,6 %, faisant reculer de 1,2 point le coefficient d'occupation par rapport à la période correspondante de 2008. La capacité a été accrue sur les destinations d'agrément traditionnelles, à l'exception du Mexique. En réaction à la forte diminution du trafic au départ et à destination du Mexique attribuable à la grippe H1N1, Air Canada a révisé sa capacité à la baisse en suspendant ses vols vers les destinations d'agrément mexicaines et en ne maintenant qu'un service minimal sur la ville de Mexico. Début juillet, Air Canada a commencé à rétablir le service normal sur le Mexique.
- Au deuxième trimestre de 2009, le rendement unitaire s'est replié de 16,7 % par rapport au deuxième trimestre de 2008. La conjoncture défavorable, la réduction des voyages d'affaires à haut rapport surtout sur le Pacifique-Sud et l'Amérique du Sud, et l'accentuation des réductions tarifaires en vue de stimuler le trafic ont joué dans le repli du rendement unitaire par rapport au deuxième trimestre de 2008.
- La dépréciation du dollar canadien au deuxième trimestre de 2009 par rapport au deuxième trimestre de 2008 a eu des retombées favorables sur les produits libellés en devises, les faisant monter de 5 M\$ au deuxième trimestre de 2009.
- Au deuxième trimestre de 2009, les PPSMO ont diminué de 17,9 % par rapport au deuxième trimestre de 2008 par suite surtout du repli du rendement unitaire.

**Diminution de 45 % des produits fret par rapport au deuxième trimestre de 2008**

Pour le deuxième trimestre de 2009, les produits fret se sont chiffrés à 76 M\$, soit 63 M\$ ou 45 % de moins qu'au deuxième trimestre de 2008, en regard d'une réduction de 12 % de la capacité d'emport de fret. Presque la moitié de la baisse des produits fret du deuxième trimestre de 2009 est venue de la réduction substantielle des suppléments carburant et de l'annulation du service tout-cargo en 2008. La conjoncture défavorable qui a fait baisser le volume de trafic et s'accroître la concurrence sur les prix a aussi contribué à la réduction des produits fret.

Les produits tirés des transports tout-cargo se sont repliés de 13 M\$ vu que plus aucun avion-cargo MD-11 n'était exploité au deuxième trimestre de 2009, comparativement à un MD-11 sur l'Europe au cours de la période correspondante de 2008. Le service tout-cargo avait été abandonné en juin 2008.

Les produits tirés du transport de fret aérien classique ont diminué de 50 M\$, soit 40 %, reflétant en cela une baisse de 20 % du trafic réseau et un recul des rendements sur la plupart des marchés hormis le Canada. À l'échelle du réseau, le rendement fret par tonne-mille payante (« TMP ») a diminué de 24 % par suite de la forte réduction des suppléments carburant et de l'intensification de la concurrence tarifaire principalement sur les lignes transatlantiques et transpacifiques.

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

- Sur les lignes intérieures, les produits fret ont régressé de 46 % en regard d'une baisse de 46 % du trafic et d'une stagnation du rendement unitaire par TMP. La résiliation du contrat de Poste Canada en septembre 2008 a joué pour plus de la moitié dans cette diminution. La capacité intérieure a été rabattue de 21 % par rapport à 2008.
- Sur les lignes transatlantiques, les produits de fret aérien classique se sont repliés de 43 %, compte tenu d'une baisse de 21 % du trafic et de 28 % du rendement unitaire par TMP.
- Sur les lignes transpacifiques, les produits fret ont baissé de 38 %, en raison d'un repli de 15 % du trafic et de 28 % du rendement unitaire par TMP. La capacité du service transpacifique a été rabattue de 10 %.

- Le trafic fret réseau, compte tenu de l'abandon du service tout-cargo en juin 2008, a diminué de 28 % par rapport au deuxième trimestre de 2008.
- Au deuxième trimestre de 2009, la dépréciation du dollar canadien a eu des retombées favorables de l'ordre de 4 M\$ sur la valeur des produits libellés en devises.

#### **Hausse de 4 % des autres produits par rapport au deuxième trimestre de 2008**

Les autres produits de 196 M\$ au deuxième trimestre de 2009 sont de 7 M\$ ou 4 % supérieurs à ceux du deuxième trimestre de 2008, par suite surtout d'une augmentation des produits tirés de tiers à Vacances Air Canada, alimentée essentiellement par la hausse du trafic passagers.

#### **Baisse de 7,0 % (hausse de 2,6 %, exclusion faite de la charge de carburant) des CESMO par rapport au deuxième trimestre de 2008**

Les charges d'exploitation se chiffrent à 2 443 M\$ pour le deuxième trimestre de 2009, en baisse de 332 M\$, ou 12 %, par rapport au deuxième trimestre de 2008. La dépréciation du dollar canadien par rapport au dollar US comparativement au deuxième trimestre de 2008 a ajouté 105 M\$ aux charges d'exploitation du deuxième trimestre de 2009.

Pour le deuxième trimestre de 2009, le coût unitaire (mesuré en CESMO) a baissé de 7,0 % par rapport au deuxième trimestre de 2008. Si l'on fait exclusion de la charge de carburant, les CESMO ont monté de 2,6 % en glissement annuel.

Les répercussions de la dépréciation du dollar canadien par rapport au dollar US ont été le principal facteur de croissance des CESMO (exclusion faite de la charge de carburant) au deuxième trimestre de 2009. Outre l'incidence du change, sont aussi intervenues dans la hausse des CESMO (exclusion faite de la charge de carburant) l'augmentation des coûts de propriété unitaires du fait des investissements qu'Air Canada a réalisés dans l'acquisition de nouveaux appareils, la hausse des tarifs au titre du CAC de Jazz ainsi que les réductions de capacité. L'augmentation des tarifs liés au CAC de Jazz provient surtout de la hausse des coûts de maintenance par suite du vieillissement du parc de Jazz. Les réductions de capacité se sont répercutées sur les CESMO (exclusion faite de la charge de carburant) de manière disproportionnée, étant donné que la structure de coûts d'Air Canada est telle que les coûts fixes ne varient pas suivant la capacité à court terme. Ces augmentations des CESMO (exclusion faite de la charge de carburant) ont été atténuées par une réduction des charges sociales, par suite de la révision des hypothèses actuarielles.

L'augmentation de 2,6 % des CESMO (exclusion faite de la charge de carburant) au deuxième trimestre de 2009 s'est révélée inférieure aux projections à cet égard du communiqué du 8 mai 2009 de la Société, où il avait été annoncé une hausse de l'ordre de 5 % à 6 % des CESMO (exclusion faite de la charge de carburant) par rapport à la période correspondante de 2008. Cet écart est surtout attribuable à l'appréciation du dollar canadien par rapport au dollar US (notamment en ce qui concerne les charges libellées en dollars US) et à la baisse des charges sociales par suite de la révision des hypothèses actuarielles comparativement à ce qui avait été précédemment prévu dans le communiqué du 8 mai 2009.

Le tableau ci-après compare les charges d'exploitation par siège-mille offert par Air Canada pour le deuxième trimestre de 2009 à celles de la période correspondante de 2008.

(en cents par siège-mille offert)	Deuxièmes trimestres		Variation	
	2009	2008	(¢)	(%)
Salaires	2,55	2,49	0,06	2,4
Charges sociales	0,42	0,60	(0,18)	(30,0)
Coûts de propriété (LAA) <sup>1)</sup>	1,68	1,55	0,13	8,4
Redevances aéroportuaires	1,64	1,64	-	-
CAC de Jazz	1,73	1,50	0,23	15,3
Maintenance avions	1,26	1,11	0,15	13,5
Restauration et fournitures connexes	0,50	0,52	(0,02)	(3,8)
Communications et technologies de l'information	0,55	0,46	0,09	19,6
Commissions	0,27	0,30	(0,03)	(10,0)
Autres	2,10	2,21	(0,11)	(5,0)
<b>Charges d'exploitation, exclusion faite de la charge de carburant<sup>2)</sup></b>	<b>12,70</b>	<b>12,38</b>	<b>0,32</b>	<b>2,6</b>
Carburant avions	3,88	5,44	(1,56)	(28,7)
<b>Total des charges d'exploitation</b>	<b>16,58</b>	<b>17,82</b>	<b>(1,24)</b>	<b>(7,0)</b>

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

2) Voir la rubrique 17, Mesures financières hors PCGR, pour un complément d'information.

### Baisse de 33 % de la charge de carburant par rapport au deuxième trimestre de 2008

La facture de kérosène s'est chiffrée à 572 M\$ au deuxième trimestre de 2009, en recul de 276 M\$, ou 33 %, par rapport au deuxième trimestre de 2008. Parmi les facteurs à avoir contribué à la variation de la charge de carburant du deuxième trimestre par rapport à un an plus tôt, figurent :

- La baisse du prix de base du kérosène, responsable d'une diminution de 465 M\$.
- Une diminution des volumes consommés, attribuable notamment à l'incidence de l'abandon du service tout-cargo en juin 2008, responsable d'une baisse de 77 M\$.

Ces diminutions ont été en partie annulées par :

- Des pertes de couverture sur le carburant de 113 M\$ au deuxième trimestre de 2009, comparativement à des gains de couverture de 92 M\$ au deuxième trimestre de 2008, soit une variation défavorable de 205 M\$ par rapport au deuxième trimestre de 2008.
- Les répercussions défavorables de la dépréciation du dollar canadien par rapport au dollar américain, qui ont fait augmenter de 61 M\$ la charge de carburant du deuxième trimestre de 2009.

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

(en millions de dollars canadiens, sauf indication contraire)	Deuxièmes trimestres		Variation	
	2009	2008	(\$)	(%)
Charge de carburant selon les PCGR <sup>1)</sup>	569 \$	843 \$	(274) \$	(33)
<b>Ajouter</b> : Gains (pertes) de couverture sur le carburant incorporés à la charge de carburant	(113)	92	(205)	(223)
<b>Ajouter</b> : Montant net des règlements en espèces à l'échéance de dérivés liés au carburant (désignés au titre de la comptabilité de couverture ou de couvertures économiques)	17	(105)	122	116
<b>Coût économique du carburant – hors PCGR <sup>2)</sup></b>	<b>473 \$</b>	<b>830 \$</b>	<b>(357) \$</b>	<b>(43)</b>
Consommation de carburant (en milliers de litres)	869 727	945 834	(76 107)	(8)
Coût du litre de carburant (en cents) – selon les PCGR	65,4	89,2	(23,8)	(27)
Coût du litre de carburant (en cents) – exclusion faite des couvertures sur le carburant	52,4	98,9	(46,5)	(47)
Coût économique du litre de carburant (en cents) – hors PCGR <sup>2)</sup>	54,4	87,8	(33,4)	(38)

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

2) Le coût économique du carburant est une mesure hors PCGR utilisée par Air Canada qui ne saurait se comparer 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, tant pour les couvertures désignées au titre de la comptabilité de couverture que pour les couvertures économiques. Il fait exclusion des gains et pertes comptables hors trésorerie relatifs à des instruments dérivés liés au carburant.

### **Salaires et charges sociales de 438 M\$ au deuxième trimestre de 2009, en baisse de 42 M\$, ou 9 %, par rapport au deuxième trimestre de 2008**

Les salaires se chiffrent à 376 M\$ pour le deuxième trimestre de 2009, en recul de 11 M\$ ou 3 % par rapport au deuxième trimestre de 2008. Parmi les facteurs à avoir contribué à la variation des charges salariales du deuxième trimestre par rapport à un an plus tôt, figurent les suivants :

Une baisse moyenne de 1 406 équivalents temps plein (« ETP »), soit 5,7 % de l'effectif, en raison surtout de la réduction de 5,4 % de la capacité. Le rapatriement de la gestion de la chaîne d'approvisionnement au sein de la division de maintenance avions d'Air Canada a donné lieu à l'ajout d'environ 200 ETP à l'effectif par rapport à la période correspondante de 2008. Est venue atténuer l'incidence de cette baisse nette de l'effectif moyen en ETP la hausse du salaire moyen au deuxième trimestre de 2009 par rapport au deuxième trimestre de 2008. Pour le deuxième trimestre 2009, le salaire moyen s'est accru de 2,5 % en glissement annuel.

Une provision de 8 M\$ relativement aux régimes de participation aux bénéfices a été inscrite au deuxième trimestre de 2009 dans le cadre du programme *Une réussite partagée*. Au deuxième trimestre de 2008, une charge de 8 M\$ avait aussi été inscrite au titre de ce programme.

Les charges sociales se chiffrent à 62 M\$ pour le deuxième trimestre de 2009, en baisse de 31 M\$, ou 33 %, par rapport au deuxième trimestre de 2008, par suite surtout de la réduction des charges de retraite et charges complémentaires de retraite dans la foulée de la révision des hypothèses actuarielles. Selon les PCGR, les hypothèses actuarielles utilisées pour établir la charge de retraite à comptabiliser diffèrent de celles qui servent au calcul du déficit de solvabilité. On se reportera plus loin à la rubrique 8.7 pour une analyse des obligations d'Air Canada au titre de la capitalisation des régimes de retraite.



**Baisse de 5 % des redevances aéroportuaires et redevances de navigation par rapport au deuxième trimestre de 2008**

Les redevances aéroportuaires et redevances de navigation se chiffrent à 241 M\$ pour le deuxième trimestre de 2009, en baisse de 14 M\$, soit 5 %, par rapport au deuxième trimestre de 2008, par suite surtout de la réduction des fréquences. Parmi les facteurs à avoir contribué à la variation des redevances du deuxième trimestre par rapport à un an plus tôt, figurent les suivants :

- Une réduction globale de 4,3 % des fréquences par rapport au deuxième trimestre de 2008 qui, conjuguée à la révision des horaires et affectations de types d'appareils à certaines destinations, a donné lieu à une baisse nette des redevances aéroportuaires.
- La dépréciation du dollar canadien par rapport au dollar US comparativement au deuxième trimestre de 2008, qui a en partie annulé ces réductions et fait monter de 2 M\$ les redevances aéroportuaires.

**Augmentation de 9 % des frais payés au titre du CAC de Jazz par rapport au deuxième trimestre de 2008**

Les frais payés à Jazz au titre du contrat d'achat de capacité se sont chiffrés à 254 M\$ au deuxième trimestre de 2009, contre 233 M\$ au deuxième trimestre de 2008, en hausse de 21 M\$ ou 9 %. Cette hausse en glissement annuel tient surtout à l'effet défavorable du change, qui a fait augmenter de 14 M\$ les frais au titre du CAC de Jazz libellés en dollars US, ainsi qu'à l'augmentation de 12 M\$ des tarifs prévue au CAC de Jazz, dont 8 M\$ sont attribuables à la hausse des coûts de maintenance de son parc vieillissant. Ces augmentations ont été en partie annulées par la réduction du nombre de vols, responsable d'une diminution de 5 M\$ des coûts d'achat de capacité comparativement au deuxième trimestre de 2008.

**Augmentation de 2 % des coûts de propriété par rapport au deuxième trimestre de 2008**

Les coûts de propriété (loyers d'avions et amortissement) se montent à 248 M\$ pour le deuxième trimestre de 2009, en progression de 6 M\$, ou 2 %, par rapport au deuxième trimestre de 2008. Parmi les facteurs à avoir contribué à la variation des coûts de propriété du deuxième trimestre par rapport à un an plus tôt, figurent :

- L'ajout de nouveaux appareils de type 777 de Boeing au parc en service d'Air Canada, qui a compté pour une hausse de 8 M\$. Au 30 juin 2009, le parc d'Air Canada comptait dix-sept 777 de Boeing en service, contre douze au 30 juin 2008.
- L'effet de la dépréciation du dollar canadien vis-à-vis du dollar US, qui a fait monter de 13 M\$ les loyers d'avions.
- D'autres facteurs, qui ont contribué à une augmentation nette de 2 M\$.

Ces augmentations ont été atténuées par :

- La variation de la valeur résiduelle des avions, entraînée par la dépréciation du dollar canadien vis-à-vis du dollar US, qui a fait baisser de 12 M\$ la charge d'amortissement.
- Une baisse de 5 M\$ des loyers d'avions, par suite de la réduction du service tout-cargo, vu qu'aucun avion-cargo MD-11 n'a été exploité au deuxième trimestre de 2009, contre un MD-11 au deuxième trimestre de 2008. Le service tout-cargo avait été abandonné en juin 2008.

**Augmentation de 8 % des frais de maintenance avions par rapport au deuxième trimestre de 2008**

Au deuxième trimestre de 2009, les frais de maintenance avions se sont établis à 185 M\$, en hausse de 13 M\$, ou 8 %, par rapport au deuxième trimestre de 2008. Parmi les facteurs à avoir contribué à la variation des frais de maintenance avions du deuxième trimestre par rapport à un an plus tôt, figurent les suivants :

- La dépréciation du dollar canadien vis-à-vis du dollar US en ce qui concerne les frais de maintenance libellés en dollars US, qui a fait monter de 21 M\$ les frais de maintenance avions par rapport au deuxième trimestre de 2008.
- Une augmentation nette de 18 M\$ des frais de maintenance des cellules, attribuable au plus grand volume d'activités de maintenance sur les A319 et A320 d'Airbus et sur les 767-300 de Boeing,

atténuée par une réduction des activités sur les A321, A330 et A340 d'Airbus. La variation du volume d'activité en glissement annuel est surtout due aux différences dans les cycles de maintenance par rapport à la période correspondante de 2008. En outre, au deuxième trimestre de 2008, Air Canada avait dans son parc deux A340 d'Airbus, contre aucun au deuxième trimestre de 2009.

Ces augmentations ont été atténuées par :

- Une baisse nette de 22 M\$, attribuable à un plus faible niveau d'activités d'entretien moteurs liées aux appareils A320, A330 et A340 d'Airbus et 767-300 de Boeing, lequel a été atténué par la recrudescence des activités d'entretien moteur sur les A321 d'Airbus, les 777 de Boeing et les E-190 d'Embraer.
- Une diminution de 3 M\$ liée au rapatriement de la gestion de la chaîne d'approvisionnement au sein de la division de maintenance avions d'Air Canada. Les économies découlant de ce rapatriement ont été atténuées par l'augmentation de l'effectif de quelque 200 ETP, qui s'est répercutée sur les charges salariales.

#### **Baisse de 10 % des frais de restauration et de fournitures par rapport au deuxième trimestre de 2008**

La charge de 73 M\$ liée à la restauration et aux fournitures connexes du deuxième trimestre de 2009 s'inscrit en baisse de 8 M\$, ou 10 %, par rapport au deuxième trimestre de 2008, en regard d'une diminution de 7,9 % du trafic passagers.

#### **Hausse de 11 % de la charge liée aux communications et technologies de l'information par rapport au deuxième trimestre de 2008**

Au deuxième trimestre de 2009, les communications et technologies de l'information ont entraîné des charges de 80 M\$, en hausse de 8 M\$, ou 11 %, par rapport au deuxième trimestre de 2008, dont 5 M\$ sont attribuables aux répercussions défavorables de la dépréciation du dollar canadien sur les charges de communications libellées en dollars US. Le reste de l'augmentation est surtout venu d'un plus grand volume de ventes réalisées sur le Web.

#### **Diminution de 15 % des commissions par rapport au deuxième trimestre de 2008**

Les commissions de 40 M\$ au deuxième trimestre de 2009 sont de 7 M\$ ou 15 % inférieures à celles du deuxième trimestre de 2008 en regard d'un recul de 16 % des produits passages.

#### **Diminution de 10 % des autres charges d'exploitation par rapport au deuxième trimestre de 2008**

Les autres charges d'exploitation se chiffrent à 312 M\$ pour le deuxième trimestre de 2009, soit 33 M\$ ou 10 % de moins qu'au deuxième trimestre de 2008. Parmi les facteurs à avoir contribué à la variation des autres charges du deuxième trimestre par rapport à un an plus tôt, figurent :

- La diminution de 28 M\$ des autres charges d'exploitation, qui tient compte d'ajustements favorables de 24 M\$ des taux réalisés sur les opérations de change libellées en devises.
- La réduction de 11 M\$ des frais de carte de crédit par rapport à la période correspondante de 2008, principalement attribuable à la baisse des ventes de passages.
- Une augmentation de 6 M\$ des frais liés à la portion terrestre des forfaits de Vacances Air Canada, qui vient surtout d'une hausse du trafic passagers par rapport à la période comparable de 2008 et de l'incidence de la dépréciation du dollar canadien vis-à-vis du dollar US sur la portion terrestre des frais de Vacances Air Canada.

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

(en millions de dollars canadiens)	Deuxièmes trimestres		Variation	
	2009	2008	(\$)	(%)
Cartes de crédit	43 \$	54 \$	(11) \$	(20)
Location et entretien d'immeubles	30	33	(3)	(9)
Portion terrestre des forfaits de Vacances Air Canada	45	39	6	15
Services d'escale	46	44	2	5
Frais d'équipages (restauration, transport et hébergement)	30	30	-	-
Frais et services divers	29	28	1	4
Autres charges	89	117	(28)	(24)
	<b>312 \$</b>	<b>345 \$</b>	<b>(33) \$</b>	<b>(10)</b>

### Charges hors exploitation de 80 M\$ au deuxième trimestre de 2009

Les charges hors exploitation se chiffrent à 80 M\$ pour le deuxième trimestre de 2009, contre des produits hors exploitation de 128 M\$ au deuxième trimestre de 2008. Parmi les facteurs à avoir contribué à la variation des charges hors exploitation du deuxième trimestre par rapport à un an plus tôt, figurent les suivants :

- Le gain lié aux ajustements de juste valeur des instruments dérivés se chiffre à 79 M\$ pour le deuxième trimestre de 2009, contre un gain de 176 M\$ au trimestre correspondant de 2008. Le gain hors trésorerie évalué à la valeur de marché sur les instruments financiers constaté au deuxième trimestre de 2009 est principalement lié à la variation de la juste valeur des dérivés liés au carburant. On se reportera à la rubrique 12 du rapport de gestion de 2008 d'Air Canada daté du 13 février 2009 et à la rubrique 10 du présent rapport de gestion pour un complément d'information sur les instruments dérivés d'Air Canada.
- La hausse de 33 M\$ des intérêts débiteurs nets par rapport au deuxième trimestre de 2008, attribuable aux éléments suivants :
  - Une diminution de 11 M\$ des intérêts créditeurs, attribuable à une baisse à la fois des soldes de trésorerie et des taux d'intérêt.
  - Une augmentation de 16 M\$ des intérêts débiteurs en partie attribuable aux nouveaux financements réalisés depuis le deuxième trimestre de 2008 et aux répercussions défavorables du change sur les intérêts débiteurs. En outre, au deuxième trimestre de 2009, la Société a inscrit une charge de 9 M\$ à la suite de la résiliation des contrats de location-acquisition de deux A340 d'Airbus et de leur vente ultérieure. Ces augmentations ont été atténuées par une réduction des intérêts débiteurs sur les acomptes avant livraison sur des 777 de Boeing par rapport à la période correspondante de 2008.
  - Une baisse de 6 M\$ des intérêts capitalisés par rapport au deuxième trimestre de 2008.
- Au deuxième trimestre de 2009, Air Canada a enregistré une charge de dépréciation de 67 M\$ liée à des coûts antérieurement capitalisés qui avaient été engagés dans le cadre de l'élaboration d'un nouveau système de réservations appelé Polaris. La Société travaille actuellement à la mise en œuvre de certains éléments de la solution comme les technologies liées au Web et à la tarification, mais a suspendu les activités concernant la mise en œuvre du nouveau système de réservation
- Au deuxième trimestre de 2009, Air Canada a aussi inscrit une perte de 2 M\$ à la vente des deux appareils A340 d'Airbus susmentionnés.
- Au deuxième trimestre de 2008, Air Canada avait inscrit un gain de 7 M\$ à la vente de stocks liés à du matériel volant.

**Gain de change de 355 M\$ au deuxième trimestre de 2009**

Pour le deuxième trimestre de 2009, la Société a inscrit un gain de change de 355 M\$, contre un gain de change de 48 M\$ au deuxième trimestre de 2008. Le gain du deuxième trimestre de 2009 est attribuable à l'appréciation du dollar canadien entre le 31 mars et le 30 juin 2009, en partie contrebalancée par une perte de 15 M\$ sur des dérivés liés aux devises. Pour 1 \$ US, le taux de change à midi, le 30 juin 2009, était de 1,1625 \$ CA, tandis qu'il était de 1,2602 \$ CA le 31 mars 2009, à midi.

**Charge d'impôts de 3 M\$ au deuxième trimestre de 2009**

Air Canada a inscrit une charge d'impôts de 3 M\$ au deuxième trimestre de 2009. Cette charge a été contrebalancée par une reprise de provision pour moins-value. Une charge d'impôts de 58 M\$ avait été inscrite au deuxième trimestre de 2008, représentant un taux d'intérêt effectif de 32 %.

**6. Résultats d'exploitation – Comparaison des premiers semestres de 2009 et de 2008**

Le tableau et l'analyse ci-après comparent les résultats d'Air Canada pour les premiers semestres de 2009 et de 2008.

(en millions de dollars canadiens sauf les montants par action)	Premiers semestres		Variation	
	2009	2008	(\$)	(%)
<b>Produits d'exploitation</b>				
Passages	4 069 \$	4 765 \$	(696) \$	(15)
Fret	156	263	(107)	(41)
Autres	496	481	15	3
	<b>4 721</b>	<b>5 509</b>	<b>(788)</b>	<b>(14)</b>
<b>Charges d'exploitation</b>				
Carburant avions	1 165	1,563	(398)	(25)
Salaires et charges sociales	896	961	(65)	(7)
Redevances aéroportuaires et de navigation	471	496	(25)	(5)
CAC de Jazz	500	468	32	7
Amortissement	324	344	(20)	(6)
Maintenance avions	374	375	(1)	-
Restauration et fournitures connexes	140	158	(18)	(11)
Communications et technologies de l'information	159	145	14	10
Locations avions	169	132	37	28
Commissions	89	100	(11)	(11)
Autres	735	772	(37)	(5)
	<b>5 022</b>	<b>5 514</b>	<b>(492)</b>	<b>(9)</b>
<b>Perte d'exploitation avant élément suivant</b>	<b>(301)</b>	<b>(5)</b>	<b>(296)</b>	
Provision pour les enquêtes sur le fret	-	(125)	125	
<b>Perte d'exploitation</b>	<b>(301)</b>	<b>(130)</b>	<b>(171)</b>	
<b>Produits (charges) hors exploitation</b>				
Intérêts créditeurs	10	33	(23)	
Intérêts débiteurs	(199)	(159)	(40)	
Intérêts capitalisés	3	25	(22)	
Perte sur immobilisations	(71)	(29)	(42)	
Gain sur instruments financiers constatés à la juste valeur	69	153	(84)	
Autres	(1)	(2)	1	
	<b>(189)</b>	<b>21</b>	<b>(210)</b>	
<b>Perte avant les éléments suivants</b>	<b>(490)</b>	<b>(109)</b>	<b>(381)</b>	
Participation sans contrôle	(8)	(6)	(2)	
Gain de change (perte)	254	(41)	295	
Charge d'impôts	(1)	(10)	9	
<b>Perte de la période</b>	<b>(245) \$</b>	<b>(166) \$</b>	<b>(79) \$</b>	
<b>BAIILA avant provision pour les enquêtes sur le fret<sup>1)</sup></b>	<b>192 \$</b>	<b>471 \$</b>	<b>(279) \$</b>	
<b>BAIILA<sup>1)</sup></b>	<b>192 \$</b>	<b>346 \$</b>	<b>(154) \$</b>	
<b>Résultat de base et dilué par action</b>	<b>(2,45) \$</b>	<b>(1,66) \$</b>	<b>(0,79) \$</b>	

1) Voir la rubrique 17, Mesures financières hors PCGR, pour un rapprochement du BAIILA avant provision pour les enquêtes sur le fret et du BAIILA au résultat d'exploitation.

**Baisse de 14,6 % des produits passages réseau par rapport au premier semestre de 2008**

Comparativement au premier semestre de 2008, les produits passages ont diminué de 696 M\$, ou 14,6 %, pour se fixer à 4 069 M\$ au premier semestre de 2009, en raison d'une baisse des rendements et du trafic. Ont joué dans la diminution des produits passages réseau une conjoncture défavorable, une forte baisse des voyages d'affaires à haut rendement et la concurrence qui s'est exercée sur les prix. La baisse des produits passages des cabines à haut rapport à compté pour plus de 40 % de la diminution totale des produits passages à l'échelle du réseau.

Au premier semestre de 2009, Air Canada a réduit de 7,8 % sa capacité par rapport au premier semestre de 2008, représentant, en glissement annuel, des réductions de 10,3 % pour le premier trimestre et de 5,4 % pour le deuxième trimestre. Parmi les facteurs à avoir contribué à la variation des produits passages réseau du premier semestre par rapport à un an plus tôt figurent les suivants :

- Au premier semestre de 2009, la baisse de 9,4 % du trafic réseau a été supérieure à la réduction de 7,8 % de la capacité, donnant lieu à un repli de 1,4 point du coefficient d'occupation réseau par rapport au premier semestre de 2008, et représentant, en glissement annuel, des réductions du coefficient d'occupation de 0,5 point au premier trimestre et de 2,2 points au deuxième trimestre. La baisse du coefficient d'occupation est attribuable à un recul de la demande de voyages d'affaires par suite de la conjoncture défavorable.
- Au premier semestre de 2009, le rendement unitaire réseau a diminué de 5,7 % par rapport au premier semestre de 2008, représentant, en glissement annuel, des diminutions de rendement de 2,3 % au premier trimestre et de 8,9 % au deuxième trimestre. La baisse de rendement réseau rend compte de la conjoncture défavorable, de la réduction des voyages d'affaires à haut rendement et de la plus grande concurrence qui s'est exercée sur le plan des prix. Pour conserver sa part du trafic dans les cabines à haut rapport et faire naître une demande à l'égard des voyages d'agrément de haut calibre, Air Canada a pris des mesures tarifaires en vue de proposer des tarifs encore plus avantageux en services *Affaires* et *Super Affaires*.
- La dépréciation du dollar canadien au premier semestre de 2009 par rapport au premier semestre de 2008, en faisant augmenter en dollars canadiens la valeur des ventes réalisées à l'étranger, a eu des retombées positives sur les produits libellés en devises, faisant monter de 132 M\$ les produits passages du premier semestre de 2009 par rapport au premier semestre de 2008.
- Au premier semestre de 2009, les PPSMO ont diminué de 7,3 % par rapport au premier semestre de 2008, représentant, en glissement annuel, des baisses des PPSMO de 3,0 % pour le premier trimestre et de 11,3 % pour le deuxième trimestre. La diminution des PPSMO vient principalement du repli des rendements, mais aussi du recul des coefficients d'occupation.

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

<b>1<sup>er</sup> semestre 2009 par rapport au 1<sup>er</sup> semestre 2008</b>	<b>Produits passages Variation (%)</b>	<b>Capacité (SMO) Variation (%)</b>	<b>Trafic (PMP) Variation (%)</b>	<b>Coefficient d'occupation Variation (pts)</b>	<b>Rendement unitaire Variation (%)</b>	<b>PPSMO Variation (%)</b>
Lignes intérieures	(14,4)	(6,5)	(8,3)	(1,6)	(6,6)	(8,4)
Lignes transfrontalières	(15,9)	(9,7)	(12,2)	(2,1)	(4,2)	(6,9)
Lignes transatlantiques	(11,8)	(4,5)	(6,4)	(1,7)	(5,8)	(7,7)
Lignes transpacifiques	(16,4)	(19,0)	(17,9)	1,2	1,9	3,3
Autres lignes	(16,0)	(0,2)	(2,4)	(1,8)	(14,0)	(15,9)
<b>Réseau</b>	<b>(14,6)</b>	<b>(7,8)</b>	<b>(9,4)</b>	<b>(1,4)</b>	<b>(5,7)</b>	<b>(7,3)</b>

Parmi les facteurs à avoir contribué à la variation des produits passages du premier semestre de 2009 par rapport à un an plus tôt figurent les suivants :

#### **Diminution de 14,4 % des produits passages intérieurs par rapport au premier semestre de 2008**

Les produits passages tirés des lignes intérieures se chiffrent à 1 710 M\$ pour le premier semestre de 2009, en baisse de 288 M\$ ou 14,4 % par rapport au premier semestre de 2008, en raison d'un repli de 8,3 % du trafic et de 6,6 % du rendement unitaire. Les premier et deuxième trimestres de 2009 ont tous deux subi les contre-coups des réductions de capacité et de trafic par rapport à un an plus tôt. Au premier semestre de 2009, la capacité a été rabattue de 6,5 % par rapport à la période correspondante de 2008. Conséquence de la conjoncture défavorable qui a persisté, la baisse de 1,0 point en glissement annuel du coefficient d'occupation des lignes intérieures au premier trimestre de 2009 s'est détériorée pour atteindre 2,1 points au deuxième trimestre de 2009. Le rendement intérieur s'est aussi dégradé par rapport à un an plus tôt, passant d'une baisse de 3,3 % au premier trimestre de 2009 à une baisse de 9,5 % au deuxième trimestre de 2009, du fait d'une réduction des voyages d'affaires à rendement élevé et des incitatifs tarifaires visant à stimuler le trafic. Au premier semestre de 2009, les PPSMO se sont repliés de 8,4 % par rapport au premier semestre de 2008. La baisse de 4,4 % des PPSMO au premier trimestre de 2009 par rapport à un an plus tôt s'est détériorée pour passer à 11,9 % au deuxième trimestre de 2009 en glissement annuel, en raison de la régression des rendements unitaires et des coefficients d'occupation.

La dépréciation du dollar canadien au premier semestre de 2009 par rapport au premier semestre de 2008 a eu des retombées favorables sur les produits libellés en devises, faisant monter de 27 M\$ les produits passages intérieurs libellés en devises du premier semestre de 2009 par rapport au premier semestre de 2008.

#### **Baisse de 15,9 % des produits passages transfrontaliers par rapport au premier semestre de 2008**

Les produits passages tirés des lignes transfrontalières avec les États-Unis se chiffrent à 830 M\$ pour le premier semestre de 2009, en baisse de 158 M\$ ou 15,9 % par rapport au premier semestre de 2008, en raison d'une diminution de 12,2 % du trafic et de 4,2 % du rendement unitaire. Les premier et deuxième trimestres de 2009 ont vu des diminutions du trafic et de la capacité par rapport à un an plus tôt. Au premier semestre de 2009, la capacité a été rabattue de 9,7 % par rapport à la période correspondante de 2008. En glissement annuel, la baisse de 0,7 point du coefficient d'occupation au premier trimestre de 2009 s'est détériorée pour atteindre 3,9 % du coefficient d'occupation au deuxième trimestre de 2009, du fait notamment de la conjoncture défavorable qui a persisté. Le rendement des lignes transfrontalières s'est aussi détérioré par rapport à un an plus tôt, passant d'une baisse de 3,4 % au premier trimestre de 2009 à une baisse de 5,4 % au deuxième trimestre de 2009, par suite d'une réduction des voyages d'affaires à rendement élevé et de la concurrence accrue qui s'est exercée sur les prix en vue de maintenir le trafic. Au premier semestre de 2009, les PPSMO ont décliné de 6,9 % par rapport au premier semestre de 2008. En glissement annuel, le repli de 4,1 % des PPSMO au premier trimestre de 2009 s'est dégradé pour se fixer à une baisse de 10,2 % au deuxième trimestre de 2009, par suite des moins bons rendements et coefficients d'occupation.

La dépréciation du dollar canadien au premier semestre de 2009 par rapport au premier semestre de 2008 a eu des retombées favorables sur les produits libellés en devises, faisant monter de 45 M\$ les produits passages transfrontaliers libellés en devises du premier semestre de 2009 par rapport au premier semestre de 2008.

#### **Diminution de 11,8 % des produits passages transatlantiques par rapport au premier semestre de 2008**

Les produits passages tirés des lignes transatlantiques se chiffrent à 757 M\$ pour le premier semestre de 2009, en baisse de 101 M\$ ou 11,8 % par rapport au premier semestre de 2008, en raison d'un repli de 6,4 % du trafic et de 5,8 % du rendement unitaire. Au premier semestre de 2009, la capacité a été rabattue de 4,5 % par rapport à la période correspondante de 2008. En glissement annuel, la baisse de 2,7 points du coefficient d'occupation au premier trimestre de 2009 s'est améliorée en remontant à une baisse de 1,3 point du coefficient d'occupation au deuxième trimestre de 2009. En glissement annuel, le trafic s'est accru de 0,1 % au premier trimestre de 2009 pour baisser de 9,7 % au deuxième trimestre de 2009. Même si le rendement s'est amélioré dans l'ensemble en classe économique, ce gain a été plus qu'annulé par un repli marqué du rendement en cabines à haut rapport en raison des incitatifs tarifaires consentis en vue de stimuler le trafic à haut rendement. Au premier semestre de 2009, les PPSMO ont diminué de 7,7 % par rapport au premier semestre de 2008. En glissement annuel, la diminution de 3,4 % des PPSMO au premier trimestre de 2009 s'est détériorée pour passer à 11,0 % au deuxième trimestre de 2009, par suite de la forte chute des rendements.

La dépréciation du dollar canadien au premier semestre de 2009 par rapport au premier semestre de 2008 a eu des retombées positives sur les produits libellés en devises, faisant monter de 21 M\$ les produits passages transatlantiques libellés en devises du premier semestre de 2009 par rapport au premier semestre de 2008.

#### **Baisse de 16,4 % des produits passages transpacifiques par rapport au premier semestre de 2008**

Les produits passages tirés des lignes transpacifiques se chiffrent à 374 M\$ pour le premier semestre de 2009, en baisse de 73 M\$ ou 16,4 % par rapport au premier semestre de 2008, en raison d'un repli de 17,9 % du trafic en regard d'une croissance de 1,9 % du rendement unitaire. Au premier semestre de 2009, la capacité a été rabattue de 19,0 % par rapport à la période correspondante de 2008. En glissement annuel, l'amélioration de 6,2 % du coefficient d'occupation au premier trimestre de 2009 s'est détériorée, devenant une baisse de 3,1 points du coefficient d'occupation au deuxième trimestre de 2009, en raison surtout de la poursuite de la conjoncture défavorable. En glissement annuel, le trafic s'est accru de 10,2 % au premier trimestre de 2009 pour baisser de 4,9 % au deuxième trimestre de 2009. Même si le rendement s'est amélioré dans l'ensemble en classe économique, ce gain a été plus qu'annulé par un repli marqué du rendement en cabines à haut rapport en raison des incitatifs tarifaires consentis en vue de maintenir et stimuler le trafic à haut rendement. Le rendement s'est aussi ressenti de l'allègement des suppléments carburant par rapport à un an plus tôt. Au premier semestre de 2009, les PPSMO ont augmenté de 3,3 % par rapport au premier semestre de 2008. En glissement annuel, l'augmentation de 18,5 % des PPSMO au premier trimestre de 2009 s'est détériorée, devenant une baisse de 8,3 % au deuxième trimestre de 2009, par suite de la forte chute des rendements et coefficients d'occupation. En particulier, la fin du deuxième trimestre a connu une importante chute de trafic, surtout sur le Japon et, dans une moindre mesure, sur la Chine, conséquence notamment de la grippe H1N1.

La dépréciation du dollar canadien au premier semestre de 2009 par rapport au premier semestre de 2008 a eu des retombées favorables sur les produits libellés en devises, faisant monter de 26 M\$ les produits passages transpacifiques libellés en devises du premier semestre de 2009 par rapport au premier semestre de 2008.

#### **Diminution de 16,0 % des autres produits passages par rapport au premier semestre de 2008**

Les produits passages tirés des « autres lignes » (Pacifique-Sud, Antilles, Mexique et Amérique du Sud) se chiffrent à 398 M\$ pour le premier semestre de 2009, en baisse de 76 M\$ ou 16,0 % par rapport au premier semestre de 2008, en raison surtout d'un repli de 14,0 % du rendement unitaire et de 2,4 % du trafic. Au premier semestre de 2009, la capacité a été rabattue de 0,2 % par rapport à la période correspondante de 2008. En glissement annuel, la baisse de 2,2 % du coefficient d'occupation au premier trimestre de 2009 s'est améliorée pour se solder par une baisse de 1,2 point du coefficient d'occupation au deuxième trimestre de 2009. La capacité sur ces marchés a été considérablement réduite au deuxième trimestre de 2009 par rapport à un an plus tôt. Le deuxième trimestre de 2009 a vu une réduction globale de 6,6 % de la capacité, tandis qu'au premier trimestre de 2009, la capacité avait augmenté de 4,2 %. En glissement annuel, le rendement unitaire s'est détérioré, passant d'une baisse de 12,4 % au premier trimestre de 2009 à une baisse de 16,7 % au deuxième trimestre de 2009, en raison de l'accentuation des incitatifs tarifaires visant à stimuler le trafic, tout particulièrement en cabine de haut rapport, et de l'intensification de la concurrence sur les lignes clés par exemple entre Toronto et le Chili, ainsi que de la part de transporteurs à bas prix faisant la liaison entre l'Australie et la côte ouest américaine et dont les vols de correspondance passent par le Canada.

La dépréciation du dollar canadien au premier semestre de 2009 par rapport au premier semestre de 2008 a eu des retombées positives sur les produits libellés en devises, faisant monter de 13 M\$ les autres produits passages libellés en devises du premier semestre de 2009 par rapport au premier semestre de 2008.

#### **Baisse de 41 % des produits fret par rapport au premier semestre de 2008**

Pour le premier semestre de 2009, les produits fret se sont chiffrés à 156 M\$, soit 107 M\$ ou 41 % de moins qu'au premier semestre de 2008, en regard d'une capacité d'export de fret réduite de 15 %. Presque la moitié de la baisse des produits fret du premier semestre de 2009 vient de la réduction substantielle des suppléments carburant et de l'abandon en 2008 du service tout-cargo. La conjoncture défavorable qui a fait baisser le trafic et s'accroître la concurrence sur les prix a aussi contribué à la réduction des produits fret.

Les produits tirés des transports tout-cargo se sont repliés de 29 M\$ vu que plus aucun avion-cargo MD-11 n'était exploité au premier semestre de 2009, comparativement à un MD-11 sur l'Europe à la période correspondante de 2008. Le service tout-cargo avait été abandonné en juin 2008.



Les produits tirés du transport de fret aérien classique ont diminué de 78 M\$, soit 33 %, reflétant en cela une baisse de 20 % du trafic réseau. À l'échelle du réseau, le rendement fret par TMP a diminué de 16 % par suite de la forte réduction des suppléments carburant et de l'intensification de la concurrence tarifaire principalement sur les lignes transatlantiques et transpacifiques, qui n'a été qu'atténuée par les gains liés au change.

Parmi les facteurs à avoir contribué à la variation des produits fret du premier semestre par rapport à un an plus tôt figurent les suivants :

- Sur les lignes intérieures, les produits fret ont régressé de 42 % en regard d'une baisse de 45 % du trafic et d'une hausse de 7 % du rendement unitaire par TMP. Le principal facteur ayant joué dans la réduction du trafic fret par rapport au premier semestre de 2008 a été la résiliation du contrat de Poste Canada en septembre 2008. La capacité intérieure a été rabattue de 16 %.
- Sur les lignes transatlantiques, les produits de fret classique se sont repliés de 34 %, compte tenu d'une baisse de 17 % du trafic et de 20 % du rendement unitaire par TMP.
- Sur les lignes transpacifiques, les produits fret ont baissé de 35 %, en raison d'un repli de 18 % du trafic et de 21 % du rendement unitaire par TMP. La capacité du service transpacifique a été rabattue de 16 %.
- Le trafic réseau a diminué de 30 % par rapport au premier semestre de 2008 (compte tenu de l'incidence de l'abandon du service tout-cargo en juin 2008).
- Au premier semestre de 2009, la dépréciation du dollar canadien a eu des retombées positives de l'ordre de 11 M\$ sur la valeur des produits libellés en devises.

#### **Hausse de 3 % des autres produits par rapport au premier semestre de 2008**

Les autres produits de 496 M\$ au premier semestre de 2009 sont de 15 M\$, ou 3 %, supérieurs à ceux du premier semestre de 2008. Cette augmentation tient principalement aux produits supplémentaires de 16 M\$ tirés de la sous-location d'appareils, dont 7 M\$ sont attribuables aux retombées favorables du change sur les produits de sous-location libellés en dollars US, ainsi qu'à une augmentation de 15 M\$ des produits tirés de tiers à Vacances Air Canada, alimentée essentiellement par la hausse du trafic passagers. Ces augmentations ont été largement annulées par d'autres facteurs de moindre importance qui ont donné lieu à une diminution de 16 M\$.

#### **Baisse de 1,2 % (hausse de 5,9 %, exclusion faite de la charge de carburant) des CESMO par rapport au premier semestre de 2008**

Les charges d'exploitation se chiffrent à 5 022 M\$ pour le premier semestre de 2009, soit 492 M\$ ou 9 % de moins qu'au premier semestre de 2008. La dépréciation du dollar canadien par rapport au dollar US comparativement au premier semestre de 2008 a fait grimper les charges d'exploitation de 275 M\$ au premier semestre de 2009.

Pour le premier semestre de 2009, le coût unitaire (mesuré en CESMO) a baissé de 1,2 % par rapport au premier semestre de 2008. Si l'on fait exclusion de la charge de carburant, les CESMO ont progressé de 5,9 % en glissement annuel.

Les répercussions défavorables de la dépréciation du dollar canadien par rapport au dollar US comptent pour environ 60 % de la croissance des CESMO (exclusion faite de la charge de carburant comptant) au premier semestre de 2009. Outre les effets du change, ont aussi joué dans la croissance des CESMO (exclusion faite de la charge de carburant) la hausse des coûts de propriété unitaires, qui rend compte des investissements réalisés par Air Canada dans l'achat de nouveaux appareils, les majorations tarifaires au titre du CAC de Jazz et les réductions de capacité.

Le tableau ci-après compare les charges d'exploitation par siège-mille offert par Air Canada pour le premier semestre de 2009 à celles de la période correspondante de 2008.

(en cents par siège-mille offert)	Premiers semestres		Variation	
	2009	2008	(¢)	(%)
Salaires	2,64	2,49	0,15	6,0
Charges sociales	0,50	0,61	(0,11)	(18,0)
Coûts de propriété (LAA) <sup>1)</sup>	1,73	1,53	0,20	13,1
Redevances aéroportuaires	1,65	1,60	0,05	3,1
CAC de Jazz	1,75	1,51	0,24	15,9
Maintenance avions	1,31	1,21	0,10	8,3
Restauration et fournitures connexes	0,49	0,51	(0,02)	(3,9)
Communications et technologies de l'information	0,56	0,47	0,09	19,1
Commissions	0,31	0,32	(0,01)	(3,1)
Autres	2,56	2,50	0,06	2,4
<b>Charges d'exploitation, exclusion faite de la charge de carburant<sup>2)</sup></b>	<b>13,50</b>	<b>12,75</b>	<b>0,75</b>	<b>5,9</b>
Carburant avions	4,08	5,04	(0,96)	(19,0)
<b>Total des charges d'exploitation</b>	<b>17,58</b>	<b>17,79</b>	<b>(0,21)</b>	<b>(1,2)</b>

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

2) Voir la rubrique 17, Mesures financières hors PCGR, pour un complément d'information.

Suit un résumé des principaux facteurs à avoir influé sur les charges d'exploitation du premier semestre par rapport à un an plus tôt :

#### **Baisse de 25 % de la charge de carburant par rapport au premier semestre de 2008**

La facture de kérosène s'est chiffrée à 1 165 M\$ au premier semestre de 2009, en baisse de 398 M\$ ou 25 % par rapport au premier semestre de 2008. Parmi les facteurs à avoir contribué à la variation de la charge de carburant du premier semestre par rapport à un an plus tôt, figurent :

- La baisse du prix de base du kérosène, responsable d'une diminution de 735 M\$.
- Une diminution des volumes consommés, attribuable notamment à l'incidence de l'abandon du service tout-cargo en juin 2008, responsable d'une baisse de 171 M\$.

Ces diminutions ont été en partie annulées par :

- Des pertes de couverture sur le carburant de 240 M\$ au premier semestre de 2009, comparativement à des gains de couverture de 126 M\$ au premier semestre de 2008, soit une variation défavorable de 366 M\$ par rapport au premier semestre de 2008.
- Les répercussions défavorables de la dépréciation du dollar canadien par rapport au dollar américain, qui ont fait augmenter de 142 M\$ la charge de carburant du premier semestre de 2009.

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

(en millions de dollars canadiens, sauf indication contraire)	Premiers semestres		Variation	
	2009	2008	(\$)	(%)
Charge de carburant selon les PCGR <sup>1)</sup>	1 159 \$	1 555 \$	(396) \$	(25)
<b>Ajouter</b> : Gains (pertes) de couverture sur le carburant incorporés à la charge de carburant	(240)	126	(366)	(290)
<b>Ajouter</b> : Montant net des règlements en espèces à l'échéance de dérivés liés au carburant (désignés au titre de la comptabilité de couverture ou de couvertures économiques) <sup>2)</sup>	62	(145)	207	143
<b>Coût économique du carburant – hors PCGR<sup>3)</sup></b>	<b>981 \$</b>	<b>1 536 \$</b>	<b>(555) \$</b>	<b>(36)</b>
Consommation de carburant (en milliers de litres)	1 697 017	1 892 640	(195 623)	(10)
Coût du litre de carburant (en cents) – selon les PCGR	68,3	82,2	(13,8)	(17)
Coût du litre de carburant (en cents) – exclusion faite des couvertures sur le carburant	54,2	88,8	(34,6)	(39)
Coût économique du litre de carburant (en cents) – hors PCGR <sup>3)</sup>	57,8	81,2	(23,3)	(29)

- 1) Ne comprend pas le carburant de transporteurs tiers exerçant leurs activités au titre de contrats d'achat de capacité autres que le CAC de Jazz.
- 2) Ne comprend pas les contrats de couverture de 172 M\$ résiliés par anticipation au premier trimestre de 2009 et couvrant la consommation de carburant de 2009 et 2010.
- 3) Le coût économique du carburant est une mesure hors PCGR utilisée par Air Canada qui ne saurait se comparer 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, tant pour les couvertures désignées au titre de la comptabilité de couverture que pour les couvertures économiques. Il fait exclusion des gains et pertes comptables hors trésorerie relatifs à des instruments dérivés liés au carburant.

### Salaires et charges sociales de 896 M\$ au premier semestre de 2009, en baisse de 65 M\$, ou 7 %, par rapport au premier semestre de 2008

Les salaires totalisent 753 M\$ pour le premier semestre de 2009, en recul de 18 M\$ ou 2 % par rapport au premier semestre de 2008. Parmi les facteurs à avoir contribué à la variation des charges salariales du premier semestre par rapport à un an plus tôt, figurent notamment :

- Une diminution moyenne de l'effectif de 1 353 ETP, soit 5,6 %, par suite surtout de la réduction de 7,8 % de la capacité en SMO.
- Une réduction de 5 M\$ des charges liées aux heures supplémentaires effectuées par les services d'escalaire par rapport à la période correspondante de 2008, attribuable principalement aux intempéries de moindre ampleur qui ont sévi au premier semestre de 2009 comparativement à la même période en 2008.

Ces diminutions ont été atténuées par :

- Une augmentation d'environ 2,6 % du salaire moyen par rapport au premier semestre de 2008.
- Une provision de 24 M\$ au premier semestre de 2009 au titre des programmes de réduction des effectifs et, notamment, du programme *Une réussite partagée*, contre 13 M\$ au premier semestre de 2008.

Les charges sociales se chiffrent à 143 M\$ pour le premier semestre de 2009, en baisse de 47 M\$, ou 25 %, par rapport au premier semestre de 2008, par suite surtout de la réduction des charges de retraite et charges complémentaires de retraite dans la foulée de la révision des hypothèses actuarielles.

**Augmentation de 7 % des frais payés au titre du CAC de Jazz par rapport au premier semestre de 2008**

Les frais payés à Jazz au titre du contrat d'achat de capacité se sont chiffrés à 500 M\$ au premier semestre de 2009, contre 468 M\$ au premier semestre de 2008, en hausse de 32 M\$ ou 7 %. Cette hausse en glissement annuel tient surtout à l'effet défavorable du change, qui a fait augmenter de 30 M\$ les frais au titre du CAC de Jazz libellés en dollars US, ainsi qu'à l'augmentation de 20 M\$ des tarifs prévue au CAC de Jazz par rapport à la période correspondante de 2008. Ces augmentations ont été atténuées par la réduction du nombre de vols, responsable d'une diminution de 18 M\$ des coûts d'achat de capacité comparativement au premier semestre de 2008.

**Augmentation de 4 % des coûts de propriété par rapport au premier semestre de 2008**

Les coûts de propriété (amortissement et loyers d'avions) se montent à 493 M\$ pour le premier semestre de 2009, en progression de 17 M\$, ou 4 %, par rapport au premier semestre de 2008. Parmi les facteurs à avoir contribué à la variation des coûts de propriété du premier semestre par rapport à un an plus tôt, figurent :

- L'ajout de nouveaux appareils de type 777 de Boeing au parc en service d'Air Canada, qui a compté pour une hausse de 28 M\$.
- L'effet de la dépréciation du dollar canadien vis-à-vis du dollar US, qui a fait monter de 26 M\$ les loyers d'avions.

Ces augmentations ont été atténuées par :

- La variation de la valeur résiduelle des avions, entraînée par la dépréciation du dollar canadien vis-à-vis du dollar US, qui a fait baisser la charge d'amortissement de 23 M\$.
- Une diminution de 10 M\$ des loyers d'avions, par suite de l'abandon du service tout-cargo, vu qu'aucun avion-cargo MD-11 n'a été exploité au premier semestre de 2009, contre un MD-11 au premier semestre de 2008. Le service tout-cargo avait été abandonné en juin 2008.
- Des charges de 4 M\$ liées à la restitution d'un 767-300 de Boeing et de deux A319 d'Airbus à leurs locataires au premier semestre de 2008. Aucune charge de cette nature n'a été engagée au premier semestre de 2009.

**Diminution de 5 % des autres charges d'exploitation par rapport au premier semestre de 2008**

Les autres charges d'exploitation se chiffrent à 735 M\$ pour le premier semestre de 2009, soit 37 M\$ ou 5 % de moins qu'au premier semestre de 2008. Parmi les facteurs à avoir contribué à la variation des autres charges du premier semestre par rapport à un an plus tôt, figurent :

- La réduction des frais de carte de crédit par rapport à la période correspondante de 2008, principalement attribuable à la baisse des ventes de passages.
- Une augmentation de 23 M\$ des frais liés à la portion terrestre des forfaits de Vacances Air Canada, venant surtout d'une hausse du trafic passagers par rapport au premier semestre de 2008 et de l'incidence de la dépréciation du dollar canadien vis-à-vis du dollar US sur la portion terrestre des frais de Vacances Air Canada.
- La diminution de 44 M\$ des « autres charges » d'exploitation, qui rend compte de plusieurs mesures de compression et, notamment, de l'incidence des réductions de capacité. Elle traduit aussi des ajustements favorables de 14 M\$ liés aux taux réalisés sur les opérations de change libellées en devises.

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

(en millions de dollars canadiens)	Premiers Semestres		Variation	
	2009	2008	(\$)	(%)
Cartes de crédit	88 \$	103 \$	(15) \$	(15)
Location et entretien d'immeubles	63	68	(5)	(7)
Portion terrestre des forfaits de Vacances Air Canada	172	149	23	15
Services d'escale	93	89	4	4
Frais d'équipages (restauration, transport et hébergement)	58	58	-	-
Frais et services divers	54	54	-	-
Autres charges	207	251	(44)	(18)
	<b>735 \$</b>	<b>772 \$</b>	<b>(37) \$</b>	<b>(5)</b>

### Charges hors exploitation de 189 M\$ au premier semestre de 2009

Les charges hors exploitation se chiffrent à 189 M\$ pour le premier semestre de 2009, contre des produits hors exploitation de 21 M\$ au premier semestre de 2008. Parmi les facteurs à avoir contribué à la variation des charges hors exploitation du premier semestre par rapport à un an plus tôt, figurent les suivants :

- Le gain lié aux ajustements de juste valeur des instruments dérivés se chiffre à 69 M\$ pour le premier semestre de 2009, contre un gain de 153 M\$ au trimestre correspondant de 2008. Le gain hors trésorerie évalué à la valeur de marché sur les instruments financiers constaté au premier semestre de 2009 est principalement lié à la variation de la juste valeur des dérivés liés au carburant.
- La hausse de 85 M\$ des intérêts débiteurs nets par rapport au premier semestre de 2008, attribuable aux éléments suivants :
  - Une diminution de 22 M\$ des intérêts capitalisés par rapport à la période comparable de 2008.
  - Une diminution de 23 M\$ des intérêts créditeurs attribuable à la fois à la baisse des soldes de trésorerie et au recul des taux d'intérêt.
  - Une augmentation de 40 M\$ des intérêts débiteurs en partie due aux nouveaux financements réalisés au premier semestre de 2009 par rapport à la période correspondante de 2008 et aux répercussions défavorables du change sur les intérêts débiteurs. En outre, pour le premier semestre de 2009, la Société a inscrit une charge de 17 M\$ liée à la cession-bail d'un 777 de Boeing ainsi qu'une charge de 9 M\$ liée à la résiliation des contrats de location-acquisition de deux A340 d'Airbus et à la vente ultérieure de ces appareils. Ces augmentations ont été atténuées par une réduction des intérêts débiteurs sur les acomptes avant livraison sur des 777 de Boeing par rapport à la période correspondante de 2008.
- Au premier semestre de 2009, Air Canada a inscrit une charge de dépréciation de 67 M\$ liée à des coûts antérieurement capitalisés qui avaient été engagés dans le cadre de l'élaboration d'un nouveau système de réservations appelé Polaris. La Société travaille actuellement à la mise en œuvre de certains éléments de la solution comme les technologies liées au Web et à la tarification, mais a suspendu les activités concernant la mise en œuvre du nouveau système de réservation.
- Au premier semestre de 2008, Air Canada avait inscrit une charge de dépréciation de 38 M\$ liée au retrait du service de sa flotte de 767-200 de Boeing.

### Gain de change de 254 M\$ au premier semestre de 2009

Pour le premier semestre de 2009, la Société a inscrit un gain de change de 254 M\$, contre une perte de change de 41 M\$ au premier semestre de 2008. Le gain du premier semestre de 2009 est attribuable à l'appréciation du dollar canadien entre le 31 décembre 2008 et le 30 juin 2009. Pour 1 \$ US, le taux de change à midi, le 30 juin 2009, était de 1,1625 \$ CA, tandis qu'il était de 1,2246 \$ CA le 31 décembre 2008, à midi.

**Charge d'impôts de 1 M\$ au premier semestre de 2009**

Air Canada a inscrit une charge d'impôts de 1 M\$ pour le premier semestre de 2009. L'avantage lié aux actifs d'impôts futurs attribuable à cette perte de 2009 a été contrebalancé par une provision pour moins-value. Une charge d'impôts de 10 M\$ avait été inscrite au premier semestre de 2008 sur une perte avant impôts de 156 M\$, vu qu'aucune économie d'impôt n'avait pu être inscrite à l'égard de la provision pour enquêtes sur le fret.

**7. Parc aérien**

Le tableau ci-après présente les modifications réelles et projetées au parc d'Air Canada (exclusion faite des appareils exploités par Jazz) :

	Réel					Projeté							
	31 décembre 2008	Nouvelles livraisons	Sous-locations à des tiers	Restitutions d'avions loués	Remisages	30 juin 2009	Nouvelles livraisons	Sous-locations à des tiers	Restitutions d'avions loués	Remisages	31 décembre 2009	Modifications au parc projetées pour 2010	31 décembre 2010
<b>Plan relatif au parc</b>													
777-300 de Boeing	10	1	-	-	-	11	1	-	-	-	12	-	12
777-200 de Boeing	6	-	-	-	-	6	-	-	-	-	6	-	6
767-300 de Boeing	30	-	-	-	-	30	-	-	-	-	30	-	30
A330-300 d'Airbus	8	-	-	-	-	8	-	-	-	-	8	-	8
A321 d'Airbus	10	-	-	-	-	10	-	-	-	-	10	-	10
A320 d'Airbus	41	-	-	-	-	41	-	-	-	-	41	-	41
A319 d'Airbus	35	-	-	-	-	35	-	-	-	-	35	-	35
E190 d'Embraer	45	-	-	-	-	45	-	-	-	-	45	-	45
E175 d'Embraer	15	-	-	-	-	15	-	-	-	-	15	-	15
<b>Total</b>	<b>200</b>	<b>1</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>201</b>	<b>1</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>202</b>	<b>-</b>	<b>202</b>
<b>Âge moyen (en années)</b>	<b>8,8</b>					<b>9,3</b>					<b>9,7</b>		<b>10,7</b>

En juillet 2009, Air Canada a pris livraison du dernier 777-300ER de Boeing qu'elle avait prévu ajouter à son parc aérien au titre d'un contrat de location-exploitation de dix ans.

**Programme de réaménagement des cabines**

C'est en 2006 qu'Air Canada a lancé le programme de réaménagement intérieur de ses appareils existants (767-300 de Boeing et A330-300, A321, A320 et A319 d'Airbus) en vue d'offrir à sa clientèle un produit de qualité supérieure. Air Canada a depuis terminé le réaménagement des cabines de la totalité de ses appareils en service, hormis trois 767-300ER de Boeing dont la Société n'entend pas réaménager les cabines. Les nouveaux appareils d'Embraer et 777 de Boeing ont été livrés déjà équipés des nouveaux sièges et systèmes de divertissement de bord.

**8. Gestion financière et gestion du capital**
**8.1 Situation financière**

Le tableau ci-après présente le bilan condensé d'Air Canada aux 30 juin 2009 et 31 décembre 2008.

(en millions de dollars canadiens)	30 juin 2009	31 décembre 2008
<b>Actif</b>		
Trésorerie, équivalents de trésorerie et placements à court terme	907 \$	1 005 \$
Autres actifs à court terme	1 193	1 398
Actif à court terme	2 100	2 403
Immobilisations corporelles	7 180	7 469
Actifs incorporels	926	997
Dépôts et autres actifs	507	495
	<b>10 713 \$</b>	<b>11 364 \$</b>
<b>Passif</b>		
Passif à court terme	3 503 \$	3 678 \$
Dette à long terme et obligations locatives	4 438	4 691
Passif au titre des prestations de retraite et d'avantages complémentaires	1 368	1 585
Autres passifs à long terme	449	458
	<b>9 758</b>	<b>10 412</b>
<b>Participation sans contrôle</b>	<b>194</b>	<b>190</b>
<b>Capitaux propres</b>	<b>761</b>	<b>762</b>
	<b>10 713 \$</b>	<b>11 364 \$</b>

Les mouvements des actifs et passifs à court terme sont décrits plus loin à la rubrique *Fonds de roulement*.

Les immobilisations corporelles se chiffrent à 7 180 M\$ en date du 30 juin 2009, soit 289 M\$ de moins qu'au 31 décembre 2008. Cette réduction résulte surtout de la charge d'amortissement de 291 M\$ inscrite au premier semestre de 2009 et de la vente de deux A340 d'Airbus, atténuée par les nouvelles immobilisations corporelles.

La dette à long terme et les obligations locatives, y compris la partie échéant à moins d'un an, s'établissent à 5 001 M\$ au 30 juin 2009, soit 353 M\$ de moins qu'au 31 décembre 2008. Cette baisse s'explique principalement par l'appréciation du dollar canadien et les retombées positives de 268 M\$ qu'elle a eues sur la dette et les obligations locatives d'Air Canada libellées en dollars US. L'incidence des emprunts supplémentaires de 343 M\$ ainsi que la cession-bail d'un 777 de Boeing comptabilisé comme un contrat de location-acquisition, qui ont fait monter de 158 M\$ la dette à long terme, ont été plus qu'annulées par les remboursements de 600 M\$ sur la dette à long terme et les obligations locatives.

La baisse de 217 M\$ du passif au titre des prestations de retraite et d'avantages complémentaires par rapport au 31 décembre 2008 est surtout attribuable à une capitalisation de 212 M\$ supérieure à la charge de retraite au premier semestre de 2009. On se reportera à la rubrique 9.6 du rapport de gestion de 2008 d'Air Canada daté du 13 février 2009 ainsi qu'à la rubrique 8.7 du présent rapport de gestion pour une analyse des obligations de capitalisation des régimes de retraite d'Air Canada.



## 8.2 Dette nette ajustée

Le tableau ci-après présente les soldes de dette nette ainsi que le ratio de la dette nette à la dette nette majorée des capitaux propres d'Air Canada au 30 juin 2009 et au 31 décembre 2008.

(en millions de dollars canadiens)	30 juin 2009	31 décembre 2008	Variation (\$)
Total de la dette à long terme et des obligations locatives	4 438 \$	4 691 \$	(253) \$
Partie échéant à moins d'un an de la dette à long terme et des obligations locatives	563	663	(100)
Total de la dette à long terme et des obligations locatives, y compris la partie échéant à moins d'un an	5 001	5 354	(353)
Participation sans contrôle	194	190	4
Moins trésorerie, équivalents de trésorerie et placements à court terme	(907)	(1 005)	98
<b>Dette nette et participation sans contrôle</b>	<b>4 288</b>	<b>4 539</b>	<b>(251)</b>
Contrats de location-exploitation immobilisés <sup>1)</sup>	2 370	2 093	277
<b>Dette nette et participation sans contrôle, montant ajusté</b>	<b>6 658</b>	<b>6 632</b>	<b>26</b>
Moins le financement d'acomptes avant livraison compris dans la dette à long terme	-	(81)	81
<b>Dette nette et participation sans contrôle, montant ajusté, exclusion faite du financement d'acomptes avant livraison</b>	<b>6 658 \$</b>	<b>6 551 \$</b>	<b>107 \$</b>
<b>Capitaux propres</b>	<b>761 \$</b>	<b>762 \$</b>	<b>(1) \$</b>
<b>Ratio ajusté de la dette nette à la dette nette majorée des capitaux propres, exclusion faite du financement d'acomptes avant livraison</b>	<b>89,7 %</b>	<b>89,6 %</b>	<b>0,1 pts</b>

1) La dette nette ajustée est une mesure hors PCGR utilisée par la Société qui ne saurait se comparer aux mesures présentées par d'autres sociétés ouvertes. La Société inclut les contrats de location-exploitation immobilisés, car c'est là un moyen courant dans le secteur d'attribuer une valeur aux obligations au titre de contrats de location-exploitation. La pratique courante dans le secteur consiste à multiplier les frais annualisés de location avions par 7,5. Cette définition du capital est propre à la Société et pourrait ne pas se comparer à des mesures analogues présentées par d'autres sociétés ouvertes. Les loyers d'avions se sont élevés à 316 M\$ pour la période de 12 mois terminée le 30 juin 2009 et à 279 M\$ pour l'exercice terminé le 31 décembre 2008. Les frais de location avions tiennent compte des loyers tirés de la sous-location d'appareils à des tiers. Les produits de sous-location associés à ces locations avions sont incorporés dans les « autres » produits de l'état consolidé des résultats d'Air Canada.

Au 30 juin 2009, le montant ajusté de la dette nette et de la participation sans contrôle, y compris les contrats de location-exploitation immobilisés et excluant le financement d'acomptes avant livraison, a augmenté de 107 M\$ par rapport au 31 décembre 2008. La hausse des contrats de location-exploitation immobilisés, essentiellement attribuable aux effets défavorables du change sur les loyers d'avions libellés en dollars US ainsi qu'aux opérations de cession-bail d'appareils 777 de Boeing réalisées en 2008 et au premier trimestre de 2009, a été largement contrebalancée par une baisse du montant net de la dette. La dette nette a profité de l'appréciation du dollar canadien et de la baisse des emprunts libellés en dollars US qui en a résulté.

Le ratio ajusté de la dette nette à la dette nette majorée des capitaux propres d'Air Canada a augmenté, passant de 89,6 % au 31 décembre 2008 à 89,7 % au 30 juin 2009, soit à peu près le même niveau qu'au 31 décembre 2008.

### 8.3 Situation de trésorerie

Le risque d'illiquidité correspond au risque que la Société éprouve des difficultés à honorer les engagements liés à ses passifs financiers et autres obligations contractuelles. La Société contrôle et gère le risque d'illiquidité en préparant des prévisions de trésorerie à cycle continu, en surveillant l'état et la valeur des actifs disponibles pour garantir les arrangements de financement, en préservant sa marge de manœuvre relativement à ces arrangements et en établissant des programmes pour surveiller et observer les conditions des ententes de financement. À cet égard, la Société a pour objectif principal de maintenir un solde minimum de trésorerie non affectée supérieur à un niveau de liquidité cible de 15 % des produits d'exploitation annuels. Au 31 juillet 2009, la trésorerie, les équivalents de trésorerie et les placements à court terme se chiffraient à 1,32 G\$, soit 13 % des produits d'exploitation annuels de 2008.

La direction croit que les faits marquants décrits plus haut à la rubrique 4 amélioreront la situation de la Société en ce qui a trait au risque d'illiquidité. Cette dernière demeure toutefois exposée à certains risques liés à la conjoncture actuelle, notamment des risques liés à la volatilité du prix du carburant sur le marché, au change et aux taux d'intérêt ainsi qu'aux clauses restrictives des montages financiers et autres contrats auxquels la Société est partie. Au premier semestre de 2009, le repli de la demande pour les services de transport de passagers et de fret aérien de la Société s'est poursuivi sur les marchés nationaux et internationaux, et la Société s'attend à ce que la demande demeure fragile pour le reste de l'exercice. La grippe H1N1 pourrait aussi continuer d'influer sur la demande de voyages par avion. La Société surveille le risque lié à cette grippe, mais elle n'est cependant pas en mesure de prévoir si son incidence sur ses activités sera importante. Même si Air Canada a obtenu du financement, comme il est indiqué plus haut à la rubrique 4, et qu'elle ne prévoit pas réaliser d'autres montages financiers importants dans l'année qui vient, les marchés du crédit restent comprimés. De plus, étant donné les conditions et les engagements des arrangements de financement en cours, la Société ne pourra affecter, le cas échéant, qu'un nombre limité d'actifs en garantie de montages financiers supplémentaires ou d'autres opérations similaires. Ces facteurs ont eu une incidence sur la vulnérabilité d'Air Canada au risque d'illiquidité et ils pourraient continuer d'en avoir une. La présente rubrique met à jour les informations fournies pour la fin de l'exercice 2008 et doit être lue en parallèle avec la rubrique 9.3 du rapport de gestion de 2008 d'Air Canada daté du 13 février 2009. On se reportera à la rubrique 8.6 du présent rapport de gestion pour un complément d'information sur les obligations contractuelles d'Air Canada.

À ce jour en 2009 (faits marquants de la rubrique 4 ci-dessus compris), la direction a continué de mettre en œuvre diverses initiatives et d'élaborer des plans afin de gérer les risques d'exploitation et d'illiquidité auxquels elle est exposée du fait de la conjoncture, notamment les montages financiers décrits à la rubrique 4 du présent rapport de gestion, des mesures de compression des coûts et des ajustements de la capacité dans le but de mieux assortir l'offre à la demande passagers. Cependant, la structure de coûts de la Société est telle que les variations des coûts fixes ne sont pas nécessairement proportionnelles aux changements de la capacité à court terme.

#### Obligations au titre de la capitalisation des régimes de retraite

On se reportera à la rubrique 9.6 du rapport de gestion de 2008 d'Air Canada daté du 13 février 2009 ainsi qu'à la rubrique 8.7 du présent rapport de gestion pour une analyse des obligations d'Air Canada au titre de la capitalisation de ses régimes de retraite.

#### Modification des ententes concernant les cartes de crédit

La Société a conclu diverses ententes visant le traitement des opérations par carte de crédit de ses clients, comme il est plus amplement décrit à la rubrique 9.3 du rapport de gestion de 2008 d'Air Canada daté du 13 février 2009. Au deuxième trimestre de 2009 et en juillet 2009, la Société s'est entendue avec l'un de ses principaux fournisseurs pour modifier certaines ententes concernant le traitement des cartes de crédit. En vertu de ces modifications, le niveau de trésorerie non affectée qu'Air Canada doit maintenir (selon la définition donnée par l'entente et fondé en général sur les soldes de trésorerie et équivalents de trésorerie et de placements à court terme) a été ramené à 800 M\$ (contre 1 300 M\$ avant les modifications) et Air Canada doit donner à son fournisseur des dépôts qui s'accumuleront avec le temps et des garanties. L'événement déclencheur découlant du ratio de couverture de la dette ne s'applique plus aux termes de l'entente modifiée. Si Air Canada maintient un niveau de trésorerie non affectée de plus de 1 200 M\$ pendant deux mois consécutifs, le niveau de trésorerie non affectée requis passera à 1 100 M\$, et le fournisseur restituera alors à Air Canada tous les dépôts et garanties que cette dernière aurait pu avoir fournis. Tant que le solde de trésorerie non affecté demeurera au moins égal à 1 100 M\$, Air Canada n'aura aucune obligation de fournir des dépôts ou des garanties au fournisseur. Aux termes des modifications convenues en juillet 2009, si le solde de trésorerie non affectée de la Société s'établit à moins de 1 100 M\$, son obligation de verser des dépôts au fournisseur de

la Société sera plafonnée à 75 M\$ à condition que le solde de trésorerie non affectée soit d'au moins 800 M\$. Au 30 juin 2009, un dépôt de 27 M\$ a été effectué aux termes des ententes, en progression vers le plafond de 75 M\$ dont il est question ci-haut au 31 juillet 2009. Les dépôts visés par les ententes sont comptabilisés dans les charges payées d'avance et autres actifs à court terme au bilan consolidé d'Air Canada.

### Enquêtes sur le fret

Des poursuites pourraient être intentées à l'encontre de la Société relativement aux allégations de tarification fret anticoncurrentielle décrites à la rubrique 18 du rapport de gestion de 2008 d'Air Canada daté du 13 février 2009. L'estimation provisoire inscrite par la Société en 2008 se fonde sur l'avancement actuel des enquêtes et des procédures ainsi que de l'évaluation, par la Société, de l'issue possible de certaines d'entre elles. Cette provision ne vise pas les procédures intentées dans tous les territoires de compétence, mais seulement celles pour lesquelles la Société dispose de suffisamment d'information. La direction a déterminé qu'il est actuellement impossible de prédire avec certitude l'issue de toutes les procédures. D'autres provisions substantielles pourraient devoir être constituées. Des montants pourraient devenir exigibles au cours de l'exercice et différer en substance de l'estimation provisoire de la direction.

### Fonds de roulement

Une gestion active du fonds de roulement est essentielle pour assurer la trésorerie nécessaire à la poursuite des objectifs de croissance de la liquidité. Le tableau ci-après fournit un complément d'information sur le fonds de roulement d'Air Canada au 30 juin 2009 par rapport au 31 décembre 2008.

(en millions de dollars canadiens)	30 juin 2009	31 décembre 2008	Variation (\$)
Trésorerie et placements à court terme	907 \$	1 005 \$	(98) \$
Débiteurs	748	702	46
Dépôts de garantie pour dérivés liés au carburant	109	328	(219)
Autres actifs à court terme	336	368	(32)
Créditeurs et charges à payer	(1 282)	(1 262)	(20)
Dérivés liés au carburant figurant dans le passif à court terme	(110)	(420)	310
Produits passages perçus d'avance	(1 548)	(1 333)	(215)
Partie échéant à moins d'un an de la dette à long terme et des obligations locatives	(563)	(663)	100
	<b>(1 403) \$</b>	<b>(1 275) \$</b>	<b>(128) \$</b>

Le fonds de roulement négatif de 1 403 M\$ s'est détérioré de 128 M\$ par rapport au 31 décembre 2008. Cette variation du fonds de roulement est surtout attribuable aux facteurs suivants :

- Des cotisations de retraite de 221 M\$ pour le premier semestre de 2009.
- Des remboursements de la dette à long terme de 486 M\$ pour le premier semestre de 2009, dont 83 M\$ sont liés au remboursement final du financement avant livraison d'un appareil 777 de Boeing et 73 M\$ à la résiliation de contrats de location-acquisition de deux appareils A340 d'Airbus.
- L'incidence des dépenses en immobilisations de 156 M\$ au premier semestre de 2009.
- Le produit net de 267 M\$ tiré d'opérations de financement qui portaient entre autres sur la livraison d'un appareil 777 de Boeing, sur des pièces de rechange et sur des réacteurs de rechange.
- Le produit net de 44 M\$ tiré de la cession-bail d'un 777 de Boeing, représentant un produit de cession-bail de 172 M\$ dont a été déduit le remboursement de la dette liée à l'appareil de 128 M\$, dont des frais de remboursement anticipé de 14 M\$.
- Le produit de 91 M\$ tiré de la vente de deux A340 d'Airbus, déduction faite des paiements liés à la résiliation des contrats de location-acquisition dont il est question plus haut.
- La prolongation jusqu'en 2013 d'un prêt à court terme de 82 M\$ (75 M\$ US) conclu en 2008 et dont l'échéance initiale était prévue pour 2009, ce qui lui a valu son reclassement dans les prêts à long terme.

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

Les instruments financiers dérivés qu'Air Canada utilise comme éléments de couverture, comme les swaps et les options de vente intégrées à des tunnels, l'exposent parfois à fournir des dépôts de garantie. La chute dramatique des prix du carburant observée au quatrième trimestre de 2008 a fait considérablement baisser la juste valeur du portefeuille de couvertures sur le carburant de la Société. Lorsque la juste valeur en faveur des contreparties de certains dérivés liés au carburant dépasse les seuils de crédit que la Société a établis avec elles, la Société doit déposer une garantie auprès de ces contreparties. Au 31 juillet 2009, la Société avait déposé au total 99 M\$ en garanties auprès de contreparties (109 M\$ au 30 juin 2009, 181 M\$ au 31 mars 2009 et 328 M\$ au 31 décembre 2008). On se reportera à la rubrique 12 du rapport de gestion de 2008 d'Air Canada daté du 13 février 2009 et à la rubrique 10 ci-après pour une analyse du risque lié au prix du carburant.

**8.4 Flux de trésorerie consolidés**

Le tableau ci-après renseigne sur les flux de trésorerie de la Société pour les périodes indiquées :

(en millions de dollars canadiens)	Deuxièmes trimestres			Premiers semestres		
	2009	2008	Variation (\$)	2009	2008	Variation (\$)
Rentrées (sorties) de fonds nettes liées aux activités d'exploitation	(40) \$	78 \$	(118) \$	(308) \$	72 \$	(380) \$
Dépôts de garantie sur dérivés liés au carburant, montant net	62	-	62	209	-	209
Variation du fonds de roulement hors trésorerie	(113)	136	(249)	176	372	(196)
Flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation	(91)	214	(305)	77	444	(367)
Nouvelles immobilisations corporelles	(49)	(225)	176	(156)	(628)	472
<b>Flux de trésorerie disponibles <sup>1)</sup></b>	<b>(140)</b>	<b>(11)</b>	<b>(129)</b>	<b>(79)</b>	<b>(184)</b>	<b>105</b>
Produit d'opérations de cession-bail	-	297	(297)	172	708	(536)
Placements à court terme	68	(165)	233	87	(66)	153
Autres	61	10	51	66	62	4
<b>Flux de trésorerie liés aux activités d'investissement (exclusion faite des nouvelles immobilisations corporelles)</b>	<b>129</b>	<b>142</b>	<b>(13)</b>	<b>325</b>	<b>704</b>	<b>(379)</b>
Emprunts	76	126	(50)	343	313	30
Réduction de la dette à long terme et des obligations locatives	(177)	(319)	142	(600)	(641)	41
<b>Flux de trésorerie liés aux activités de financement</b>	<b>(101)</b>	<b>(193)</b>	<b>92</b>	<b>(257)</b>	<b>(328)</b>	<b>71</b>
Augmentation (diminution) nette de la trésorerie et des équivalents de trésorerie	(112)	(62)	(50)	(11)	192	(203)
Augmentation (diminution) nette des placements à court terme	(68)	165	(233)	(87)	66	(153)
<b>Augmentation (diminution) nette de la trésorerie, des équivalents de trésorerie et des placements à court terme</b>	<b>(180) \$</b>	<b>103 \$</b>	<b>(283) \$</b>	<b>(98) \$</b>	<b>258 \$</b>	<b>(356) \$</b>

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

Les flux de trésorerie disponibles d'Air Canada pour le deuxième trimestre de 2009 ont régressé de 129 M\$ par rapport au deuxième trimestre de 2008. L'incidence de la réduction de 176 M\$ des dépenses en immobilisations au deuxième trimestre de 2009 a été plus qu'annulée par la réduction de 305 M\$ des flux de trésorerie d'exploitation par rapport au deuxième trimestre de 2008. La baisse des flux de trésorerie d'exploitation par rapport à il y a un an s'explique surtout par les variations des soldes de fonds de roulement hors trésorerie liées à la baisse des produits passages perçus d'avance, ainsi que par l'expiration de l'entente de paiement anticipé d'Aéroplan. Les flux de trésorerie disponibles d'Air Canada se sont améliorés de 105 M\$ au premier semestre de 2009 par rapport à la période correspondante de 2008. Cette amélioration est liée à une réduction des dépenses en immobilisations attribuable au moins grand nombre de livraisons d'avions

en 2009. La baisse des flux de trésorerie d'exploitation rend compte de la détérioration des résultats d'exploitation d'Air Canada et de l'incidence de la hausse des cotisations patronales au titre du coût des services passés dans les régimes de retraite de la Société.

## 8.5 Dépenses en immobilisations et contrats de financement connexes

Au 30 juin 2009, la Société avait des engagements en cours auprès de The Boeing Company (« Boeing ») relativement à l'acquisition de 37 appareils 787 de Boeing. Après le 30 juin 2009, la Société et Boeing ont convenu de modifier la convention d'achat des appareils 787 de façon à ramener de 23 à 13 le nombre d'options d'achat de 787 et à prévoir des droits d'achat visant dix 787. La Société a encore des commandes fermes pour trente-sept 787. La Société et Boeing ont également convenu de modifier certaines modalités commerciales afin de réviser certaines dates de livraison et de permettre certains ajustements financiers. La livraison du premier 787 est à présent prévue pour le deuxième semestre de 2013. La Société détient toujours des droits d'achat sur dix-huit 777 de Boeing.

Le tableau ci-dessous présente les projections de dépenses en immobilisations prévues et engagées, y compris les répercussions des opérations financières qui se sont produites après le 30 juin 2009, pour le reste de 2009, les quatre exercices subséquents ainsi qu'après 2013.

(en millions de dollars canadiens)	Reste de 2009	2010	2011	2012	2013	Par la suite
Dépenses projetées et faisant l'objet d'un engagement	26 \$	53 \$	49 \$	115 \$	733 \$	3 864 \$
Dépenses projetées, planifiées mais ne faisant pas l'objet d'un engagement	51	77	80	132	112	
Total des dépenses projetées <sup>1)2)</sup>	77	130	129	247	845	
Financement projeté à l'égard des dépenses faisant l'objet d'un engagement	-	-	-	-	(584)	
<b>Total des dépenses projetées, déduction faite du financement</b>	<b>77 \$</b>	<b>130 \$</b>	<b>129 \$</b>	<b>247 \$</b>	<b>261 \$</b>	

1) Les montants en dollars US ont été convertis au cours du change en vigueur le 31 juillet 2009 à midi, soit 1 \$ US pour 1,0790 \$ CA. Les prix définitifs de livraison des appareils comprennent les augmentations estimatives ainsi que les intérêts pour report de livraison.

2) Les valeurs en dollars ci-dessus ne tiennent pas compte des obligations liées à l'exercice des activités au quotidien.

## 8.6 Obligations contractuelles

Le tableau ci-dessous présente les obligations contractuelles d'Air Canada telles qu'elles existent actuellement, y compris les répercussions des opérations financières qui se sont produites après le 30 juin 2009, pour le reste de 2009, les quatre exercices subséquents ainsi qu'après 2013.

(en millions de dollars canadiens)	Reste de 2009	2010	2011	2012	2013	Par la suite	Total
Obligations liées aux contrats de location-acquisition et obligations de paiement d'intérêts liées à la dette à long terme <sup>1)</sup>	290 \$	834 \$	1 079 \$	802 \$	846 \$	2 930 \$	6 781 \$
Obligations liées aux contrats de location-exploitation <sup>2)</sup>	159	365	324	304	269	804	2 225
Dépenses en immobilisations faisant l'objet d'engagements <sup>3)</sup>	26	53	49	115	733	3 864	4 840
<b>Total des obligations contractuelles<sup>4)</sup></b>	<b>475 \$</b>	<b>1 252 \$</b>	<b>1 452 \$</b>	<b>1 221 \$</b>	<b>1 848 \$</b>	<b>7 598 \$</b>	<b>13 846 \$</b>

1) Les obligations de paiement d'intérêts concernent la dette à long terme, la dette consolidée selon la NOC-15 et les obligations locatives.

2) Les obligations découlant des contrats de location-exploitation concernent principalement des contrats de location-exploitation d'avions libellés en dollars US.

- 3) Les dépenses en immobilisations faisant l'objet d'engagements ci-dessus concernent principalement des dépenses liées à du matériel volant libellées en dollars US. Ces dépenses comprennent également des achats liés aux coûts d'élaboration de systèmes, aux installations et aux améliorations locatives.
- 4) Le total des obligations contractuelles ne comprend pas les engagements à l'égard des biens et services dont la Société a besoin dans le cours normal de ses activités. Il ne comprend pas non plus les autres passifs à long terme en raison surtout de l'incertitude entourant le calendrier des flux de trésorerie et les éléments hors trésorerie.

## 8.7 Obligations de capitalisation des régimes de retraite

La Société propose à ses employés plusieurs régimes de retraite à prestations déterminées, comme l'indiquent les rubriques 9.6 et 15 du rapport de gestion de 2008 d'Air Canada daté du 13 février 2009. Au 31 décembre 2008, la Société a indiqué que le déficit de solvabilité des régimes de retraite agréés au 1<sup>er</sup> janvier 2009, à partir duquel sont déterminés les besoins en capitalisation, s'élevait à environ 3 200 M\$. Cette estimation a été établie à environ 2 835 M\$ au 1<sup>er</sup> janvier 2009 en raison de nouvelles informations concernant le taux de rente appliqué pour l'actualisation des obligations au titre de la capitalisation des régimes de retraite.

En juillet 2009, le gouvernement fédéral a adopté le *Règlement sur la capitalisation du déficit de solvabilité des régimes de pension d'Air Canada* (le « règlement de 2009 »). Le règlement de 2009 dispense Air Canada de verser des cotisations spéciales (au titre des services passés) 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 doit correspondre au moins élevé entre i) 150 M\$ pour 2011, 175 M\$ pour 2012 et 225 M\$ pour 2013 et ii) les cotisations maximales au titre des services rendus autorisées par la *Loi de l'impôt sur le revenu*.

Le règlement de 2009 a été adopté dans la foulée des accords sur la capitalisation des régimes de retraite conclus avec les employés syndiqués de la Société au Canada et d'un processus de consultation des retraités et des employés non syndiqués. Les protocoles sur les retraites prévoient aussi que la Société émettra une participation de 15 % sous forme d'actions en faveur d'une fiducie, le produit net de la vente étant reversé aux régimes de retraite. Un siège au conseil d'administration sera attribué à une personne désignée par un fiduciaire représentant les syndicats d'Air Canada tant que la participation est supérieure à 2 %. Le versement des cotisations au titre des services rendus au cours de l'exercice se poursuivra de la manière habituelle et aucun changement au taux salarial et au niveau des prestations de retraite ne sera apporté aux régimes de retraite à prestations déterminées ni aux prestations tant que le règlement de 2009 demeurera en vigueur.

Compte tenu de l'incidence du règlement de 2009, les paiements au titre de la capitalisation des retraites pour 2009 devraient se situer aux environs de 407 M\$, soit 49 M\$ de moins qu'en 2008.

Le tableau ci-dessous présente les obligations de capitalisation des régimes de retraite d'Air Canada telles qu'elles sont prévues, au comptant, au titre du règlement de 2009, pour le reste de 2009 au 30 juin 2009, pour l'exercice 2009 et pour les quatre exercices subséquents.

(en millions de dollars canadiens)	Reste de 2009	Exercice 2009	2010	2011	2012	2013
Coût des services passés au titre des régimes agréés	29 \$	140 \$	- \$	138 \$	173 \$	221 \$
Coût des services rendus au cours de l'exercice au titre des régimes agréés	108	188	161	165	170	175
Autres conventions de retraite <sup>1)</sup>	49	79	78	79	81	83
<b>Cotisations au titre de la capitalisation des régimes de retraite</b>	<b>186 \$</b>	<b>407 \$</b>	<b>239 \$</b>	<b>382 \$</b>	<b>424 \$</b>	<b>479 \$</b>

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

En mai 2009, Air Canada, Aéroplan et la section locale 2002 des TCA sont parvenues à une entente visant la transition d'environ 750 employés d'Air Canada travaillant alors dans les centres de contacts d'Aéroplan qui pouvaient choisir de se joindre à Aéroplan le 1<sup>er</sup> juin 2009 ou de demeurer employés d'Air Canada. Les employés de centres d'Air Canada qui sont devenus excédentaires par rapport aux besoins de la Société, par suite du choix exercé par des employés comptant plus d'années de service qui travaillaient dans des centres d'Aéroplan et qui ont choisi de demeurer employés d'Air Canada, ont eu l'option de passer à Aéroplan. Certains employés qui se joindront à Aéroplan verront leur date d'entrée en service à Aéroplan reportée au plus tard au 4 octobre 2009 en raison des besoins opérationnels d'Air Canada. La date à laquelle ces employés deviendront des employés d'Aéroplan est fonction de leur date de cessation d'emploi chez Air Canada. Dans le cas des employés qui se joindront à Aéroplan, le décompte des années de service, qui détermine largement le niveau des prestations aux termes des régimes de retraite et avantages complémentaires d'Air Canada, cessera à la date d'entrée en service chez Aéroplan.

## 8.8 Capital social

Au total, 100 millions d'actions à droit de vote variable de catégorie A et d'actions à droit de vote de catégorie B du capital autorisé d'Air Canada sont émises et en circulation. Les actions d'Air Canada émises et en circulation, ainsi que les actions pouvant être émises, s'établissent comme suit :

	Nombre d'actions	
	31 juillet 2009	31 décembre 2008
<b>Actions émises et en circulation</b>		
Actions à droit de vote variable de catégorie A	12 262 099	15 475 659
Actions à droit de vote de catégorie B	87 737 901	84 524 341
<b>Total des actions émises et en circulation</b>	<b>100 000 000</b>	<b>100 000 000</b>
<b>Actions à droit de vote variable de catégorie A et actions à droit de vote de catégorie B pouvant être émises</b>		
Options sur actions	3 964 758	1 701 447
Unités d'actions liées au rendement	1 671 119	1 671 068
<b>Total des actions pouvant être émises</b>	<b>5 635 877</b>	<b>3 372 515</b>
<b>Total des actions en circulation et pouvant être émises</b>	<b>105 635 877</b>	<b>103 372 515</b>

Dans le cadre des opérations réalisées au titre de la facilité de crédit décrite plus haut à la rubrique 4, Air Canada émettra aux prêteurs des bons de souscription pour l'achat d'actions à droit de vote variable de catégorie A ou d'actions à droit de vote de catégorie B d'Air Canada représentant 5 % du total des actions émises et en circulation. Ces actions ont été réparties entre les prêteurs au prorata de leurs engagements de prêt aux termes de la facilité de crédit. Sous réserve des conditions de la facilité de crédit, dans le cas où Air Canada ne fournirait pas d'autre garantie sur certains actifs dans les 90 jours suivant la clôture, Air Canada serait tenue d'émettre aux prêteurs de nouveaux bons de souscription représentant jusqu'à une tranche supplémentaire de 5 % du total des actions émises et en circulation (déterminé au moment de l'émission desdits bons supplémentaires). Les bons de souscription, représentant à l'origine 5 % du total des actions émises et en circulation, sont émis aux prêteurs à un prix d'exercice moyen de 1,51 \$ l'action, peuvent être exercés en tout temps et expirent quatre ans après la date d'émission.

Aux termes des protocoles sur les retraites décrits plus haut à la rubrique 8.7, Air Canada devra avoir émis, au plus tard le 1<sup>er</sup> novembre 2009, un nombre d'actions de catégorie B égal à 15 % des actions ordinaires d'Air Canada (à la date desdits protocoles) pour le compte d'une fiducie au bénéfice des membres des régimes de retraite à prestations déterminées représentés par les syndicats de la Société établis au Canada. Un siège au Conseil d'administration d'Air Canada sera attribué à une personne désignée par un fiduciaire représentant les syndicats d'Air Canada tant que la participation est supérieure à 2 %.

**9. Résultats financiers trimestriels**

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

(en millions de dollars, sauf les montants par action)	T3 2007	T4 2007	T1 2008	T2 2008	T3 2008	T4 2008	T1 2009	T2 2009
<b>Produits d'exploitation</b>	<b>2 954 \$</b>	<b>2 513 \$</b>	<b>2 727 \$</b>	<b>2 782 \$</b>	<b>3 075 \$</b>	<b>2 498 \$</b>	<b>2 391 \$</b>	<b>2 330 \$</b>
Carburéacteur	(716)	(615)	(715)	(848)	(1 064)	(792)	(593)	(572)
Coûts de propriété (LAA) <sup>1)</sup>	(210)	(202)	(234)	(242)	(243)	(254)	(245)	(248)
Autres charges d'exploitation	(1 677)	(1 624)	(1 790)	(1 685)	(1 656)	(1 598)	(1 741)	(1 623)
<b>Charges d'exploitation</b>	<b>(2 603)</b>	<b>(2 441)</b>	<b>(2 739)</b>	<b>(2 775)</b>	<b>(2 963)</b>	<b>(2 644)</b>	<b>(2 579)</b>	<b>(2 443)</b>
<b>Bénéfice (perte) d'exploitation avant élément suivant</b>	<b>351</b>	<b>72</b>	<b>(12)</b>	<b>7</b>	<b>112</b>	<b>(146)</b>	<b>(188)</b>	<b>(113)</b>
Provision pour les enquêtes sur le fret <sup>2)</sup>	-	-	(125)	-	-	-	-	-
<b>Bénéfice (perte) d'exploitation</b>	<b>351</b>	<b>72</b>	<b>(137)</b>	<b>7</b>	<b>112</b>	<b>(146)</b>	<b>(188)</b>	<b>(113)</b>
Total des produits (charges) hors exploitation, participation sans contrôle, écart de change et impôts	(78)	(37)	(151)	115	(244)	(581)	(212)	268
<b>Bénéfice net (perte)</b>	<b>273 \$</b>	<b>35 \$</b>	<b>(288) \$</b>	<b>122 \$</b>	<b>(132) \$</b>	<b>(727) \$</b>	<b>(400) \$</b>	<b>155 \$</b>
Passagers-milles payants (en millions)	14 789	11 446	12 331	12 884	14 458	10 845	10 984	11 862
Sièges-milles offerts (en millions)	18 144	14 715	15 407	15 581	17 515	13 571	13 821	14 735
Coefficient d'occupation (%)	81,5	77,8	80,0	82,7	82,5	79,9	79,5	80,5
PPSMO (en cents)	14,6	14,7	15,0	15,7	15,7	16,0	14,5	13,9
CESMO (en cents)	14,3	16,6	17,8	17,8	16,9	19,5	18,7	16,6
CESMO exclusion faite de la charge de carburant (en cents)	10,4	12,4	13,1	12,4	10,8	13,6	14,4	12,7
Prix du litre de carburant (en cents) <sup>3)</sup>	64,7	67,5	75,2	89,2	101,0	95,8	71,4	65,4
<b>BAILALA avant provision pour les enquêtes sur le fret<sup>4)</sup></b>	<b>561 \$</b>	<b>274 \$</b>	<b>222 \$</b>	<b>249 \$</b>	<b>355 \$</b>	<b>108 \$</b>	<b>57 \$</b>	<b>135 \$</b>
<b>BAILALA<sup>4)</sup></b>	<b>561 \$</b>	<b>274 \$</b>	<b>97 \$</b>	<b>249 \$</b>	<b>355 \$</b>	<b>108 \$</b>	<b>57 \$</b>	<b>135 \$</b>
<b>Résultat de base et dilué par action</b>	<b>2,73 \$</b>	<b>0,35 \$</b>	<b>(2,88) \$</b>	<b>1,22 \$</b>	<b>(1,32) \$</b>	<b>(7,27) \$</b>	<b>(4,00) \$</b>	<b>1,55 \$</b>

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

2) Une provision pour les enquêtes sur le fret de 125 M\$ a été inscrite au deuxième trimestre de 2008.

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

4) Voir la rubrique 17, Mesures financières hors PCGR, plus loin pour un complément d'information.



**10. Instruments financiers et gestion du risque**
**Récapitulatif du gain sur les instruments financiers comptabilisés à la juste valeur**

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

(en millions de dollars canadiens)	Deuxièmes trimestres		Premiers semestres	
	2009	2008	2009	2008
Partie inefficace des couvertures du prix du carburant	- \$	115 \$	- \$	82 \$
Dérivés liés au carburant auxquels ne s'applique pas la comptabilité de couverture	85	79	76	85
Swaps de devises	-	(19)	-	(13)
Autres	(6)	1	(7)	(1)
<b>Gain sur instruments financiers comptabilisés à la juste valeur</b>	<b>79 \$</b>	<b>176 \$</b>	<b>69 \$</b>	<b>153 \$</b>

**Risque lié au prix du carburant**

Au 30 juin 2009, Air Canada avait couvert environ 28 % de ses achats prévus de carburéacteur pour le reste de 2009 à un prix plafond moyen équivalent du West Texas Intermediate (« WTI ») de 106 \$ US le baril, dont 52 % sont visés par un prix plancher moyen équivalent WTI de 83 \$ US le baril. Air Canada a aussi couvert environ 13 % de ses achats prévus de carburéacteur pour 2010 au moyen de contrats portant sur le pétrole brut à un prix plafond moyen de 110 \$ US le baril, dont 87 % sont visés par un prix plancher moyen de 101 \$ US le baril.

Le tableau ci-dessous présente les volumes notionnels par baril au 30 juin 2009 ainsi que les moyennes pondérées des prix plancher et plafond pour chaque exercice actuellement couvert, par type d'instruments dérivés. Ces prix contractuels moyens correspondent au prix équivalent du brut WTI, étant donné les cours à terme du brut WTI, du mazout et du kérosène au 30 juin 2009.

En cours au 30 juin 2009				
Instruments dérivés	Échéance	Volume (en barils)	Prix plancher moyen Équivalent WTI (en \$ US/baril)	Prix plafond moyen Équivalent WTI (en \$ US/baril)
Options d'achat <sup>1)</sup>	2009	1 600 000	s.o.	121
	2010	400 000	s.o.	134
Swaps <sup>1)</sup>	2009	570 000	99	99
	2010	1 070 000	99	99
Tunnels <sup>1)</sup>	2009	1 140 000	75	87
	2010	1 560 000	102	112

1) Air Canada s'attend à faire des gains de couverture sur le carburant si les cours du pétrole grimpent au-delà du prix plafond moyen et à subir des pertes de couverture si les cours du pétrole tombent sous le prix plancher moyen.

Au deuxième trimestre de 2009, des contrats de dérivés liés au carburant de 17 M\$ ont été dénoués au comptant à la juste valeur, avec une position favorable aux contreparties (62 M\$ avec position favorable aux contreparties au premier semestre de 2009) (105 M\$ avec position favorable à la Société au deuxième trimestre de 2008 et 144 M\$ avec position favorable à la Société au premier semestre de 2008). Lors de pareilles liquidations de contrats de dérivés avec des justes valeurs défavorables, la Société peut demander aux contreparties qu'elles lui remboursent les sommes données en garantie.

Au premier trimestre de 2009, en vue de se protéger davantage contre la dégringolade des cours du pétrole, la Société avait résilié des contrats de dérivés sur le carburant pour une juste valeur marchande de 172 M\$, avec une position favorable aux contreparties. La garantie détenue par les contreparties ayant couvert la majorité du montant du règlement, ces opérations ont donné lieu à des sorties de fonds supplémentaires négligeables.

Les pertes de couverture sur le carburant constatées au titre de la charge de carburant se chiffrent à 113 M\$ pour le deuxième trimestre de 2009 (pertes de 240 M\$ au premier semestre de 2009) (gains de 92 M\$ au deuxième trimestre de 2008 et gains de 126 M\$ au premier semestre de 2008), par suite surtout de la réaffectation à la charge de carburant des pertes de couverture cumulées au titre des autres éléments du résultat étendu de périodes antérieures.

Au 30 juin 2009, le montant net estimatif des pertes existantes déclarées dans le cumul des autres éléments du résultat étendu (« CAERE ») qui est censé être reclassé dans le résultat net des 12 mois subséquents est de 289 M\$ (avant impôts).

Par suite d'une analyse approfondie des coûts et avantages liés à l'application de la comptabilité de couverture, la Société a choisi de ne plus appliquer la comptabilité de couverture à ses dérivés sur le carburant à compter du troisième trimestre de 2009. Les instruments dérivés continueront d'être inscrits à la juste valeur, les variations de juste valeur réalisées et non réalisées étant immédiatement constatées au titre des produits (charges) hors exploitation. Les montants constatés au titre du CAERE pour des dérivés précédemment désignés au titre de la comptabilité de couverture seront intégrés à la charge de carburant au cours de la période où les dérivés visés sont censés arriver à échéance.

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

(en millions de dollars canadiens)		Deuxièmes trimestres		Premiers semestres	
		2009	2008	2009	2008
<b>État consolidé des résultats</b>					
<u>Charges d'exploitation</u>					
Carburant avions	Gain (perte) efficace réalisé – dérivés désignés en application de la comptabilité de couverture	(113) \$	92 \$	(240) \$	126 \$
<u>Produits (charges) hors exploitation</u>					
Gain sur instruments financiers comptabilisés à la juste valeur	Gain inefficace – dérivés désignés en application de la comptabilité de couverture	-	115 \$	-	82 \$
	Gain de juste valeur de marché – couvertures économiques	85 \$	79 \$	76 \$	85 \$
<b>État consolidé du résultat étendu</b>					
	Gain (perte) efficace – dérivés désignés en application de la comptabilité de couverture	-	255 \$	(1) \$	401 \$
	Charge d'impôts sur le gain efficace	-	(82) \$	-	(128) \$
	Reclassement à la charge de carburant (du gain) de la perte nette réalisée sur les dérivés liés au carburant désignés en application de la comptabilité de couverture	113 \$	(92) \$	240 \$	(126) \$
	Impôt lié au reclassement	2 \$	30 \$	4 \$	41 \$

		30 juin 2009	31 décembre 2008
<b>Bilan consolidé</b>			
<u>Actif à court terme</u>	Dépôts de garantie pour dérivés liés au carburant	109 \$	328 \$
<u>Passif à court terme</u> <sup>1)</sup>	Juste valeur de marché des dérivés liés au carburant désignés en application de la comptabilité de couverture	1 \$	(405) \$
	Juste valeur de marché des couvertures économiques de dérivés liés au carburant	(111) \$	(15) \$
<u>Capitaux propres (CAERE)</u>	Perte nette sur dérivés liés au carburant désignés en application de la comptabilité de couverture	(363) \$	(606) \$

1) Le solde est comptabilisé à titre de passif à court terme dans le bilan consolidé d'Air Canada en raison de la capacité des contreparties de résilier les dérivés à la juste valeur en tout temps avant leur échéance.

Pour un complément d'information sur le risque lié au prix du carburant, se reporter à la rubrique 12 du rapport de gestion de 2008 d'Air Canada daté du 13 février 2009.

## 11. Méthodes comptables

### 11.1 Modifications aux méthodes comptables

#### Régimes de rémunération à base d'actions

La Société a modifié sa méthode comptable concernant la rémunération à base d'actions des employés de la Société assujettis à un régime d'acquisition graduelle. Avant le 1<sup>er</sup> janvier 2009, la juste valeur des options sur actions ou des parts attribuées aux salariés de la Société selon un calendrier d'acquisition graduelle était constatée à titre de charge de rémunération et un crédit correspondant était porté linéairement au surplus d'apport. Depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2009, la juste valeur des options sur actions dont l'acquisition est graduelle est déterminée en fonction de différentes durées pour les options qui sont acquises chaque année, chacune d'entre elle étant considérée comme un titre distinct ayant une date d'acquisition différente, et elle est comptabilisée selon cette base. L'adoption de la nouvelle méthode comptable permet de fournir des informations plus fiables et plus pertinentes, car elle rend compte avec plus de précision de la substance des durées prévues de chacune des options ou parts.

Cette modification de convention comptable concernant les options sur actions et les parts dont l'acquisition est graduelle attribuées aux salariés de la Société a eu une incidence négligeable sur la période considérée et les périodes précédentes et n'a donc donné lieu à aucun ajustement.

#### Écart d'acquisition et actifs incorporels

Le 1<sup>er</sup> janvier 2009, la Société a adopté le nouveau chapitre 3064, *Écart d'acquisition et actifs incorporels*, du *Manuel de l'ICCA*. Ce chapitre établit des normes de comptabilisation, d'évaluation, de présentation et d'information applicables aux écarts d'acquisition et aux actifs incorporels des entreprises. Il ne s'applique cependant pas à la comptabilisation initiale des actifs incorporels générés dans le cadre d'un regroupement d'entreprises. La Société comptabilise ses actifs incorporels au moyen d'une méthode similaire à la nouvelle norme et elle n'a en conséquence comptabilisé aucun ajustement lors de son adoption.

#### Risque de crédit et juste valeur des actifs financiers et des passifs financiers

Le 1<sup>er</sup> janvier 2009, la Société a adopté les recommandations du Comité sur les problèmes nouveaux de l'ICCA relativement à l'abrége des délibérations CPN-173, *Risque de crédit et juste valeur des actifs financiers et des passifs financiers*. Cet abrégé confirme que le risque de crédit propre à l'entité et le risque de crédit de l'autre partie doivent être pris en considération pour déterminer la juste valeur d'actifs et de passifs financiers, y compris d'instruments dérivés. L'adoption de cette norme n'a pas eu d'effet significatif sur les états financiers consolidés de la Société, car les dépôts de garantie négociés avec les contreparties aux contrats de dérivés liés au carburant et les contrats cadres de compensation ont été pris en considération pour déterminer qu'aucun ajustement de la valeur des dérivés lié au risque de crédit n'était nécessaire.

### 11.2 Changements liés aux futures normes comptables

#### Regroupements d'entreprises, états financiers consolidés et participations sans contrôle

En janvier 2009, l'ICCA a publié trois nouvelles normes comptables : le chapitre 1582, *Regroupements d'entreprises*, le chapitre 1601, *États financiers consolidés*, et le chapitre 1602, *Participations sans contrôle*. Ces nouvelles normes s'appliqueront aux états financiers des exercices ouverts à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2011. La Société évalue actuellement les exigences des nouvelles normes.

Le chapitre 1582 remplace le chapitre 1581 et il établit des normes pour la comptabilisation d'un regroupement d'entreprises. Il constitue l'équivalent canadien de la norme internationale d'information financière IFRS 3, *Regroupements d'entreprises*. Le chapitre s'applique prospectivement aux regroupements d'entreprises pour lesquels la date d'acquisition se situe au début du premier exercice ouvert à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2011.

Pris collectivement, les chapitres 1601 et 1602 remplacent l'ancien chapitre 1600, *États financiers consolidés*. Le chapitre 1601 définit des normes pour l'établissement d'états financiers consolidés. Il s'applique aux états financiers consolidés intermédiaires et annuels des exercices ouverts à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2011. Le chapitre 1602 définit des normes pour la comptabilisation, dans les états financiers consolidés établis postérieurement à un regroupement d'entreprises, de la participation sans contrôle dans une filiale. Il constitue l'équivalent des dispositions correspondantes de la norme internationale d'information financière IAS 27, *États financiers consolidés et individuels*, et s'applique aux états financiers consolidés intermédiaires et annuels des exercices ouverts à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2011.

### 11.3 État de la conversion aux Normes internationales d'information financière

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

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

Le plan vise à déterminer l'incidence que les IFRS auront sur les méthodes comptables et décisions de mise en œuvre, sur l'infrastructure, sur les activités commerciales et sur les activités de contrôle. Un sommaire des principaux éléments du plan de transition figure à la rubrique 16, *Changements de méthodes comptables*, du rapport de gestion de 2008 d'Air Canada daté du 13 février 2009. Le plan de conversion aux IFRS se déroule comme prévu et aucun changement notable n'y a été depuis apporté.

## 12. Arrangements hors bilan

L'information sur les arrangements hors bilan de la Société figure à la rubrique 13 du rapport de gestion de 2008 d'Air Canada daté du 13 février 2009. Aucun changement notable n'y a été depuis apporté.

## 13. Opérations entre apparentés

Au 30 juin 2009, Gestion ACE Aviation Inc. (« ACE ») détenait une participation de 75 % dans Air Canada. Air Canada est appelée à conclure diverses opérations avec Aveos Performance aéronautique inc. (« Aveos ») et ACE à titre d'apparentés. ACE est partie prêteuse au titre de la facilité de crédit décrite plus haut à la rubrique 4. La participation d'ACE dans cette facilité de crédit représente 150 M\$ de l'encours de 600 M\$ au 31 juillet 2009. Les prêteurs participent au prorata aux bons de souscription et à tout paiement de capital et d'intérêts.

Les ententes entre Air Canada et Aveos et entre Air Canada et ACE sont résumées à la rubrique 14 du rapport de gestion de 2008 d'Air Canada daté du 13 février 2009. Aucun changement notable n'y a été apporté depuis, si ce n'est la participation d'ACE à la facilité de crédit et les modifications aux conditions de paiement de ces ententes entre Air Canada et Aveos conclues en date du 28 octobre 2008.

Air Canada et Aveos ont conclu, en date du 28 octobre 2008, une entente au titre de laquelle Air Canada prolongera temporairement les conditions de paiement consenties à Aveos dans le cadre de certaines ententes entre apparentés. En échange de la prorogation des conditions de paiement, certaines lettres de crédit liées à l'Entente sur les régimes de retraite et avantages complémentaires entre ces deux parties ont été annulées. Les conditions de paiement assouplies consenties à Aveos devaient au départ commencer à être resserrées en mai 2009 avec remise correspondante des lettres de crédit à Aveos.

Au deuxième trimestre de 2009, les conditions de paiement ont été à nouveau reportées. Elles seront resserrées progressivement sur six mois à compter d'août 2009. En janvier 2010, les lettres de crédit seront rétablies aux niveaux prescrits à ce moment au titre de l'Entente sur les régimes de retraite et avantages complémentaires conclue par les deux parties.

## 14. Estimations comptables critiques

L'information sur les estimations comptables critiques d'Air Canada figure à la rubrique 15 du rapport de gestion de 2008 d'Air Canada daté du 13 février 2009. Aucun changement notable n'y a été depuis apporté.

## 15. Facteurs de risque

La description détaillée des facteurs de risque associés à la Société figurent à la rubrique *Facteurs de risque* du rapport de gestion de 2008 d'Air Canada daté du 13 février 2009 ainsi qu'à la rubrique *Facteurs de risque* de la notice annuelle d'Air Canada datée du 28 mars 2009. À l'exception de ce qui est mentionné dans le présent document, aucun changement notable n'y a été depuis apporté.

## 16. Contrôles et procédures

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

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

Les contrôles internes à l'égard de l'information financière ont été établis par la direction, avec le concours du président et chef de la direction (le « chef de la direction ») et du vice-président général et chef des Affaires financières (le « chef des Affaires financières ») de la Société 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 2008, le chef de la direction et le chef des Affaires financières de la Société ont attesté, en application du *Règlement 52-109*, de l'adéquation de l'information financière communiquée, de la conception et de l'efficacité des contrôles et procédures de communication de l'information financière de la Société, et de la conception et de l'efficacité des contrôles internes à l'égard de l'information financière.

Dans les documents déposés par la Société pour le deuxième trimestre de 2009, le chef de la direction et le chef des Affaires financières de la Société ont attesté, en application du *Règlement 52-109*, de l'adéquation de l'information financière communiquée, de la conception des contrôles et procédures de communication de l'information financière de la Société, et de la conception des contrôles internes à l'égard de l'information financière.

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

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

La direction, de concert avec le chef de la direction et le chef des Affaires financières de la Société, a conclu, au 30 juin 2009, que les procédures et contrôles de communication de la Société permettaient effectivement de fournir une assurance raisonnable que :

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

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

La direction, avec le concours du chef de la direction et du chef des Affaires financières de la Société, a conclu, en date du 30 juin 2009, que les contrôles internes à l'égard de l'information financière avaient été conçus de manière à fournir une assurance raisonnable quant à la fiabilité de l'information financière et à la préparation des états financiers de la Société à des fins de publication conformément aux PCGR.

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

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

Il n'y a eu aucun changement de contrôles internes à l'égard de l'information financière de la Société au cours du deuxième trimestre de 2009 qui aurait eu une incidence importante ou dont on aurait pu raisonnablement croire qu'il aurait eu une incidence importante sur les contrôles internes à l'égard de l'information financière.

**17. Mesures financières hors PCGR**
**BIIIALA**

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

Le BIIIALA avant provision pour les enquêtes sur le fret et le BIIIALA d'Air Canada sont rapprochés du résultat d'exploitation comme suit :

(en millions de dollars canadiens)	Deuxièmes trimestres			Premiers semestres		
	2009	2008	Variation (\$)	2009	2008	Variation (\$)
Résultat d'exploitation selon les PCGR avant provision pour enquêtes sur le fret	(113) \$	7 \$	(120) \$	(301) \$	(5) \$	(296) \$
<b>Rajouter :</b>						
Locations avions	83	69	14	169	132	37
Amortissement	165	173	(8)	324	344	(20)
<b>BIIIALA avant provision pour enquêtes sur le fret</b>	<b>135 \$</b>	<b>249 \$</b>	<b>(114) \$</b>	<b>192 \$</b>	<b>471 \$</b>	<b>(279) \$</b>
<b>Rajouter :</b>						
Provision pour enquêtes sur le fret	-	-	-	-	(125)	125
<b>BIIIALA</b>	<b>135 \$</b>	<b>249 \$</b>	<b>(114) \$</b>	<b>192 \$</b>	<b>346 \$</b>	<b>(154) \$</b>

**Charges d'exploitation, exclusion faite de la charge de carburant**

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

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

(en millions de dollars canadiens)	Deuxièmes trimestres			Premiers semestres		
	2009	2008	Variation (\$)	2009	2008	Variation (\$)
Charges d'exploitation selon les PCGR	2 443 \$	2 775 \$	(332) \$	5 022 \$	5 514 \$	(492) \$
<b>Retrancher :</b>						
Carburéacteur	(572)	(848)	276	(1 165)	(1 563)	398
<b>Charges d'exploitation, exclusion faite de la charge de carburant</b>	<b>1 871 \$</b>	<b>1 927 \$</b>	<b>(56) \$</b>	<b>3 857 \$</b>	<b>3 951 \$</b>	<b>(94) \$</b>

## 18. Glossaire

**BAIIALA** – Unité couramment utilisée dans le secteur du transport aérien pour mesurer le bénéfice avant les intérêts, les impôts, l'amortissement et les locations avions, ne relevant pas des PCGR. Cette unité de mesure donne un aperçu des résultats d'exploitation avant l'amortissement et les coûts de location avions, lesquels coûts varient sensiblement d'une compagnie aérienne à l'autre en raison de la façon dont chacune finance son matériel volant et ses autres actifs. Voir la rubrique 17 du présent rapport de gestion pour un complément d'information.

**CESMO** – Charges d'exploitation par siège-mille offert.

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

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

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

**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.