

**AIR CANADA** 

**Rapport de gestion  
Deuxième trimestre de 2007**



**Le 9 août 2007**

## TABLE DES MATIÈRES

<b>1.</b>	<b>AVANT-PROPOS .....</b>	<b>1</b>
<b>2.</b>	<b>GLOSSAIRE .....</b>	<b>3</b>
<b>3.</b>	<b>APERÇU GÉNÉRAL DE LA SOCIÉTÉ ET DE SES ACTIVITÉS.....</b>	<b>4</b>
3.1.	STRATÉGIE COMMERCIALE D'AIR CANADA.....	4
3.2.	STRATÉGIE RELATIVE AU PARC AÉRIEN.....	7
3.3.	GESTION DU RISQUE LIÉ AU CARBURANT .....	9
<b>4.</b>	<b>RÉSULTATS D'EXPLOITATION – DEUXIÈMES TRIMESTRES DE 2007 ET 2006.....</b>	<b>10</b>
4.1.	SOMMAIRE DES RÉSULTATS CONSOLIDÉS .....	10
4.2.	SOMMAIRE DES RÉSULTATS SECTORIELS – AIR CANADA.....	13
4.3.	SOMMAIRE DES RÉSULTATS DE JAZZ.....	17
<b>5.</b>	<b>RÉSULTATS D'EXPLOITATION – SEMESTRES TERMINÉS LES 30 JUIN 2006 ET 2007 ..</b>	<b>18</b>
5.1.	SOMMAIRE DES RESULTATS CONSOLIDÉS .....	18
5.2.	SOMMAIRE DES RÉSULTATS SECTORIELS – AIR CANADA.....	21
5.3.	SOMMAIRE DES RÉSULTATS DE JAZZ.....	25
<b>6.</b>	<b>GESTION FINANCIÈRE ET GESTION DU CAPITAL .....</b>	<b>26</b>
6.1.	SITUATION FINANCIÈRE .....	26
6.2.	LIQUIDITÉS ET FONDS DE ROULEMENT .....	26
6.3.	FLUX DE TRÉSORERIE DU DEUXIÈME TRIMESTRE DE 2007 PAR RAPPORT AU DEUXIÈME TRIMESTRE DE 2006 .....	27
6.4.	FLUX DE TRÉSORERIE POUR LES SEMESTRES TERMINÉS LE 30 JUIN 2007 ET LE 30 JUIN 2006 .....	30
6.5.	CAPITAL SOCIAL.....	32
6.6.	DETTE ET OBLIGATIONS AU TITRE DES CONTRATS DE LOCATION.....	32
6.7.	DÉPENSES EN IMMOBILISATIONS .....	33
6.8.	OBLIGATIONS DE CAPITALISATION AU TITRE DES RÉGIMES DE RETRAITE .....	34
<b>7.</b>	<b>RÉSULTATS FINANCIERS TRIMESTRIELS .....</b>	<b>35</b>
<b>8.</b>	<b>INSTRUMENTS DÉRIVÉS ET FINANCIERS.....</b>	<b>38</b>
<b>9.</b>	<b>ARRANGEMENTS HORS BILAN .....</b>	<b>40</b>
<b>10.</b>	<b>OPÉRATIONS ENTRE APPARENTÉS .....</b>	<b>41</b>
<b>11.</b>	<b>ESTIMATIONS COMPTABLES CRITIQUES.....</b>	<b>43</b>
<b>12.</b>	<b>MODIFICATIONS DES MÉTHODES COMPTABLES .....</b>	<b>44</b>
<b>13.</b>	<b>CONTRÔLES ET PROCÉDURES .....</b>	<b>46</b>
<b>14.</b>	<b>FACTEURS DE RISQUE.....</b>	<b>47</b>
<b>15.</b>	<b>MESURES FINANCIÈRES HORS PCGR .....</b>	<b>48</b>

**1. AVANT-PROPOS**

Le présent Rapport de gestion doit être lu en parallèle avec les états financiers consolidés intermédiaires non vérifiés et les notes y afférentes du deuxième trimestre de 2007 d'Air Canada, les états financiers annuels consolidés vérifiés et les notes y afférentes d'Air Canada et le Rapport de gestion annuel 2006 s'y rapportant. La direction a préparé les états financiers consolidés intermédiaires non vérifiés conformément aux principes comptables généralement reconnus du Canada (les « PCGR »). Les états financiers consolidés intermédiaires non vérifiés d'Air Canada ont été dressés conformément aux méthodes comptables énoncées à la note 2 afférente aux états financiers consolidés combinés annuels vérifiés de 2006 d'Air Canada. Les exceptions importantes concernent la déconsolidation de Jazz Air SEC (« Jazz ») en vigueur depuis le 24 mai 2007, décrite ci-dessous, et l'adoption, le 1<sup>er</sup> janvier 2007, de certaines méthodes comptables liées aux instruments financiers, aux instruments dérivés de couverture et au résultat étendu qui sont décrites à la section 8 afférente au présent Rapport de gestion. Il convient de se reporter à la note 1 afférente aux états financiers consolidés intermédiaires non vérifiés du deuxième trimestre de 2007 d'Air Canada pour de plus amples renseignements sur les changements apportés aux méthodes comptables. Sauf indication contraire, tous les montants en numéraire sont exprimés en millions de dollars canadiens. Pour obtenir une explication de certains des termes utilisés dans le présent Rapport de gestion, il convient de se reporter à la section 2 intitulée *Glossaire*. À moins qu'il ne soit indiqué autrement, le présent Rapport de gestion est à jour au 9 août 2007.

Comme l'explique la note 1 afférente aux états financiers consolidés combinés annuels de 2006 d'Air Canada, les états financiers d'Air Canada des périodes antérieures au premier appel public à l'épargne visant des actions d'Air Canada (le « PAPE d'Air Canada »), qui s'est terminé le 24 novembre 2006, sont combinés afin d'inclure la situation financière, les résultats d'exploitation et les flux de trésorerie des diverses entités qui sont devenues des filiales d'Air Canada par suite du PAPE. Dans le présent Rapport de gestion, le terme « Société » fait référence, selon le contexte, à Air Canada ou à une ou à plusieurs des filiales d'Air Canada, ou, jusqu'au 24 mai 2007, à Jazz.

**Comptabilisation de Jazz**

Par suite de la distribution par Gestion ACE Aviation Inc. (« ACE ») des parts du Fonds de revenu Jazz Air le 24 mai 2007, la participation d'ACE dans le Fonds de revenu Jazz Air est passée de 58,8 % à 49,0 %. Le Fonds de revenu Jazz Air détient la totalité des parts en circulation de Jazz. La distribution par ACE a donné lieu à une reconsideration de l'entité devant consolider Jazz et, par conséquent, il a été déterminé que Fonds de revenu Jazz Air (et non Air Canada) serait le principal bénéficiaire de Jazz en vertu de la NOC-15, *Consolidation des entités à détenteurs de droits variables* (la « NOC-15 »). Depuis la distribution, Air Canada ne consolide plus les résultats de Jazz. Avant la date de déconsolidation, Air Canada avait deux secteurs isolables : Services Air Canada et Jazz. Le secteur d'Air Canada (auparavant le secteur des « Services Air Canada ») représente les services de transport de passagers et de fret qu'exploitent Air Canada et les services connexes. Le secteur de Jazz représente les résultats de Jazz qui exerce ses activités en vertu du contrat d'achat de capacité conclu entre Air Canada et Jazz, et en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2006 (le « CAC de Jazz »). En date de la déconsolidation, Air Canada ne compte qu'un secteur isolable. Il convient de se reporter à la note 7 afférente aux états financiers consolidés intermédiaires non vérifiés du deuxième trimestre de 2007 d'Air Canada pour de plus amples renseignements.

Il convient de se reporter à la note 8 des états financiers consolidés intermédiaires non vérifiés du deuxième trimestre de 2007 d'Air Canada pour la description des opérations entre Air Canada et Jazz et la présentation de la comptabilisation dans les résultats d'Air Canada s'y rattachant.

Le présent Rapport de gestion contient des énoncés prospectifs. Il convient de se reporter à la section *Mise en garde concernant les énoncés prospectifs* du présent Rapport de gestion pour obtenir une présentation des risques, incertitudes et hypothèses dont il a été tenu compte pour l'établissement de ces états financiers. La section 14 du présent Rapport de gestion et la section *Facteurs de risque* du Rapport de gestion annuel 2006 d'Air Canada daté du 14 février 2007 font état des principaux risques auxquels s'expose Air Canada dans le cours normal de ses activités commerciales.

Pour obtenir plus d'information sur les documents financiers publics d'Air Canada, dont la Notice annuelle initiale d'Air Canada datée du 27 mars 2007, il convient de se reporter au site de SEDAR au [www.sedar.com](http://www.sedar.com).

**Mise en garde concernant les énoncés prospectifs**

Le présent Rapport de gestion contient des énoncés prospectifs au sens de la législation en valeurs mobilières applicable. Ces énoncés renvoient à des analyses et à d'autres renseignements fondés sur la prévision de résultats futurs et l'estimation de montants qu'il est impossible à l'heure actuelle de déterminer. Ils peuvent porter sur des observations concernant, entre autres, les stratégies, les attentes, les activités planifiées ou les actions à venir.

Ces énoncés prospectifs se reconnaissent à l'emploi de termes ou d'expressions tels que *prévoir, projeter, peut, planifier, devrait*, de verbes au futur et au conditionnel et d'autres termes semblables, notamment à la mention de certaines hypothèses.

Comme, de par leur nature, les énoncés prospectifs partent d'hypothèses, ils sont soumis à d'importants risques et incertitudes. Toute prévision ou projection n'est donc pas entièrement assurée en raison, notamment, de la survenance possible d'événements externes ou de l'incertitude qui caractérise le secteur. Les résultats qui y sont présentés peuvent donc différer sensiblement des résultats réels en raison de divers facteurs, dont les prix de l'énergie, les conditions du secteur, du marché et de l'économie en général, les conflits armés, les attentats terroristes, l'évolution de la demande en fonction du caractère saisonnier du secteur, la capacité de réduire les coûts d'exploitation et l'effectif, les relations de travail, les négociations collectives ou les conflits de travail, les questions de retraite, les taux de change et d'intérêt, l'évolution de la législation, des nouveautés ou procédures réglementaires ainsi que les litiges en cours et futurs avec des tiers ainsi que les facteurs précisés dans le présent Rapport de gestion et en particulier ceux qui sont précisés à la section *Facteurs de risque* du Rapport de gestion annuel 2006 d'Air Canada daté du 14 février 2007 ainsi qu'à la section 14 du présent Rapport de gestion. Les énoncés prospectifs du présent Rapport de gestion représentent les attentes de la Société en date de celui-ci et ils peuvent changer après cette date. Toutefois, la Société 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 futurs ou pour quelque autre motif, sauf si elle y est tenue en vertu de la réglementation en matière de valeurs mobilières applicable.

**2. GLOSSAIRE**

**BAIHALA** – Le BAIHALA est une unité de mesure couramment utilisée dans le secteur du transport aérien pour mesurer le bénéfice avant les intérêts, les impôts, l'amortissement, la désuétude et les locations d'appareils, ne relevant pas des PCGR. Cette unité de mesure donne un aperçu des résultats d'exploitation avant les coûts de location d'appareils, l'amortissement et la désuétude, lesquels coûts varient sensiblement d'une compagnie à l'autre en raison de la façon dont chacune finance ses appareils et autres actifs.

**CESMO** – Charges d'exploitation par SMO.

**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.

**3. APERÇU GÉNÉRAL DE LA SOCIÉTÉ ET DE SES ACTIVITÉS**

Pour obtenir un aperçu de la société Air Canada ainsi qu'une description détaillée de sa stratégie et de ses objectifs commerciaux, il convient de se reporter à la Notice annuelle d'Air Canada datée du 27 mars 2007 et à son Rapport annuel 2006 qui sont publiés sur le site de SEDAR au [www.sedar.com](http://www.sedar.com). Une mise à jour des progrès réalisés pendant le premier trimestre de 2007 figure dans le Rapport de gestion du premier trimestre de 2007 d'Air Canada. Le texte qui suit est un résumé des progrès réalisés au cours du deuxième trimestre de 2007 au chapitre des stratégies et des objectifs commerciaux d'Air Canada.

**3.1. Stratégie commerciale d'Air Canada**

Le modèle commercial d'Air Canada est conçu pour lui permettre de faire une concurrence plus efficace, à de nombreux échelons, aux structures tarifaires à bas prix offertes par les transporteurs à bas prix et aux nombreux services et vastes réseaux des grands transporteurs internationaux à service complet. La stratégie d'Air Canada repose sur les volets suivants :

- ***Mettre à profit son modèle tarifaire innovateur axé sur le client***

Air Canada a d'abord mis en œuvre sa structure tarifaire simplifiée sur le marché nord-américain, en 2003. Au cours de 2006, certaines des caractéristiques de cette structure ont été instaurées sur la plupart des marchés européens d'Air Canada. Le coefficient d'occupation d'Air Canada pour le deuxième trimestre de 2007 était de 82,7 %, soit le coefficient d'occupation le plus élevé pour le deuxième trimestre de toute l'histoire d'Air Canada.

- ***Ajout d'éléments à sa stratégie d'innovation***

Soucieuse de faire preuve d'innovation, Air Canada continue d'enrichir son offre de « passes », d'« abonnements » et d'options « à la carte » conçus pour différents segments du marché. Au deuxième trimestre de 2007, les produits tirés des passes ont augmenté de 98 % par rapport à ceux de la période correspondante de 2006 et ont représenté 7,5 % des produits tirés des lignes intérieures.

- ***Fort degré de pénétration Internet***

La stratégie d'Air Canada en matière de transparence tarifaire et sa plateforme Web conviviale ont contribué à l'atteinte d'un fort degré de pénétration Internet. La pénétration Internet au Canada a atteint 63 % au deuxième trimestre de 2007, une augmentation de 13,0 points par rapport à la même période de 2006, tandis que la pénétration Internet à l'échelle du réseau représentait 31 %, en hausse de 7,6 points par rapport au deuxième trimestre de 2006. Ces chiffres ne tiennent pas compte des ventes des centres téléphoniques d'Air Canada, lesquels utilisent la plateforme hôte d'Air Canada. En ajoutant ces ventes, la pénétration directe d'Air Canada sur le marché canadien était de 73 % au deuxième trimestre de 2007 comparativement à 62 % au deuxième trimestre de 2006. L'amélioration de la pénétration Internet au deuxième trimestre de 2007 par rapport à la même période de 2006 s'est traduite par des économies d'environ 3 M\$ pour Air Canada.

- ***Possibilités de nouvelles lignes internationales***

Air Canada compte continuer d'élargir ses services actuels sur des destinations à l'étranger grâce à une augmentation de la capacité et au réseau Star Alliance<sup>MD</sup> afin de desservir de nouvelles destinations à l'étranger. Cette stratégie pourrait se traduire par des marges plus importantes dans ces marchés.

Au deuxième trimestre de 2007, Air Canada a continué d'étendre ses activités dans les marchés du Pacifique-Sud, des Antilles, du Mexique et d'Amérique du Sud, où le total des vols sans escale a augmenté de 12 % par rapport au deuxième trimestre de 2006. Plus spécifiquement, le nombre de vols exploités par Air Canada au départ et à destination du Mexique et des Antilles a augmenté respectivement de 61 % et de 4 % comparativement au deuxième trimestre de 2006. Sur une base annuelle, Air Canada a lancé trois nouvelles liaisons sur chacun des marchés du Mexique et des Antilles, portant le nombre total de vols hebdomadaires à respectivement 30 et 61.

Pendant le premier semestre de 2007, Air Canada a augmenté de 6 % ses vols internationaux comparativement à la période correspondante de 2006, notamment grâce à de nouvelles liaisons transatlantiques sans escale depuis l'Ouest canadien et les Maritimes à destination de Londres et entre Montréal et Rome (liaisons saisonnières) ainsi qu'en raison d'un accroissement de 13 % des vols

pour les destinations soleil, telles que Cuba et le Mexique. En ce qui a trait aux vols transpacifiques, la stratégie d'Air Canada consiste à affecter ses plus récents et plus gros appareils 777 de Boeing à des liaisons clés du Japon et de la Chine. En plus de la liaison Vancouver–Shanghai qu'elle a exploitée, Air Canada a ajouté un deuxième vol entre Vancouver et Beijing et a augmenté la fréquence des vols quotidiens à partir de Toronto à destination de Shanghai et de Beijing, offrant ainsi cinq vols quotidiens sans escale à l'été 2007. Ces modifications à l'horaire estival ont entraîné une hausse de presque 50 % de la capacité en SMO par rapport à l'été de 2006. Air Canada prévoit intensifier son exploitation au départ et à destination de la Chine, et le nombre de vols hebdomadaires sans escale qui desserviront cette région passera de 17 à 21 à l'hiver 2007-2008. Ainsi, trois nouveaux vols hebdomadaires assureront le service Toronto-Shanghai cet hiver et la fréquence des vols assurant la liaison Toronto-Beijing atteindra quatre vols hebdomadaires.

- ***Étapes importantes de la restructuration du réseau sur les plans national, transfrontalier et international***

Air Canada est en train de réaliser le réaménagement de son réseau nord-américain en employant de plus en plus de grands biréacteurs régionaux plus économiques par trajet que les avions à fuselage étroit. En Amérique du Nord, Air Canada a ajouté, au deuxième trimestre de 2007, quatre appareils 190 de 93 places d'Embraer à son parc aérien, pour un total de huit appareils livrés en 2007. Depuis le 30 juin 2007, quatre autres appareils 190 d'Embraer ont été ajoutés au parc aérien d'Air Canada, pour un total de 30 appareils.

Au deuxième trimestre de 2007, Air Canada a reçu un appareil 777-200 de Boeing et trois appareils 777-300 de Boeing supplémentaires. Un des appareils reçus est loué auprès d'International Lease Finance Corporation (« ILFC »). Depuis le 30 juin 2007, un appareil 777-200 de Boeing supplémentaire et un autre appareil 777-300 de Boeing ont été livrés. Depuis le début de 2007, Air Canada a pris livraison ou réception de cinq appareils 777-300 de Boeing et de deux appareils 777-200 de Boeing.

Dans le but d'étendre sa présence sur les marchés intérieur, transfrontalier et international, Air Canada a lancé neuf nouvelles liaisons aériennes durant le deuxième trimestre de 2007, dont une ligne internationale saisonnière, trois lignes transfrontalières et cinq lignes intérieures.

L'ensemble du trafic d'apport à Air Canada a augmenté de 1 % par rapport au deuxième trimestre de 2006. Air Canada a continué d'intensifier le trafic d'apport pour les plaques tournantes de Montréal et de Calgary. Le trafic d'apport à Montréal a enregistré une hausse de 12 % par rapport au deuxième trimestre de 2006 alors que celui de Calgary s'est accru de 10 %. Tout comme Toronto et Vancouver, Montréal et Calgary sont en voie de devenir d'importantes villes-portes où transitera le trafic de l'ensemble du réseau en pleine croissance d'Air Canada.

Air Canada a poursuivi le réaménagement prévu des cabines de son parc d'appareils, entamé en 2006. Le réaménagement de 30 appareils A320 d'Airbus, de 7 appareils 767-300 de Boeing et de 11 appareils A319 d'Airbus est maintenant terminé. La réception initiale de la clientèle est favorable, comme en témoigne les résultats de sondages internes sur la satisfaction de la clientèle.

- ***Recours à la technologie pour améliorer le service clientèle et comprimer les coûts POLARIS***

Air Canada est à concevoir un nouveau système informatique exploitable sur le Web, nommé POLARIS, pour remplacer ses anciens systèmes de réservations et de service à la clientèle aéroportuaire. Cette nouvelle plateforme est conçue pour réduire les coûts d'exploitation et permettre des améliorations qui assureront la mise en marché plus rapide de produits novateurs, ainsi que davantage de fonctions libre-service à la disposition des clients et des employés. La conception de POLARIS vise à combiner des fonctions de réservation et de contrôle des départs en une plateforme Web uniforme, ce qui se traduit par des économies et par un meilleur service à la clientèle.

L'équipe responsable de POLARIS a effectué un examen approfondi des exigences de la Société et procédé à la conception du système POLARIS. Plusieurs groupes d'employés ont pris part à la conception du système, et les premiers commentaires sont positifs. Par ailleurs, des versions préliminaires de l'application ont également été reçues et font actuellement l'objet d'un essai à l'interne et par quelques partenaires sélectionnés. Air Canada travaille en ce moment à harmoniser les

processus et procédures avec le nouveau système afin d'assurer une transition en douceur. À l'automne 2007, une diffusion partielle des procédures d'exploitation du service à la clientèle de POLARIS est prévue. D'autres modules de POLARIS devraient être mis en place et s'étaler sur une bonne partie de 2008.

#### Borne libre-service – Enregistrement

Air Canada continue de prendre les mesures nécessaires afin de fournir à ses passagers les produits libre-service qu'ils désirent, notamment l'enregistrement mobile, l'enregistrement en ligne et les bornes d'étiquetage libre-service.

Les services d'enregistrement mobile et d'enregistrement en ligne sont offerts dans tous les aéroports canadiens, ainsi que dans 26 escales internationales et 31 escales américaines. L'enregistrement mobile permet maintenant aux passagers d'entrer le nombre de bagages enregistrés ainsi que l'information préalable sur les voyageurs au moyen d'un appareil portatif tel qu'un BlackBerry. Ce produit sera fourni dans l'ensemble du réseau en temps voulu. Un projet pilote consistant à transmettre un code à barre à l'appareil portatif du passager, une fois l'enregistrement mobile effectué, est en cours à l'aéroport international Pierre-Elliott-Trudeau de Montréal. L'enregistrement mobile avec code à barre permettra au passager de se rendre directement au contrôle de sécurité, sans devoir suivre les procédures d'enregistrement habituelles, qui sont plus longues.

De plus, l'étiquetage libre-service aux bornes est partiellement offert à l'aéroport international Pierre-Elliott-Trudeau de Montréal ainsi qu'à l'aéroport international de Vancouver. Au cours des prochains mois, l'étiquetage libre-service aux bornes sera graduellement mis en place dans les autres aéroports, le prochain étant celui de Toronto. L'étiquetage libre-service permet aux passagers d'enregistrer leurs bagages sans l'aide d'un agent à l'enregistrement, d'imprimer les étiquettes et de les apposer sur leurs bagages, puis de déposer leurs bagages à l'endroit approprié quand cela leur convient.

Au deuxième trimestre de 2007, environ 60 % de nos passagers partout dans le monde ont utilisé les produits d'enregistrement libre-service. Ces produits permettent de réduire le temps d'attente contribuant ainsi à améliorer et à simplifier l'expérience des clients.

- **Toujours viser l'amélioration de sa structure de coûts**

La stratégie commerciale d'Air Canada continue de reposer sur l'évaluation continue et sur la recherche de façons d'améliorer la structure des coûts pour conserver une position hautement concurrentielle.

Air Canada a connu des hausses relatives au respect des conditions minimales de retour des appareils prévues dans les contrats de location, aux provisions constituées au titre des frais futurs liés aux appareils rendus à leurs locataires dans le cadre de contrats de location à court terme, ainsi qu'à la charge de maintenance liée à la préparation d'appareils qui seront sous-loués à des exploitants tiers. Au deuxième trimestre de 2007, les charges d'exploitation d'Air Canada reflètent une augmentation de 18 M\$ liée à ces sous-locations et retours d'appareils aux locataires (29 M\$ au premier semestre de 2007).

Au deuxième trimestre de 2007, les produits tirés de la sous-location d'appareils à des tiers ont totalisé 6 M\$ (7 M\$ au premier semestre de 2007).

Air Canada a continué de réduire l'importance de ses charges de carburant en négociant des prix concurrentiels auprès de ses fournisseurs et en concentrant ses efforts sur son programme de couverture du carburant. Le prix du litre de carburateur payé par Air Canada au cours du deuxième trimestre de 2007 était de 62,7 cents, comparativement à 67,3 cents au deuxième trimestre de 2006 (65,1 cents pour le premier semestre de 2007, contre 65,5 cents pour la période correspondante de 2006).

En 2007, Air Canada met en place environ 2 000 nouveaux conteneurs de fret et de bagages légers et durables. À la fin de juin 2007, environ 1 000 de ces conteneurs étaient en service. Une fois qu'ils seront tous en place, ces conteneurs devraient représenter des économies permanentes puisqu'ils

réduiront les charges liées au carburant, à la maintenance des conteneurs et au remplacement des pièces.

- ***Maintenir de bonnes relations de travail avec les employés***

Dans le cadre de son objectif continu d'améliorer les relations générales avec les employés à l'échelle de l'organisation, Air Canada a lancé un programme de formation de deux jours à l'intention de la quasi-totalité du personnel cadre, y compris les directeurs et les cadres supérieurs. Ce programme, intitulé « Les relations, ça compte », constitue le premier volet d'un certain nombre d'initiatives d'apprentissage conçues pour les membres de l'équipe de direction. Il a débuté en janvier de cette année et sera terminé d'ici la fin du troisième trimestre de 2007. Plus de 1 400 participants ont déjà suivi la formation. Le programme vise à offrir une formation sur les principes de leadership, de communication efficace et de prise en charge du secteur de responsabilité de chaque personne, notamment les problèmes avec les employés, dans un contexte commercial dont l'évolution est rapide. La Société prévoit élargir son programme « Les relations, ça compte » afin d'inclure les employés de première ligne syndiqués dans des fonctions de chef. Les commentaires généraux ont été excellents et des plans sont en cours à l'égard d'un deuxième programme axé sur les relations de travail, la mise en place cible étant au quatrième trimestre de cette année.

Le 10 avril 2007, Air Canada a annoncé que la procédure de réexamen des salaires convenue avec tous les groupes syndicaux en 2003 était terminée. En moyenne, les montants octroyés au titre de l'ajustement salarial représentent une augmentation d'environ 5 % sur une période de trois ans, de 2006 à 2009. Dans le cadre de l'expansion de ses liaisons actuelles et futures, Air Canada a embauché des employés supplémentaires afin de soutenir ses opérations accrues. En moyenne, les groupes des agents de bord et des pilotes d'Air Canada comptent respectivement 259 et 216 employés équivalent temps plein de plus qu'au deuxième trimestre de 2006.

Parallèlement, grâce à l'atteinte des objectifs d'exploitation mensuels au cours du deuxième trimestre de 2007, les employés d'Air Canada ont reçu quatre versements dans le cadre du programme « Une réussite partagée ».

- ***Air Canada classée Meilleure société aérienne en Amérique du Nord***

Air Canada a été classée *Meilleure société aérienne en Amérique du Nord* dans le cadre du plus important sondage réalisé à l'échelle mondiale auprès des voyageurs. Ce sondage complet a été mené auprès de plus de 14 millions de voyageurs d'août 2006 à juin 2007 par Skytrax, firme de recherche indépendante établie au Royaume-Uni. Il a porté sur 40 différents critères de satisfaction des passagers à l'égard de chacune des sociétés aériennes et de ses normes de produits et de services. C'est la deuxième fois en trois ans qu'Air Canada se classe au premier rang des transporteurs nord-américains. Le réseau Star Alliance, dont Air Canada est membre fondateur, a été classé *Meilleure alliance de transporteurs aériens*.

### **3.2. Stratégie relative au parc aérien**

#### Augmentation du nombre d'appareils 787 de Boeing faisant l'objet de commandes fermes

Air Canada a modifié, le 23 avril 2007, les ententes conclues avec Boeing afin d'augmenter sa commande ferme de 23 appareils 787 de Boeing, ce qui porte la commande ferme totale à 37 appareils 787 de Boeing. De plus, les parties ont convenu de retrancher de la commande ferme la livraison de deux appareils 777 de Boeing prévue en 2009.

La décision d'Air Canada de porter à 37 le nombre d'appareils 787 de Boeing faisant l'objet de commandes fermes appuie sa stratégie de renouvellement du parc aérien, l'implantation de nouvelles technologies et la réduction de ses coûts d'exploitation. Les appareils 787 de Boeing qu'Air Canada a commandés devraient être livrés d'ici 2014. Les ententes conclues avec Boeing, modifiées en avril 2007, ont également permis à Air Canada de disposer d'options sur 23 appareils 787 de Boeing supplémentaires, ce qui porte le nombre total de commandes, engagées et en option, d'appareils 787 à 60.

#### Financement des appareils

Le 19 avril 2007, Air Canada a reçu de l'Export-Import Bank des États-Unis (l'*« Export-Import Bank »*) un engagement final relatif à une garantie d'emprunt, sous réserve du respect de certaines modalités, visant les sept premiers 777 de Boeing (sans compter l'appareil 777-300 de Boeing loué à ILFC). Au deuxième trimestre de 2007, Air Canada a bénéficié de la garantie d'emprunt de l'Export-Import Bank pour trois appareils

777-300 et un appareil 777-200 de Boeing. Air Canada a également reçu un engagement préliminaire de l'Export-Import Bank, assujetti à certaines modalités, couvrant le reste des appareils 777 de Boeing dont la livraison est prévue en 2008 et les 14 appareils 787 de Boeing dont la livraison est prévue en 2010 et 2011. En ce qui concerne l'appareil livré, les modalités de la garantie d'emprunt de l'Export-Import Bank prévoient un taux fixe moyen de 5,43 % sur douze ans pour les emprunts, et un taux de prêt réel d'environ 6,10 % compte tenu des frais liés à la garantie de l'Export-Import Bank. Ces emprunts ont permis à Air Canada de réduire le coût lié au financement des appareils comparativement à d'autres solutions de financement offertes sur le marché au moment de la livraison des appareils.

#### Situation du parc aérien

Au premier semestre de 2007, 14 appareils ont été retranchés du parc aérien d'Air Canada, soit deux appareils 767-300 de Boeing et trois appareils A320 d'Airbus retournés aux locataires, un appareil 767-200 de Boeing retiré du service, un appareil A340 d'Airbus et quatre appareils A319 d'Airbus sous-loués à d'autres transporteurs aériens, un appareil A340 d'Airbus retiré du service en attendant de le sous-louer à un autre transporteur et deux appareils A320 d'Airbus retirés du service en attendant de les retourner aux locataires.

Des lettres d'intention ont été signées pour remettre quatre appareils A319 d'Airbus à un autre transporteur, lesquels doivent être livrés d'ici la fin de 2007. Par ailleurs, des lettres d'intention ont été signées pour la location ou la sous-location de trois appareils A340 d'Airbus, qui devraient être remis aux autres transporteurs d'ici la fin de 2007. De plus, cinq appareils A340 d'Airbus devraient être sous-loués en 2008. Puis, un appareil A320 d'Airbus devrait être retiré du service et retourné au locateur à l'automne 2007, deux appareils A340 d'Airbus seront retournés aux locataires d'ici la fin de 2007 et un appareil 767-200 de Boeing sera retiré en 2007.

Le tableau qui suit décrit les modifications qui sont apportées (chiffres réels) et qui seront apportées (chiffres prévus) au parc aérien d'Air Canada (sauf les appareils exploités par Jazz).

Type d'appareil	Décembre 2006	Chiffres réels			Chiffres prévus			Décembre 2006	Décembre 2007	Écart	
		Nouvelles livraisons	Sous-locations auprès d'Air Canada	Retours au locateur	Appareils retirés du service	Cumul - juin 2007	Nouvelles livraisons	Sous-locations auprès d'Air Canada/ventes par Air Canada	Retours au locateur	Appareils retirés du service	
777-3 de Boeing	-	4				4	1		5	-	5
777-2 de Boeing	-	1				1	2		3	-	3
763 de Boeing	33			(2)		31			31	33	(2)
762 de Boeing	11				(1)	10			(1)	9	11
A345 d'Airbus	2					2		(2)		-	(2)
A343 d'Airbus	10		(2)			8		(1)	(2)	5	10
A333 d'Airbus	8					8				8	-
A321 d'Airbus	10					10				10	-
A320 d'Airbus	47			(5)		42			(1)	41	47
A319 d'Airbus	45		(4)			41		(4)		37	45
190 d'Embraer	18	8				26	16			42	18
175 d'Embraer	15					15				15	-
<b>Total</b>	<b>199</b>	<b>13</b>	<b>(6)</b>	<b>(7)</b>	<b>(1)</b>	<b>198</b>	<b>19</b>	<b>(7)</b>	<b>(3)</b>	<b>206</b>	<b>199</b>
											<b>7</b>

L'âge moyen des appareils du parc aérien d'Air Canada (sauf les appareils exploités par Jazz) était de 9,3 ans au 30 juin 2007, comparativement à 9,7 ans au 30 juin 2006.

### **3.3. Gestion du risque lié au carburant**

En vue de gérer le risque lié à la volatilité du prix du carburateur, Air Canada a couvert une partie de ses besoins prévus en carburateur pour 2007 au moyen surtout de swaps et d'options sur tunnel.

Au 30 juin 2007, Air Canada avait couvert 48 % du reste de ses besoins prévus en carburant pour 2007 et 3 % de ses besoins prévus en carburant pour 2008. Depuis le 30 juin 2007, Air Canada a conclu de nouvelles positions de couverture faisant appel à des options sur tunnel qui ont permis d'augmenter sa couverture de 4 % pour 2007, portant ainsi le volume total couvert à 52 % d'ici la fin de 2007. Le reste de 2007 est couvert à des prix pouvant varier en moyenne de 84 \$ US à 88 \$ US le baril pour ses contrats basés sur le carburateur, de 70 \$ US à 77 \$ US le baril pour ses contrats basés sur le mazout et de 61 \$ US à 68 \$ US le baril pour ses contrats basés sur le brut WTI. En se fondant sur les prix du brut WTI, Air Canada a couvert le reste de ses besoins projetés en carburant pour 2007 à des prix pouvant varier en moyenne entre 64 \$ US et 70 \$ US. Compte tenu de ses besoins projetés en carburant pour 2007, Air Canada a couvert ses besoins pour les troisième et quatrième trimestres à hauteur respectivement de 49 % et 56 %.

Il convient de se reporter à la section 8 du présent Rapport de gestion pour plus d'information sur les couvertures et les instruments dérivés liés au carburant utilisés par Air Canada.

#### 4. RÉSULTATS D'EXPLOITATION – DEUXIÈMES TRIMESTRES DE 2007 ET 2006

##### **4.1. Sommaire des résultats consolidés**

Par suite de la déconsolidation de Jazz en vigueur depuis le 24 mai 2007, les résultats consolidés d'Air Canada obtenus au deuxième trimestre de 2007 ne sont pas directement comparables aux résultats consolidés de la période correspondante de 2006. L'état consolidé des résultats d'Air Canada reflète la consolidation des activités de Jazz jusqu'au 24 mai 2007. Les résultats d'Air Canada de 2006 tiennent compte de la consolidation des activités de Jazz.

Le tableau ci-après reflète les résultats consolidés de la Société pour le deuxième trimestre de 2007.

Non vérifié	Air Canada	Jazz	Élimination	Total consolidé
<b>Deuxième trimestre de 2007</b>				
<b>Produits d'exploitation</b>				
Passages	2 336 \$	-	-	2 336 \$
Fret	135	-	-	135
Autres	150	1	-	151
Produits externes	2 621	1	-	2 622
Produits intersectoriels	14	248	(262)	-
	<b>2 635</b>	<b>249</b>	<b>(262)</b>	<b>2 622</b>
<b>Charges d'exploitation</b>				
Salaires et charges sociales	475	56	-	531
Carburant avions	636	54	(53)	637
Locations avions	71	22	(2)	91
Redevances aéroportuaires et de navigation	257	33	(34)	256
Maintenance, matières et fournitures avions	205	20	(3)	222
Communications et technologies de l'information	67	1	1	69
Restauration et fournitures connexes	78	2	1	81
Amortissement et désuétude	136	4	-	140
Commissions	51	-	-	51
Contrat d'achat de capacité conclu avec Jazz	232	-	(156)	76
Autres	339	31	(16)	354
	<b>2 547</b>	<b>223</b>	<b>(262)</b>	<b>2 508</b>
<b>Bénéfice d'exploitation</b>	<b>88</b>	<b>26</b>	-	<b>114</b>
<b>Produits (charges) hors exploitation</b>				
Intérêts créditeurs	23	1	-	24
Intérêts débiteurs	(86)	(1)	-	(87)
Intérêts capitalisés	28	-	-	28
Gain à la cession d'actifs	14	-	-	14
Perte sur instruments financiers constatés à la juste valeur	(6)	-	-	(6)
Autres	(6)	1	-	(5)
	<b>(33)</b>	<b>1</b>	-	<b>(32)</b>
<b>Bénéfice avant les éléments suivants</b>	<b>55</b>	<b>27</b>	-	<b>82</b>
Intérêts minoritaires	(4)	-	(27)	(31)
Gain de change	160	-	-	160
Charge d'impôts sur les bénéfices	(56)	-	-	(56)
<b>Bénéfice de la période</b>	<b>155 \$</b>	<b>27 \$</b>	<b>(27) \$</b>	<b>155 \$</b>

Le tableau ci-dessous présente les résultats consolidés de la Société pour le deuxième trimestre de 2006.

<b>Non vérifié</b> <b>Deuxième trimestre de 2006</b>	<b>Air Canada</b>	<b>Jazz</b>	<b>Élimination</b>	<b>Total consolidé</b>
<b>Produits d'exploitation</b>				
Passages	2 262 \$	-	-	2 262 \$
Fret	154	-	-	154
Autres	141	2	-	143
Produits externes	2 557	2	-	2 559
Produits intersectoriels	19	338	(357)	-
	<b>2 576</b>	<b>340</b>	<b>(357)</b>	<b>2 559</b>
<b>Charges d'exploitation</b>				
Salaires et charges sociales	449	77	-	526
Carburant avions	631	71	(71)	631
Locations avions	83	33	(2)	114
Redevances aéroportuaires et de navigation	245	43	(43)	245
Maintenance, matières et fournitures avions	189	22	-	211
Communications et technologies de l'information	64	2	-	66
Restauration et fournitures connexes	79	4	(2)	81
Amortissement et désuétude	118	7	-	125
Commissions	59	-	-	59
Contrat d'achat de capacité conclu avec Jazz	215	-	(215)	-
Autres	331	45	(24)	352
	<b>2 463</b>	<b>304</b>	<b>(357)</b>	<b>2 410</b>
<b>Bénéfice d'exploitation</b>	<b>113</b>	<b>36</b>	<b>-</b>	<b>149</b>
<b>Produits (charges) hors exploitation</b>				
Intérêts créditeurs	20	1	-	21
Intérêts débiteurs	(76)	(2)	-	(78)
Intérêts capitalisés	13	-	-	13
Gain à la cession d'actifs	1	-	-	1
Perte sur instruments financiers constatés à la juste valeur	(1)	-	-	(1)
Autres	(3)	-	1	(2)
	<b>(46)</b>	<b>(1)</b>	<b>1</b>	<b>(46)</b>
<b>Bénéfice avant les éléments suivants</b>	<b>67</b>	<b>35</b>	<b>1</b>	<b>103</b>
Intérêts minoritaires	(3)	-	(36)	(39)
Gain de change	108	-	-	108
Charge d'impôts sur les bénéfices	(20)	-	-	(20)
<b>Bénéfice de la période</b>	<b>152 \$</b>	<b>35 \$</b>	<b>(35) \$</b>	<b>152 \$</b>

Le tableau ci-dessous présente les résultats du secteur d'Air Canada (auparavant le secteur des « Services Air Canada ») pour les deuxièmes trimestres de 2007 et 2006. Les données du tableau ci-dessous tiennent compte des produits et des charges intersectoriels.

Non vérifié	Deuxième trimestre		Variation	
	2007	2006	\$	%
<b>Produits d'exploitation</b>				
Passages	2 336	2 262	74	3
Fret	135	154	(19)	(12)
Autres	150	141	9	6
Produits externes	2 621	2 557	64	3
Produits intersectoriels	14	19	(5)	(26)
	<b>2 635</b>	<b>2 576</b>	<b>59</b>	<b>2</b>
<b>Charges d'exploitation</b>				
Salaires et charges sociales	475	449	26	6
Carburant avions	636	631	5	1
Locations avions	71	83	(12)	(14)
Redevances aéroportuaires et de navigation	257	245	12	5
Maintenance, matières et fournitures avions	205	189	16	8
Communications et technologies de l'information	67	64	3	5
Restauration et fournitures connexes	78	79	(1)	(1)
Amortissement et désuétude	136	118	18	15
Commissions	51	59	(8)	(14)
Contrat d'achat de capacité conclu avec Jazz	232	215	17	8
Autres	339	331	8	2
	<b>2 547</b>	<b>2 463</b>	<b>84</b>	<b>3</b>
<b>Bénéfice d'exploitation</b>				
	88	113	(25)	
<b>Produits (charges) hors exploitation</b>				
Intérêts créditeurs	23	20	3	
Intérêts débiteurs	(86)	(76)	(10)	
Intérêts capitalisés	28	13	15	
Gain à la cession d'actifs	14	1	13	
Perte sur instruments financiers constatés à la juste valeur	(6)	(1)	(5)	
Autres	(6)	(3)	(3)	
	(33)	(46)	13	
<b>Bénéfice avant les éléments suivants</b>				
	55	67	(12)	
Intérêts minoritaires	(4)	(3)	(1)	
Gain de change	160	108	52	
Charge d'impôts sur les bénéfices	(56)	(20)	(36)	
<b>Bénéfice de la période</b>				
	<b>155</b>	<b>152</b>	<b>3</b>	
<b>BAIIALA<sup>1)</sup></b>	<b>295</b>	<b>314</b>	<b>(19)</b>	

1. Il convient de se reporter à la section 15, Mesures financières hors PCGR, dans le présent Rapport de gestion pour obtenir un rapprochement du BAIIALA et du bénéfice d'exploitation.

## **4.2. Sommaire des résultats sectoriels – Air Canada**

Le secteur d'Air Canada a déclaré un bénéfice d'exploitation de 88 M\$ pour le deuxième trimestre de 2007, comparativement à un bénéfice d'exploitation de 113 M\$ pour la même période de 2006, soit une diminution de 25 M\$. Le BAIIALA a baissé de 19 M\$ par rapport au deuxième trimestre de 2006.

### **Produits passages**

Au deuxième trimestre de 2007, les produits passages ont progressé de 74 M\$ ou 3 % par rapport à la période correspondante de 2006, traduisant en cela la croissance du trafic, l'augmentation des suppléments carburant appliquée en 2006 et l'inclusion de certains frais passages accessoires en 2007. Depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2007, certains frais passages accessoires, notamment les frais de modification de réservations, les frais de sélection des places et les frais d'accompagnement d'enfants, qui étaient auparavant inclus dans les autres produits, sont désormais inclus dans les produits passages. Ces frais passages accessoires se sont élevés à 19 M\$ au deuxième trimestre de 2007.

L'amélioration de 1 % du rendement à l'échelle du réseau au deuxième trimestre de 2007 par rapport à la même période de 2006 s'explique principalement par l'inclusion des frais passages accessoires susmentionnée. Au deuxième trimestre de 2007, le trafic s'est accentué de 3 %, en regard d'une capacité de 2 % supérieure à celle de la même période de 2006, ce qui a donné lieu à une augmentation de 0,6 point du coefficient d'occupation. Les PPSMO ont affiché une hausse de 1 % par rapport au deuxième trimestre de 2006, en raison d'une croissance du rendement ainsi que d'une amélioration du coefficient d'occupation à l'échelle du réseau.

Le tableau ci-dessous illustre les variations trimestrielles comparatives, en pourcentage, en ce qui concerne les produits passages, la capacité, le trafic, le coefficient d'occupation, le rendement unitaire et les PPSMO.

<b>Comparaison des deuxièmes trimestres de 2007 et de 2006</b>	<b>Produits passages Variation (%)</b>	<b>Capacité (en SMO) Variation (%)</b>	<b>Trafic (en PMP) Variation (%)</b>	<b>Coefficient d'occupation Variation (en points)</b>	<b>Rendement unitaire Variation (%)</b>	<b>PPSMO Variation (%)</b>
Lignes intérieures	5	3	6	2,7	(1)	3
Lignes transfrontalières	0	1	2	0,9	(2)	(1)
Lignes transatlantiques	1	3	1	(1,8)	(1)	(2)
Lignes transpacifiques	5	(2)	(1)	0,9	6	7
Autres	6	6	4	(1,9)	2	(1)
<b>Réseau</b>	<b>3</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>0,6</b>	<b>1</b>	<b>1</b>

Au deuxième trimestre de 2007, les produits passages intérieurs ont progressé de 51 M\$ ou 5 % en raison de la croissance du trafic. Le trafic s'est accru de 6 %, en regard d'une augmentation de la capacité de 3 %, ce qui a entraîné une hausse de 2,7 points du coefficient d'occupation. Les PPSMO intérieurs ont affiché une progression de 3 % par rapport au deuxième trimestre de 2006 en raison de l'amélioration du coefficient d'occupation intérieur. Les accroissements de la capacité ont surtout été constatés dans les services du Canada atlantique et à destination de l'Ouest canadien. Le rendement unitaire a diminué de 1 % comparativement à la même période de 2006, principalement en raison de pratiques audacieuses de tarification concurrentielle, surtout pour les vols de Rapidair entre Toronto et Montréal ou Ottawa, et, dans une moindre mesure, à destination de l'Ouest canadien.

Au deuxième trimestre de 2007, les produits passages transfrontaliers sont demeurés inchangés par rapport à ceux du deuxième trimestre de 2006. La capacité a augmenté de 1 %, comparativement à une hausse de 8 % au premier trimestre de 2007, du fait qu'Air Canada a déplacé la capacité du marché transfrontalier au marché intérieur canadien. Le trafic s'est amélioré de 2 %, en regard d'une augmentation de la capacité de 1 %, ce qui a entraîné une hausse de 0,9 point du coefficient d'occupation. L'accroissement du trafic passagers était en grande partie le résultat d'une capacité accrue sur les liaisons desservant la Californie et Las Vegas, au Nevada. Le rendement unitaire s'est abaissé de 2 %, principalement en raison des nouveaux règlements à l'égard des passeports entrés en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2007 et d'un ralentissement économique aux États-Unis, ce qui a entraîné une baisse de la demande et exigé des efforts afin d'accroître le trafic dans un environnement de rendements unitaires moindres. La régression du rendement unitaire annulant l'amélioration du facteur

d'occupation, les PPSMO sur les vols transfrontaliers ont décrû de 1 % par rapport au deuxième trimestre de 2006.

Au deuxième trimestre de 2007, les produits passages transatlantiques ont progressé de 3 M\$ ou 1 %. Le trafic s'est accru de 1 %, en regard d'une augmentation de capacité de 3 %, abaissant de 1,8 point le coefficient d'occupation. L'intensification du trafic s'est surtout reflétée dans les lignes à destination du Royaume-Uni par suite de la hausse de la capacité sur la ligne Vancouver-Londres, de l'ajout d'une liaison Edmonton-Londres et de l'accroissement de la capacité sur les vols au départ du Canada atlantique à destination de Londres. Le rendement unitaire a diminué de 1 % en raison de la concurrence accrue résultant du nouveau service de British Airways sur Londres à partir de Calgary ainsi que la pression considérable exercée sur les tarifs par les concurrents, laquelle est attribuable à une augmentation importante de la capacité par les transporteurs à bas prix dans le marché Canada-Royaume-Uni. Les PPSMO sur les vols transatlantiques ont régressé de 2 % par suite d'un repli du rendement unitaire et du coefficient d'occupation qui découle principalement de l'augmentation marquée de la capacité par la concurrence décrite ci-dessus. Le marché du Royaume-Uni a également été touché par la taxe sur le transport aérien qui a doublé au Royaume-Uni.

Au deuxième trimestre de 2007, les produits passages transpacifiques se sont accrus de 12 M\$ ou 5 % compte tenu d'un meilleur rendement unitaire. Le trafic sur les lignes transpacifiques a baissé de 1 % en raison d'une réduction de la capacité de 2 %. Dans l'ensemble, la capacité transpacifique a reculé de 2 %, car l'augmentation de 17 % de la capacité à destination de la Chine, attribuable à la mise en place du service saisonnier sur Shanghai à partir de Toronto, a été plus qu'annulée par la diminution de la capacité dans les marchés indien (où le service a été suspendu le 1<sup>er</sup> mai 2007), coréen et japonais. L'accroissement de 6 % du rendement unitaire s'explique principalement par l'augmentation des suppléments carburant appliquée en 2006 et de la majoration des tarifs. Les PPSMO sur les vols transpacifiques ont progressé de 7 %, surtout à la suite de l'augmentation du rendement unitaire et, dans une moindre mesure, de la montée de 0,9 point du coefficient d'occupation.

Les autres produits passages, tirés des lignes du Pacifique-Sud, des Antilles, du Mexique et d'Amérique du Sud, ont avancé de 8 M\$ ou 6 % au deuxième trimestre de 2007 par suite de la hausse du trafic et du rendement unitaire. Le trafic s'est amélioré de 4 % en regard d'une augmentation de la capacité de 6 %, ce qui a entraîné une baisse de 1,9 point du coefficient d'occupation. L'intensification du trafic dans ces marchés s'explique surtout par une capacité supérieure sur les destinations de villégiature traditionnelles. Le rendement unitaire s'est accru de 2 % à la suite de l'augmentation des suppléments carburant appliquée en 2006 et de la majoration des tarifs. Par contre, les PPSMO ont perdu 1 %, car la détérioration du coefficient d'occupation a plus qu'annulé l'amélioration du rendement unitaire.

### **Produits fret**

Au deuxième trimestre de 2007, les produits fret ont régressé de 19 M\$ ou 12 % comparativement à ceux de la même période de 2006. Cette diminution découle principalement de la baisse des produits fret, par suite de la décision de faire passer de trois à deux le nombre d'avions-cargos MD-11 nolisés de la Société vers la fin de 2006 en raison des faibles rendements financiers enregistrés en Asie. Le trafic marchandises (produits fret et produits fret d'avions passagers) à l'échelle du réseau a reculé de 15 % en raison d'une réduction de 7 % de la capacité fret disponible. La réduction du service de fret est responsable de plus de la moitié du déclin du trafic à l'échelle du réseau et de la quasi-totalité de la baisse de la capacité fret. La hausse de 3 % du rendement unitaire du fret par tonne-mille payante par rapport au même trimestre de 2006 est en partie attribuable à l'incidence favorable des devises plus vigoureuses sur les ventes tirées des lignes internationales.

Deux avions-cargos MD-11 nolisés étaient utilisés pendant le deuxième trimestre de 2007, comparativement à trois à la même période de 2006. Au deuxième trimestre de 2007, les produits fret ont décliné de 10 M\$ comparativement à ceux de la même période de 2006. Cependant, les charges d'exploitation liées au fret ont baissé d'un montant plus important, ce qui s'est traduit par de meilleurs résultats financiers en ce qui a trait à ces appareils. Les produits fret par unité de capacité disponible se sont améliorés de 12 % par rapport au trimestre de 2006.

Les produits fret d'avions passagers sur les lignes transpacifiques ont fléchi de 14 % en raison de la réduction du trafic, attribuable surtout à la plus grande faiblesse de l'ensemble des marchés. Les produits fret au Canada ont chuté de 12 % en raison de la réduction du trafic et d'une diminution de 6 % de la capacité fret.

Depuis juillet 2007, Air Canada a réduit de deux à un le nombre d'avions-cargos MD-11 nolisés. Les vols sur Francfort, en Allemagne, et Vitoria, en Espagne, continueront d'être assurés, mais il n'y aura plus de vol vers l'Asie en raison des faibles rendements financiers.

#### **Autres produits**

Au deuxième trimestre de 2007, les autres produits externes ont grimpé de 9 M\$ ou 6 % par rapport à la même période de 2006 surtout en raison des produits de 6 M\$ tirés de la sous-location d'appareils en 2007. Ces augmentations ont été partiellement annulées par le reclassement de certains frais passagers accessoires aux produits passagers depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2007.

#### **Charges d'exploitation**

Au deuxième trimestre de 2007, les charges d'exploitation ont grimpé de 84 M\$ ou 3 % par rapport à celles de la même période de 2006. Le coût unitaire, mesuré en charges d'exploitation par SMO, a monté de 1 % par rapport au deuxième trimestre de 2006. Exclusion faite de la charge de carburant, le coût unitaire s'est accru de 2 % par rapport à la même période de 2006.

Le tableau ci-dessous compare les charges d'exploitation par SMO d'Air Canada pour le deuxième trimestre de 2007 à celles de la période correspondante de 2006.

(en cents par SMO)	Deuxième trimestre		Variation	
	2007	2006	\$	%
Salaires	2,50	2,33	0,17	7
Charges sociales	0,62	0,67	(0,05)	(7)
Coûts de propriété (LAAD) <sup>1)</sup>	1,36	1,34	0,02	1
Redevances aéroportuaires et de navigation	1,69	1,64	0,05	3
Maintenance, matières et fournitures avions	1,35	1,27	0,08	6
Communications et technologies de l'information	0,44	0,43	0,01	2
Restauration et fournitures connexes	0,52	0,53	(0,01)	(2)
Commissions	0,33	0,40	(0,07)	(18)
Contrat d'achat de capacité conclu avec Jazz	1,52	1,44	0,08	6
Autres	2,23	2,23	-	-
<b>Charges d'exploitation, exclusion faite de la charge de carburant<sup>2)</sup></b>	<b>12,56</b>	<b>12,28</b>	<b>0,28</b>	<b>2</b>
Carburant avions	4,18	4,23	(0,05)	(1)
<b>Total des charges d'exploitation</b>	<b>16,74</b>	<b>16,51</b>	<b>0,23</b>	<b>1</b>

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

2. Il convient de se reporter à la section 15, Mesures financières hors PCGR, du présent Rapport de gestion pour obtenir un complément d'information.

Tel qu'il a été indiqué à la section 3 du présent Rapport de gestion, Air Canada a connu des hausses de coûts relatives au respect des conditions minimales de retour des appareils prévues dans les contrats de location, aux provisions constituées au titre des frais futurs liés aux appareils rendus à leurs locataires dans le cadre de contrats de location à court terme, ainsi qu'à la charge de maintenance liée à la préparation d'appareils qui seront sous-loués à des exploitants tiers. Au deuxième trimestre de 2007, les charges d'exploitation d'Air Canada reflètent une augmentation de 18 M\$ liée à ces sous-locations et retours d'appareils aux locataires (29 M\$ au premier semestre de 2007).

Au deuxième trimestre de 2007, les produits tirés de la sous-location d'appareils à des tiers ont totalisé 6 M\$ (7 M\$ au premier semestre de 2007). Les produits tirés de la sous-location sont constatés au titre des autres produits.

Les charges salariales se sont chiffrées à 381 M\$ au deuxième trimestre de 2007, en hausse de 32 M\$ ou 9 % par rapport au deuxième trimestre de 2006, surtout en raison de la croissance de la moyenne des salaires et de

l'ajout de 447 employés équivalent temps plein (« ETP »), ou 2 %, par rapport à la même période de 2006, en conséquence d'une augmentation de 2 % de la capacité en SMO. L'augmentation du nombre d'employés ETP était surtout attribuable à l'arrivée de nouveaux pilotes et de nouveaux agents de bord requis afin de soutenir l'accroissement de la capacité et le renouvellement du parc aérien. Le groupe des agents de bord et le groupe des pilotes comptent respectivement 259 et 216 employés ETP de plus, en moyenne. Cette augmentation du nombre d'ETP a partiellement été compensée par des réductions au sein d'autres groupes d'employés. Les facteurs à l'origine de l'augmentation des salaires comprennent également les provisions plus élevées de 6 M\$ pour les indemnités de départ volontaire au deuxième trimestre de 2007, les ajustements favorables nets de 9 M\$ au deuxième trimestre de 2006 et des charges liées aux heures supplémentaires accrues de 2 M\$ au deuxième trimestre de 2007. La croissance de la moyenne des salaires est en grande partie attribuable aux augmentations salariales d'environ 1,5 % négociées dans le cadre d'un arbitrage et à la progression des salaires en fonction de l'ancienneté supplémentaire. De plus, les réductions en fonction de l'ancienneté et d'autres réductions de personnel ont gonflé, en 2007, la proportion d'employés se situant à la fin de l'échelle salariale en raison de leur ancienneté par rapport à 2006, ce qui a donné lieu à une hausse du salaire moyen par ETP au deuxième trimestre de 2007 par rapport à la même période de 2006.

Les charges sociales ont totalisé 94 M\$ au deuxième trimestre de 2007, un recul de 6 M\$ ou 6 % par rapport à la période correspondante de 2006, imputable en grande partie à la baisse de la charge de retraite et des avantages complémentaires de retraite à la suite de la révision des évaluations actuarielles. Ces diminutions ont été en partie compensées par des dépenses accrues liées aux prestations de santé versées aux employés actifs.

La charge de carburant a augmenté de 5 M\$ ou 1 % au deuxième trimestre de 2007, principalement en raison d'une hausse de la capacité en SMO de 2 % par rapport à la période correspondante de 2006. L'augmentation liée au trafic de 14 M\$ a été en partie contrebalancée par une baisse de 8 M\$ attribuable à la réduction du service de fret par avions-cargos MD-11. Un prix de base moyen supérieur du carburant et des gains réalisées moins sur des opérations de couverture ont gonflé la charge de carburant respectivement de 5 M\$ et 2 M\$. L'appréciation du dollar canadien par rapport au dollar américain pendant le trimestre de 2007 a entraîné une réduction de 8 M\$ de la charge de carburant. Il convient de se reporter à la section 8 du présent Rapport de gestion pour plus d'information sur les couvertures et instruments dérivés liés au carburant.

Les coûts de propriété, qui regroupent les frais de location d'avions et la charge d'amortissement et de désuétude, se sont accrus de 6 M\$ au deuxième trimestre de 2007 comparativement à la même période de 2006. Cette augmentation traduit l'ajout d'appareils au parc d'appareils en service d'Air Canada (15 appareils 190 d'Embraer et 4 appareils 777 de Boeing) et une charge d'amortissement liée au programme de réaménagement des cabines. Les facteurs annulant en grande partie cette augmentation sont les suivants : la diminution des coûts de propriété à la suite de la réduction à deux avions-cargos MD-11 nolisés au deuxième trimestre de 2007 comparativement à trois au cours de la même période de 2006, l'incidence des appareils rendus aux locateurs et de la fin des contrats de location et la baisse de la charge d'amortissement des actifs incorporels.

Au deuxième trimestre de 2007, les redevances aéroportuaires et de navigation se sont accrues de 12 M\$ ou 5 % par suite surtout d'une hausse de 6 % du nombre de départs ainsi que de la majoration des droits d'atterrissement et des redevances générales, principalement à l'aéroport international Pearson de Toronto. À l'aéroport Pearson, les redevances générales ont été majorées de 6 % par passager pour les arrivées de vols intérieurs et internationaux. Ces majorations ont été compensées en partie par une réduction de 1,7 % des redevances de navigation au Canada, entrée en vigueur en septembre 2006.

La charge liée à la maintenance, aux matières et aux fournitures pour les avions a crû de 16 M\$ ou 8 % par rapport au deuxième trimestre de 2006. D'autres facteurs importants d'une partie de l'augmentation, soit 18 M\$, comprennent la hausse de la charge de maintenance liée au respect des conditions minimales de retour des appareils, prévues dans les contrats de location, les provisions constituées au titre des frais futurs liés aux appareils rendus à leurs locateurs, dans le cadre de contrats de location à court terme, et la charge de maintenance liée à la préparation d'appareils qui seront sous-loués à des exploitants tiers. Une hausse des coûts de maintenance des appareils à fuselage étroit A319/A320 d'Airbus a également été constatée au deuxième trimestre de 2007. Ces appareils sont rendus à un cycle d'entretien où il faut remplacer les pièces du moteur à durée de vie limitée. Cependant, la hausse a été compensée par une réduction de la charge de maintenance des composantes et de la charge de maintenance cellule.

Au deuxième trimestre de 2007, les commissions versées ont diminué de 8 M\$ ou 14 % en regard d'une croissance de 2 % des produits passages et fret combinés par rapport au deuxième trimestre de 2006. Le repli des commissions versées était attribuable essentiellement à l'incidence d'un nouveau barème de commission au sein de Vacances Air Canada en 2007 et aux mesures commerciales mises en œuvre par Air Canada afin de diminuer les commissions, ce qui a plus que compensé l'augmentation liée au trafic. Les commissions, en pourcentage des produits passages et fret, sont passées de 2,4 % au deuxième trimestre de 2006 à 2,1 % au deuxième trimestre de 2007.

Au deuxième trimestre de 2007, les frais payés à Jazz pour la capacité au titre du CAC de Jazz se sont élevés à 232 M\$, contre 215 M\$ pour la même période de 2006. Il s'agit d'une augmentation de 17 M\$. La hausse de 8 % s'explique principalement par une augmentation de 13 % des heures de vol cale à cale par rapport au deuxième trimestre de 2006. La capacité en SMO des appareils exploités par Jazz a progressé de 15 % par rapport au deuxième trimestre de 2006.

Les charges hors exploitation se sont élevées à 33 M\$ au deuxième trimestre de 2007, une diminution de 13 M\$ par rapport au deuxième trimestre de 2006. Au deuxième trimestre de 2007, les intérêts débiteurs nets ont diminué de 8 M\$, comparativement à la même période de 2006. Une augmentation des intérêts débiteurs de 10 M\$, alimentée essentiellement par les opérations de financement de nouveaux appareils, a été plus qu'annulée par les intérêts capitalisés liés aux nouveaux appareils et à la hausse des intérêts créditeurs issue de soldes de caisse et de taux d'intérêt moyens plus élevés. Les intérêts capitalisés englobent ceux sur les sommes destinées à financer l'acquisition de nouveau matériel volant et d'autres immobilisations corporelles jusqu'à la mise en service de ces biens. Au deuxième trimestre de 2007, un appareil CRJ100 détenu par Air Canada et loué à Jazz a été gravement endommagé. En raison du produit de l'assurance estimé, Air Canada a constaté un gain sur la cession de 14 M\$ au cours de ce même trimestre de 2007. Air Canada a constaté, au deuxième trimestre de 2007, une perte de 6 M\$ relative aux ajustements de la juste valeur à l'égard de certains instruments financiers dérivés conclus par Air Canada afin de gérer le risque lié aux fluctuations des prix du carburant. Conformément au chapitre 3865 de l'ICCA, la partie inefficace des gains et pertes matérialisés ou latents est constatée au titre des produits hors exploitation. Il convient de se reporter à la section 8 du présent Rapport de gestion pour obtenir un complément d'information.

Les gains tirés de la réévaluation d'éléments monétaires libellés en devises ont atteint 160 M\$ au deuxième trimestre de 2007 et viennent surtout du raffermissement du dollar canadien au 30 juin 2007 par rapport au 31 mars 2007. Ces chiffres sont comparables aux gains de 108 M\$ constatés au deuxième trimestre de 2006.

Un bénéfice sectoriel de 155 M\$ a été constaté au deuxième trimestre de 2007, comparativement à un bénéfice sectoriel de 152 M\$ pour la même période de 2006.

### **4.3. Sommaire des résultats de Jazz**

Tel qu'il est indiqué à la section 1 du présent Rapport de gestion, l'état des résultats d'Air Canada reflète la consolidation des activités de Jazz seulement jusqu'au 24 mai 2007. Les renseignements fournis ci-après s'appuient sur les résultats publiés de Jazz pour le deuxième trimestre de 2007.

Jazz a déclaré un bénéfice d'exploitation de 40 M\$ au deuxième trimestre de 2007, soit une amélioration de 4 M\$ par rapport au bénéfice d'exploitation de 36 M\$ enregistré au cours de la même période de 2006. Par ailleurs, un BAIIALA de 78 M\$ a été constaté pendant le deuxième trimestre de 2007 comparativement à un BAIIALA de 76 M\$ à la période correspondante de 2006, ce qui représente une augmentation de 2 M\$. L'amélioration du bénéfice d'exploitation et du BAIIALA s'explique principalement par une hausse de 15 % de la capacité en SMO.

Les produits d'exploitation sont passés de 340 M\$, au deuxième trimestre de 2006, à 375 M\$ au deuxième trimestre de 2007, soit une augmentation de 35 M\$ ou 10 %, en raison d'une hausse de 13 % des heures de vol cale à cale et d'une majoration de 14 % des coûts refacturés à Air Canada en vertu du CAC de Jazz.

Au deuxième trimestre de 2007, les charges d'exploitation se sont chiffrées à 335 M\$, en hausse de 32 M\$ ou 11 % par rapport aux charges d'exploitation de 303 M\$ en 2006. Les coûts refacturés au titre du CAC de Jazz, qui comprennent la charge de carburant, les redevances de navigation et aéroportuaires ainsi que certaines dépenses liées aux services d'escale et autres dépenses, se sont accrus de 17 M\$. Les coûts contrôlables ont augmenté de 15 M\$.

Un bénéfice net de 41 M\$ a été constaté au deuxième trimestre de 2007, comparativement à un bénéfice net de 36 M\$ pour la même période de 2006, soit une amélioration de 5 M\$.

**5. RÉSULTATS D'EXPLOITATION – SEMESTRES TERMINÉS LES 30 JUIN 2006 ET 2007**

**5.1. Sommaire des résultats consolidés**

Par suite de la déconsolidation de Jazz en vigueur depuis le 24 mai 2007, les résultats consolidés d'Air Canada du premier semestre de 2007 ne sont pas directement comparables à ses résultats consolidés de la période correspondante de 2006. L'état consolidé des résultats d'Air Canada reflète la consolidation des activités de Jazz jusqu'au 24 mai 2007. Les résultats d'Air Canada de 2006 tiennent compte de la consolidation des activités de Jazz.

Le tableau ci-après reflète les résultats consolidés de la Société pour le semestre terminé le 30 juin 2007.

Non vérifié Semestre terminé le 30 juin 2007	Air Canada	Jazz	Élimination	Total consolidé
<b>Produits d'exploitation</b>				
Passages	4 473 \$	-	-	4 473 \$
Fret	276	-	-	276
Autres	380	3	-	383
Produits externes	5 129	3	-	5 132
Produits intersectoriels	40	610	(650)	-
	<b>5 169</b>	<b>613</b>	<b>(650)</b>	<b>5 132</b>
<b>Charges d'exploitation</b>				
Salaires et charges sociales	974	139	-	1 113
Carburant avions	1 221	125	(124)	1 222
Locations avions	144	57	(6)	195
Redevances aéroportuaires et de navigation	500	80	(81)	499
Maintenance, matières et fournitures avions	429	50	(8)	471
Communications et technologies de l'information	138	2	-	140
Restauration et fournitures connexes	158	6	-	164
Amortissement et désuétude	264	9	-	273
Commissions	110	-	-	110
Contrat d'achat de capacité conclu avec Jazz	462	-	(386)	76
Autres	759	83	(45)	797
	<b>5 159</b>	<b>551</b>	<b>(650)</b>	<b>5 060</b>
<b>Bénéfice d'exploitation</b>	<b>10</b>	<b>62</b>	-	<b>72</b>
<b>Produits (charges) hors exploitation</b>				
Intérêts créditeurs	49	2	-	51
Intérêts débiteurs	(177)	(3)	-	(180)
Intérêts capitalisés	64	-	-	64
Gain à la cession d'actifs	21	-	-	21
Gain sur instruments financiers constatés à la juste valeur	28	-	-	28
Autres	(10)	1	-	(9)
	<b>(25)</b>	-	-	<b>(25)</b>
<b>Bénéfice (perte) avant les éléments suivants</b>	<b>(15)</b>	<b>62</b>	-	<b>47</b>
Intérêts minoritaires	(6)	-	(62)	(68)
Gain de change	193	-	-	193
Charge d'impôts sur les bénéfices	(51)	-	-	(51)
<b>Bénéfice de la période</b>	<b>121 \$</b>	<b>62 \$</b>	<b>(62)\$</b>	<b>121 \$</b>

Le tableau ci-dessous présente les résultats consolidés de la Société pour le semestre terminé le 30 juin 2006.

<b>Non vérifié</b> <b>Semestre terminé le 30 juin 2006</b>	<b>Air Canada</b>	<b>Jazz</b>	<b>Élimination</b>	<b>Total</b> <b>consolidé</b>
<b>Produits d'exploitation</b>				
Passages	4 264 \$	-	-	4 264 \$
Fret	305	-	-	305
Autres	362	4	-	366
Produits externes	4 931	4	-	4 935
Produits intersectoriels	39	656	(695)	-
	<b>4 970</b>	<b>660</b>	<b>(695)</b>	<b>4 935</b>
<b>Charges d'exploitation</b>				
Salaires et charges sociales	912	151	-	1 063
Carburant avions	1 200	130	(130)	1 200
Locations avions	166	65	(4)	227
Redevances aéroportuaires et de navigation	475	83	(83)	475
Maintenance, matières et fournitures avions	396	45	(6)	435
Communications et technologies de l'information	138	4	(1)	141
Restauration et fournitures connexes	155	7	(1)	161
Amortissement et désuétude	233	11	-	244
Commissions	127	-	-	127
Contrat d'achat de capacité conclu avec Jazz	421	-	(421)	-
Charge exceptionnelle liée à la restructuration de la main-d'œuvre	28	-	-	28
Autres	730	92	(49)	773
	<b>4 981</b>	<b>588</b>	<b>(695)</b>	<b>4 874</b>
<b>Bénéfice d'exploitation (perte)</b>	<b>(11)</b>	<b>72</b>	<b>-</b>	<b>61</b>
<b>Produits (charges) hors exploitation</b>				
Intérêts créditeurs	37	2	(1)	38
Intérêts débiteurs	(147)	(4)	1	(150)
Intérêts capitalisés	23	(1)	-	22
Gain à la cession d'actifs	3	-	-	3
Perte sur instruments financiers constatés à la juste valeur	(3)	-	-	(3)
Autres	1	-	-	1
	<b>(86)</b>	<b>(3)</b>	<b>-</b>	<b>(89)</b>
<b>Bénéfice (perte) avant les éléments suivants</b>	<b>(97)</b>	<b>69</b>	<b>-</b>	<b>(28)</b>
Intérêts minoritaires	(7)	-	(69)	(76)
Gain de change	121	-	-	121
Charge d'impôts sur les bénéfices	9	-	-	9
<b>Bénéfice de la période</b>	<b>26 \$</b>	<b>69 \$</b>	<b>(69) \$</b>	<b>26 \$</b>

Le tableau ci-dessous présente les résultats du secteur d'Air Canada (auparavant le secteur des « Services Air Canada ») pour les semestres terminés les 30 juin 2006 et 2007. Les données du tableau ci-dessous tiennent compte des produits et des charges intersectoriels.

Non vérifié	Semestres terminés les 30 juin		Variation	
	2007	2006	\$	%
<b>Produits d'exploitation</b>				
Passages	4 473	4 264	209	5
Fret	276	305	(29)	(10)
Autres	380	362	18	5
Produits externes	5 129	4 931	198	4
Produits intersectoriels	40	39	1	3
	<b>5 169</b>	<b>4 970</b>	<b>199</b>	<b>4</b>
<b>Charges d'exploitation</b>				
Salaires et charges sociales	974	912	62	7
Carburant avions	1 221	1 200	21	2
Locations avions	144	166	(22)	(13)
Redevances aéroportuaires et de navigation	500	475	25	5
Maintenance, matières et fournitures avions	429	396	33	8
Communications et technologies de l'information	138	138	-	-
Restauration et fournitures connexes	158	155	3	2
Amortissement et désuétude	264	233	31	13
Commissions	110	127	(17)	(13)
Contrat d'achat de capacité conclu avec Jazz	462	421	41	10
Charge exceptionnelle liée à la restructuration de la main-d'œuvre	-	28	(28)	(100)
Autres	759	730	29	4
	<b>5 159</b>	<b>4 981</b>	<b>178</b>	<b>4</b>
<b>Bénéfice d'exploitation (perte)</b>	<b>10</b>	<b>(11)</b>	<b>21</b>	
<b>Produits (charges) hors exploitation</b>				
Intérêts créditeurs	49	37	12	
Intérêts débiteurs	(177)	(147)	(30)	
Intérêts capitalisés	64	23	41	
Gain à la cession d'actifs	21	3	18	
Gain (perte) sur instruments financiers constatés à la juste valeur	28	(3)	31	
Autres	(10)	1	(11)	
	<b>(25)</b>	<b>(86)</b>	<b>61</b>	
<b>Perte avant les éléments suivants</b>	<b>(15)</b>	<b>(97)</b>	<b>82</b>	
Intérêts minoritaires	(6)	(7)	1	
Gain de change	193	121	72	
Économie (charge) d'impôts sur les bénéfices	(51)	9	(60)	
<b>Bénéfice de la période</b>	<b>121</b>	<b>26</b>	<b>95</b>	
<b>BAIIALA<sup>1)</sup></b>	<b>418</b>	<b>388</b>	<b>30</b>	
<b>BAIIALA<sup>1)</sup>, avant les charges exceptionnelles</b>	<b>418</b>	<b>416</b>	<b>2</b>	

1. Il convient de se reporter à la section 15, Mesures financières hors PCGR, dans le présent Rapport de gestion pour obtenir un rapprochement du BAIIALA et du bénéfice d'exploitation (perte), ainsi que du BAIIALA, exclusion faite des charges exceptionnelles, et du bénéfice d'exploitation (perte).

## **5.2. Sommaire des résultats sectoriels – Air Canada**

Le secteur d'Air Canada a déclaré un bénéfice d'exploitation de 10 M\$ pour le semestre terminé le 30 juin 2007, soit une amélioration de 21 M\$ comparativement à la perte d'exploitation de 11 M\$ enregistrée au cours de la même période de 2006. Le BAIIALA a gonflé de 30 M\$ par rapport au premier semestre de 2006.

En février 2006, la Société a annoncé un plan de réduction de l'effectif afin de diminuer de 20 % le nombre de ses employés non syndiqués. Une charge exceptionnelle liée à la restructuration de la main-d'œuvre de 28 M\$ a été constatée au semestre terminé le 30 juin 2006 relativement à ce plan. Cette charge a été réduite de 8 M\$ au quatrième trimestre de 2006, ce qui porte le total de la charge pour 2006 à 20 M\$. En date du 9 août 2007, environ 84 % de l'objectif de réduction a été atteint. Exclusion faite de la charge exceptionnelle liée à la restructuration de la main-d'œuvre de 2006, le bénéfice d'exploitation au semestre terminé le 30 juin 2007 a reculé de 7 M\$ comparativement à la même période de 2006 et le BAIIALA a augmenté de 2 M\$ par rapport au premier semestre de 2006.

### **Produits passagers**

Au premier semestre de 2007, les produits passagers ont progressé de 209 M\$ ou 5 % par rapport à la période correspondante de 2006, traduisant en cela la croissance du trafic, l'augmentation des suppléments carburant appliquée en 2006 et l'inclusion de certains frais passages accessoires en 2007. Les frais passages accessoires, auparavant constatés dans les « autres » produits, ont totalisé 30 M\$ au premier semestre de 2007.

L'amélioration de 1 % du rendement, à l'échelle du réseau, au premier semestre de 2007 par rapport à la même période de 2006 s'explique principalement par l'inclusion des frais passages accessoires susmentionnée. Au semestre terminé le 30 juin 2007, le trafic s'est accru de 4 %, en regard d'une capacité de 3 % supérieure à celle de la même période de 2006, ce qui s'est traduit par une augmentation de 1,0 point du coefficient d'occupation. Les PPSMO ont affiché une hausse de 2 %, en raison d'une croissance du rendement ainsi que d'une amélioration du coefficient d'occupation à l'échelle du réseau.

Le tableau ci-dessous illustre les variations trimestrielles comparatives, en pourcentage, en ce qui concerne les produits passagers, la capacité, le trafic, le coefficient d'occupation, le rendement unitaire et les PPSMO.

Semestres terminés les 30 juin 2006 et 2007	Produits passagers Variation (%)	Capacité (en SMO) Variation (%)	Trafic (en PMP) Variation (%)	Coefficient d'occupation Variation (en points)	Rendement unitaire Variation (%)	PPSMO Variation (%)
Lignes intérieures	7	2	7	3,2	0	4
Lignes transfrontalières	2	5	4	(0,6)	(2)	(2)
Lignes transatlantiques	3	3	3	(0,1)	1	0
Lignes transpacifiques	7	(1)	1	1,3	5	7
Autres	4	3	3	(0,1)	1	1
<b>Réseau</b>	<b>5</b>	<b>3</b>	<b>4</b>	<b>1,0</b>	<b>1</b>	<b>2</b>

Pendant le semestre terminé le 30 juin 2007, les produits passagers intérieurs ont progressé de 119 M\$ ou 7 %, principalement en raison de la croissance du trafic. Le trafic s'est intensifié de 7 %, en regard d'une augmentation de la capacité de 2 %, ce qui a entraîné une hausse de 3,2 points du coefficient d'occupation. Les accroissements de la capacité ont surtout été constatés dans les services du Canada atlantique et à destination de l'Ouest canadien. Les PPSMO intérieurs ont affiché une amélioration de 4 % par rapport au premier semestre de 2006 en raison de l'amélioration du coefficient d'occupation intérieur. Le rendement unitaire est inchangé comparativement à celui de la même période de 2006, car l'augmentation du rendement unitaire, en raison de l'inclusion de certains frais accessoires pendant le premier semestre de 2007, a été annulée par les répercussions des pratiques audacieuses de tarification concurrentielle, surtout pour les vols de Rapidair entre Toronto et Montréal ou Ottawa, et, dans une moindre mesure, à destination de l'Ouest canadien au deuxième trimestre de 2007.

Au cours du semestre terminé le 30 juin 2007, les produits passagers transfrontaliers ont progressé de 20 M\$ ou 2 % en raison d'une hausse de 4 % du trafic en regard d'une augmentation de capacité de 5 %, surtout au premier trimestre de 2007, diminuant de 0,6 point le coefficient d'occupation. La capacité a avancé de 1 % au

deuxième trimestre de 2007 par rapport à la même période de 2006, comparativement à une augmentation de 8 % au premier trimestre de 2007 par rapport au premier trimestre de 2006, du fait qu'Air Canada a déplacé la capacité du marché transfrontalier au marché intérieur canadien. L'accroissement du trafic passagers était en grande partie le résultat de la mise en place de nouvelles liaisons et d'une capacité accrue sur les liaisons desservant la Floride, la Californie et Las Vegas, au Nevada. Le rendement unitaire s'est abaissé de 2 % au premier semestre de 2007, ce qui traduit une croissance, par rapport à 2006, des vols long-courriers sur les grandes destinations de villégiature. Les vols long-courriers procurent en général un moins bon rendement par PMP que les vols court-courriers. De plus, l'entrée en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2007 des nouveaux règlements à l'égard des passeports et le ralentissement économique aux É.-U. ont entraîné une baisse de la demande et exigé des efforts afin d'intensifier le trafic dans un environnement de rendements unitaires moindres. Les PPSMO sur les vols transfrontaliers ont reculé de 2 % par rapport à ceux de la période correspondante de 2006 en raison de la baisse du rendement unitaire et du coefficient d'occupation.

Au cours du semestre terminé le 30 juin 2007, les produits passages transatlantiques ont augmenté de 26 M\$ ou 3 % en raison d'une hausse du trafic et, dans une moindre mesure, de l'amélioration du rendement unitaire, par suite de l'augmentation des suppléments carburant appliquée en 2006. L'intensification du trafic de 3 % s'est surtout reflétée dans les lignes à destination du Royaume-Uni par suite de la hausse de la capacité sur la ligne Vancouver-Londres, de l'ajout d'une liaison Edmonton-Londres et de l'accroissement de la capacité sur les vols transatlantiques à destination de Londres. Le rendement unitaire a augmenté de 1 % par rapport au premier semestre de 2006. L'incidence de l'augmentation des suppléments carburant appliquée en 2006 a été annulée en partie par l'arrivée du nouveau service de British Airways sur Londres à partir de Calgary ainsi que par la pression considérable exercée sur les tarifs par les concurrents, laquelle est attribuable à une augmentation importante de la capacité par les transporteurs à bas prix dans le marché Canada-Royaume-Uni. Les PPSMO sur les vols transatlantiques sont demeurés identiques à ceux de la même période de 2006.

Pendant le semestre terminé le 30 juin 2007, les produits passages transpacifiques ont monté de 28 M\$ ou 7 % du fait d'un meilleur rendement unitaire et de l'accroissement du trafic. Le trafic s'est accru de 1 %, en regard d'une diminution de 1 % de la capacité, ce qui a entraîné une hausse de 1,3 point du coefficient d'occupation. La hausse de 11 % au regard de la capacité à destination de la Chine a été plus qu'annulée par la baisse de la capacité dans les marchés indien, coréen et japonais. La progression de 5 % du rendement unitaire est en grande partie attribuable à l'augmentation des suppléments carburant appliquée en 2006 ainsi qu'à la majoration des tarifs. Les PPSMO sur les vols transpacifiques se sont accrus de 7 % en raison de la croissance du rendement unitaire et du coefficient d'occupation.

Les autres produits passages, tirés des lignes du Pacifique-Sud, des Antilles, du Mexique et d'Amérique du Sud, ont avancé de 16 M\$ ou 4 % au semestre terminé le 30 juin 2007 par suite de la hausse du trafic et du rendement unitaire. Le trafic s'est accru de 3 % en regard d'une augmentation de la capacité de 3 %, ce qui n'a eu, pour ainsi dire, aucune incidence sur le coefficient d'occupation comparativement à celui de la période correspondante de 2006. L'intensification du trafic dans ces marchés s'explique surtout par une capacité accrue sur les destinations de villégiature traditionnelles. Le rendement unitaire a progressé de 1 % en raison de l'augmentation des suppléments carburant appliquée en 2006 et de la majoration des tarifs. Au cours du premier semestre de 2007, les PPSMO ont augmenté de 1 % en raison de l'amélioration du rendement unitaire.

### **Produits fret**

Au cours du premier semestre terminé le 30 juin 2007, les produits fret ont régressé de 29 M\$ ou 10 % par rapport à ceux de la même période de 2006, principalement en raison de la diminution du nombre de vols d'avions-cargos. Le trafic marchandises à l'échelle du réseau a reculé de 13 % en raison d'une réduction de 7 % de la capacité fret disponible. La réduction du service de fret est responsable de plus de la moitié du déclin du trafic à l'échelle du réseau et de la quasi-totalité de la baisse de la capacité fret. La hausse de 4 % du rendement unitaire du fret par tonne-mille payante est en partie attribuable à l'incidence favorable des devises plus vigoureuses sur les ventes tirées des lignes internationales en 2007.

En raison du retrait d'un avion-cargo MD-11 nolisé à la fin de 2006, pour en conserver deux en activité plutôt que trois, les produits fret ont décliné de 17 M\$ au cours du semestre terminé le 30 juin 2007 comparativement à la période correspondante de 2006; cependant, les charges d'exploitation liées au fret ont baissé d'un montant plus important, ce qui s'est traduit par de meilleurs résultats financiers en ce qui a trait à ces appareils. Les produits fret par unité de capacité disponible se sont améliorés de 13 % par rapport à 2006.

Les produits fret d'avions passagers sur les lignes transpacifiques ont fléchi de 9 %, principalement en raison d'une faiblesse accrue des marchés asiatiques. De même, les produits fret au Canada ont chuté de 10 % en raison de la réduction du trafic et d'une diminution de 6 % de la capacité fret.

#### **Autres produits**

Au cours du premier semestre de 2007, les autres produits externes ont grimpé de 18 M\$ ou 5 % comparativement à la même période de 2006, essentiellement en raison de l'augmentation des ventes de forfaits terrestres de Vacances Air Canada, de produits tirés de la sous-location d'appareils en 2007, de produits liés à des tiers enregistrés par Services au sol Air Canada et d'autres produits divers. Ces augmentations ont été partiellement annulées par le reclassement de certains frais passages accessoires aux produits passagers depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2007.

#### **Charges d'exploitation**

Au premier semestre de 2007, les charges d'exploitation ont augmenté de 178 M\$ ou 4 % par rapport à celles de la même période de 2006. Le coût unitaire, mesuré en charges d'exploitation par SMO, a monté de 1 % par rapport au premier semestre de 2006. Exclusion faite de la charge de carburant et de la charge exceptionnelle liée à la restructuration de la main-d'œuvre, le coût unitaire s'est accru de 2 %.

Le tableau ci-dessous compare les charges d'exploitation par SMO d'Air Canada pour le semestre terminé le 30 juin 2007 à celles de la période correspondante de 2006.

(en cents par SMO)	Semestres terminés les 30 juin		Variation	
	2007	2006	\$	%
Salaires	2,54	2,39	0,15	6
Charges sociales	0,71	0,74	(0,03)	(4)
Coûts de propriété (LAAD) <sup>1)</sup>	1,36	1,36	-	-
Redevances aéroportuaires et de navigation	1,67	1,62	0,05	3
Maintenance, matières et fournitures avions	1,43	1,36	0,07	5
Communications et technologies de l'information	0,46	0,47	(0,01)	(2)
Restauration et fournitures connexes	0,53	0,53	-	-
Commissions	0,37	0,43	(0,06)	(14)
Contrat d'achat de capacité conclu avec Jazz	1,54	1,44	0,10	7
Autres	2,53	2,50	0,03	1
<b>Charges d'exploitation, exclusion faite de la charge de carburant et de la charge exceptionnelle liée à la restructuration de la main-d'œuvre<sup>2)</sup></b>	<b>13,14</b>	<b>12,84</b>	<b>0,30</b>	<b>2</b>
Carburant avions	4,08	4,11	(0,03)	(1)
Charge exceptionnelle liée à la restructuration de la main-d'œuvre	-	0,10	(0,10)	(100)
<b>Total des charges d'exploitation</b>	<b>17,22</b>	<b>17,05</b>	<b>0,17</b>	<b>1</b>

1. LAAD s'entend de la combinaison des frais de location d'avions et de la charge d'amortissement et de désuétude.
2. Il convient de se reporter à la section 15, Mesures financières hors PCGR, du présent Rapport de gestion pour obtenir un complément d'information.

Les charges salariales se sont chiffrées à 762 M\$ au premier semestre de 2007, en hausse de 65 M\$ ou 9 % par rapport à celles du premier semestre de 2006, surtout en raison de la croissance de la moyenne des salaires, des ajustements favorables nets de 14 M\$ en 2006, des charges liées aux heures supplémentaires accrues de 8 M\$, des provisions pour les indemnités de départ volontaire majorées de 8 M\$ et des charges de 9 M\$ liées aux régimes d'intéressement fondés sur le rendement en 2007. La croissance de la moyenne des salaires est en grande partie attribuable aux augmentations salariales d'environ 1,5 % négociées dans le cadre d'un arbitrage et à la progression des salaires en fonction de l'ancienneté supplémentaire. De plus, les réductions en fonction de l'ancienneté et d'autres réductions de personnel ont gonflé, en 2007, la proportion d'employés se situant à la fin de l'échelle salariale en raison de leur ancienneté par rapport à 2006, ce qui a

donné lieu à une hausse du salaire moyen par ETP au premier semestre de 2007 par rapport à la même période de 2006. Le nombre moyen total d'ETP pour la période est demeuré sensiblement le même; il y a 27 ETP de moins qu'à la même période de 2006, mais la composition des groupes d'employés est différente. La période de 2007 a été marquée par un accroissement du nombre de pilotes qui ont un salaire moyen supérieur, en comparaison aux autres groupes dont le nombre d'ETP est à la baisse.

Les charges sociales ont totalisé 212 M\$ au premier semestre de 2007, un recul de 3 M\$ ou 1 % par rapport à la période correspondante de 2006, attribuable en grande partie à la baisse de la charge de retraite et des avantages complémentaires de retraite à la suite de la révision des évaluations actuarielles. Ces diminutions ont été en partie compensées par des dépenses accrues liées aux prestations de santé versées aux employés actifs.

Une charge exceptionnelle liée à la restructuration de la main-d'œuvre de 28 M\$ a été constatée au premier trimestre de 2006 relativement à un plan de réduction de l'effectif non syndiqué.

La charge de carburant a augmenté de 21 M\$ ou 2 % au premier semestre de 2007, principalement en raison d'une hausse de la capacité en SMO de 3 % par rapport à la période correspondante de 2006. L'augmentation liée au trafic de 39 M\$ a été en partie contrebalancée par une baisse de 11 M\$ attribuable à la réduction du service de fret par avions-cargos MD-11, le nombre d'appareils MD-11 ayant passé de trois à deux. La hausse des pertes réalisées sur des opérations de couverture a fait augmenter la charge de carburant de 7 M\$. Ces augmentations ont partiellement été compensées par une diminution du prix de base moyen du carburant de 2 % et par la légère appréciation du dollar canadien par rapport au dollar américain, ce qui a réduit la charge de carburant respectivement de 9 M\$ et de 5 M\$.

Les coûts de propriété, qui regroupent les frais de location d'avions et la charge d'amortissement et de désuétude, se sont accrus de 9 M\$ au premier semestre de 2007 comparativement à la même période de 2006. Les facteurs de la croissance comprennent l'ajout d'appareils au parc d'appareils en service d'Air Canada et une charge d'amortissement liée au programme de réaménagement des cabines. Les facteurs annulant en grande partie cette augmentation sont les suivants : le passage à deux avions-cargos MD-11 nolisés au premier semestre de 2007 comparativement à trois au cours de la même période de 2006, l'incidence des appareils rendus aux locateurs et de la fin des contrats de location, la baisse de la charge d'amortissement des actifs incorporels et la cession progressive d'appareils CRJ100 à Jazz en 2006, qui a eu pour effet de transférer le coût de propriété à la catégorie de charge représentée par l'achat de capacité.

Pendant le semestre terminé le 30 juin 2007, les redevances aéroportuaires et de navigation ont crû de 25 M\$ ou 5 % par rapport à la même période de 2006 par suite surtout d'une hausse de 6 % du nombre de départs ainsi que de la majoration des droits d'atterrissement et des redevances générales, principalement à l'aéroport international Pearson de Toronto. Ces majorations ont été compensées en partie par une réduction de 1,7 % des redevances de navigation au Canada, entrée en vigueur en septembre 2006.

La charge liée à la maintenance, aux matières et aux fournitures pour les avions a crû de 33 M\$ ou 8 % au premier semestre de 2007 par rapport au premier semestre de 2006. D'autres facteurs importants d'une partie de l'augmentation, soit 29 M\$, comprennent la hausse de la charge de maintenance liée au respect des conditions minimales de retour des appareils, prévues dans les contrats de location et les provisions constituées au titre des frais futurs liés aux appareils rendus à leurs locateurs, dans le cadre de contrats de location à court terme, en plus de la charge de maintenance liée à la préparation d'appareils qui seront sous-loués à des exploitants-tiers. Une hausse des coûts de maintenance des appareils à fuselage étroit Airbus a également été constatée au premier semestre de 2007, laquelle a été grandement atténuée par une réduction de la charge de maintenance des composantes et de la charge de maintenance cellule.

Au cours du premier semestre de 2007, les commissions versées ont diminué de 17 M\$ ou 13 % en regard d'une croissance de 4 % des produits passagers et fret combinés par rapport au premier semestre de 2006. Le repli des commissions versées était attribuable essentiellement à l'incidence d'un nouveau barème de commission au sein de Vacances Air Canada en 2007 et aux mesures commerciales mises en œuvre par Air Canada afin de diminuer les commissions, ce qui a plus que compensé l'augmentation liée au trafic.

Au premier semestre de 2007, les frais payés à Jazz pour la capacité ont monté de 41 M\$ ou 10 % par rapport à la même période de 2006, principalement en raison de la hausse de 13 % des heures de vol de cale à cale. La capacité en SMO des appareils exploités par Jazz a progressé de 14 % par rapport au premier semestre de 2006.

Les autres charges d'exploitation ont augmenté de 29 M\$ ou 4 % au premier semestre de 2007 surtout en raison des charges accrues liées aux forfaits terrestres de Vacances Air Canada, principalement au premier trimestre de 2007, découlant de la croissance du trafic passagers.

Les charges hors exploitation se sont élevées à 25 M\$ au semestre terminé le 30 juin 2007, alors qu'elles se chiffraient à 86 M\$ à la période correspondante de 2006. Au premier semestre de 2007, les intérêts débiteurs nets ont diminué de 23 M\$ par rapport au premier semestre de 2006. Une augmentation des intérêts débiteurs de 30 M\$, alimentée essentiellement par les opérations de financement de nouveaux appareils, a été plus qu'annulée par les intérêts capitalisés liés à l'achat de nouveaux appareils et par la hausse des intérêts créditeurs issue de soldes de caisse et de taux d'intérêt moyens plus élevés. Au semestre terminé le 30 juin 2007, Air Canada a constaté des gains de 7 M\$ liés à la vente d'un immeuble et d'un avion retiré du service. En outre, au deuxième trimestre de 2007, Air Canada a constaté un gain sur la cession de 14 M\$ lié à un appareil endommagé. Les produits hors exploitation du premier semestre de 2007 comprenaient un gain de 28 M\$ lié aux ajustements de la juste valeur à l'égard de certains instruments financiers dérivés conclus par Air Canada afin de gérer le risque lié aux fluctuations des prix du carburant.

Les gains tirés de la réévaluation d'éléments monétaires libellés en devises ont atteint 193 M\$ au premier semestre de 2007 et viennent surtout du raffermissement du dollar canadien au 30 juin 2007 par rapport au 31 décembre 2006. Ces chiffres sont comparables aux gains de 121 M\$ constatés au premier semestre de 2006.

Un bénéfice sectoriel de 121 M\$ a été constaté au semestre terminé le 30 juin 2007, comparativement à un bénéfice sectoriel de 26 M\$ au semestre terminé le 30 juin 2006, soit une amélioration de 95 M\$.

### **5.3. Sommaire des résultats de Jazz**

Tel qu'il est indiqué à la section 1 du présent Rapport de gestion, l'état des résultats d'Air Canada reflète la consolidation des activités de Jazz jusqu'au 24 mai 2007. Les renseignements fournis ci-après s'appuient sur les résultats publiés de Jazz pour le semestre terminé le 30 juin 2007.

Jazz a déclaré un bénéfice d'exploitation de 76 M\$ au semestre terminé le 30 juin 2007, soit une amélioration de 4 M\$ par rapport au bénéfice d'exploitation de 72 M\$ enregistré à la même période de 2006. Un BAIIALA de 155 M\$ a été constaté pendant le semestre terminé le 30 juin 2007 comparativement à un BAIIALA de 148 M\$ pour la période correspondante de 2006. L'amélioration du bénéfice d'exploitation et du BAIIALA s'explique principalement par une hausse de 14 % de la capacité en SMO.

Les produits d'exploitation du premier semestre de 2007 ont augmenté de 79 M\$ ou 12 % par rapport à ceux de la même période de 2006, en raison d'une hausse de 13 % des heures de vol cale à cale et d'un accroissement de 16 % des coûts refacturés à Air Canada en vertu du CAC de Jazz.

Au premier semestre de 2007, les charges d'exploitation ont augmenté de 75 M\$ ou 13 % par rapport à celles de la même période de 2006. Les coûts refacturés accus au titre du CAC de Jazz ont représenté 38 M\$ de la hausse totale des charges d'exploitation. Les coûts contrôlables ont constitué le reste de la hausse.

Un bénéfice net de 76 M\$ a été enregistré au premier semestre de 2007, ce qui représente une amélioration de 7 M\$ par rapport à la période correspondante de 2006.

## 6. GESTION FINANCIÈRE ET GESTION DU CAPITAL

### 6.1. Situation financière

Le bilan consolidé de la Société au 31 décembre 2006 englobait les comptes de certaines entités sur lesquelles Air Canada n'exerce pas un contrôle, notamment Jazz, ainsi que certaines entités de location d'avions et de réacteurs et sociétés d'avitaillement. À la suite de la déconsolidation de Jazz, qui est entrée en vigueur le 24 mai 2007, le bilan consolidé d'Air Canada au 30 juin 2007 ne comprend pas la situation financière de Jazz.

Le 1<sup>er</sup> janvier 2007, Air Canada a adopté des méthodes comptables qui ont entraîné des ajustements du bilan consolidé.

Voici un aperçu de la situation financière du secteur d'Air Canada pour les périodes indiquées.

Bilan condensé	30 juin 2007	31 décembre 2006
<b>Actif</b>		
Trésorerie, équivalents de trésorerie et placements à court terme	1 751	2 110
Autres actifs à court terme	1 442	1 962
Actif à court terme	3 193	4 072
Immobilisations corporelles	6 597	5 747
Actifs incorporels	1 125	1 185
Autres actifs	331	384
	<b>11 246</b>	<b>11 388</b>
<b>Passif</b>		
Passif à court terme	3 493	3 754
Dette à long terme et obligations au titre des contrats de location-acquisition	3 172	3 081
Passif au titre des régimes de retraite et d'avantages complémentaires	1 887	1 867
Autres passifs à long terme	446	544
	<b>8 998</b>	<b>9 246</b>
<b>Intérêts minoritaires</b>	<b>181</b>	<b>212</b>
<b>Capitaux propres</b>	<b>2 067</b>	<b>1 930</b>
	<b>11 246</b>	<b>11 388</b>

### 6.2. Liquidités et fonds de roulement

La répercussion sur les flux de trésorerie entraînée par la déconsolidation de Jazz par Air Canada est de 138 M\$. Cette répercussion reflète le retrait de la trésorerie de Jazz du bilan consolidé d'Air Canada et est classée à titre de décaissement découlant d'activités d'investissement dans l'état consolidé des flux de trésorerie.

Au 30 juin 2007, le secteur d'Air Canada disposait de 1 751 M\$ sous forme de trésorerie, d'équivalents de trésorerie et de placements à court terme, et avait un fonds de roulement négatif de 300 M\$. Comparativement à ceux du 31 décembre 2006, la trésorerie, les équivalents de trésorerie et les placements à court terme se sont amoindris de 359 M\$, principalement en raison des activités d'investissement. Les immobilisations corporelles se sont accrues de 850 M\$, essentiellement par suite d'acquisitions, surtout des avions, compensées par l'amortissement.

Au 30 juin 2007, Air Canada disposait d'une facilité de crédit consortiale garantie inutilisée de 400 M\$ de laquelle aucun montant n'a été tiré.

### **6.3. Flux de trésorerie du deuxième trimestre de 2007 par rapport au deuxième trimestre de 2006**

Le tableau ci-dessous présente un aperçu des flux de trésorerie consolidés de la Société et de ses deux secteurs isolables pour la période indiquée. Tel qu'il est indiqué précédemment, les résultats consolidés de 2007 d'Air Canada reflètent la consolidation des activités de Jazz jusqu'au 24 mai 2007.

	Trimestre terminé le 30 juin 2007			
	Air Canada	Jazz	Élimination	Total consolidé
<b>Flux de trésorerie liés à l'exploitation</b>				
Bénéfice de la période	155 \$	27 \$	(27) \$	155 \$
Ajustements de rapprochement des flux de trésorerie nets provenant de l'exploitation				
Amortissement et désuétude	136	4	-	140
Gain à la cession d'actifs et provisions pour actifs	(14)	-	-	(14)
Écart de change	(154)	-	-	(154)
Impôts sur les bénéfices futurs	56	-	-	56
Capitalisation des régimes d'avantages sociaux supérieure à la charge constatée	(69)	-	-	(69)
Diminution (augmentation) des débiteurs	(160)	(3)	13	(150)
Diminution (augmentation) des recharges, matières et fournitures	(16)	(1)	-	(17)
Augmentation (diminution) des créiteurs et charges à payer	(55)	4	(13)	(64)
Augmentation (diminution) des produits passages perçus d'avance, déduction faite des liquidités soumises à des restrictions	195	-	-	195
Augmentation (diminution) de l'obligation au titre des milles Aéroplan	(21)	-	-	(21)
Intérêts minoritaires	4	-	27	31
Versements au titre des locations avions inférieurs (supérieurs) aux frais de location	(2)	-	-	(2)
Variation latente de la juste valeur des dérivés	9	-	-	9
Intérêts capitalisés	(28)	-	-	(28)
Autres	50	(1)	-	49
	<b>86</b>	<b>30</b>	<b>-</b>	<b>116</b>
<b>Flux de trésorerie liés aux activités de financement</b>				
Emprunts liés aux appareils	532	-	-	532
Distributions versées à des intérêts minoritaires	-	(21)	-	(21)
Réduction de la dette à long terme et des obligations au titre des contrats de location-acquisition	(89)	-	-	(89)
	<b>443</b>	<b>(21)</b>	<b>-</b>	<b>422</b>
<b>Flux de trésorerie liés à l'investissement</b>				
Placements à court terme	44	-	-	44
Nouvelles immobilisations corporelles	(703)	(4)	-	(707)
Produit de la vente d'actifs	1	-	-	1
Déconsolidation de la trésorerie de Jazz	-	(138)	-	(138)
Gestion de trésorerie avec apparentés	(21)	-	-	(21)
Autres	(22)	-	-	(22)
	<b>(701)</b>	<b>(142)</b>	<b>-</b>	<b>(843)</b>
<b>Diminution de la trésorerie et des équivalents de trésorerie</b>	<b>(172)</b>	<b>(133)</b>	<b>-</b>	<b>(305)</b>
<b>Trésorerie et équivalents de trésorerie à la fin de la période</b>	<b>871 \$</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>871 \$</b>

	Trimestre terminé le 30 juin 2006			
	Air Canada	Jazz	Élimination	Total consolidé
<b>Flux de trésorerie liés à l'exploitation</b>				
Bénéfice (perte) de la période	152 \$	36 \$	(36) \$	152 \$
Ajustements de rapprochement des flux de trésorerie nets provenant de l'exploitation				
Amortissement et désuétude	118	7	-	125
Gain à la cession d'actifs et provisions pour actifs	(1)	-	-	(1)
Écart de change	(133)	-	-	(133)
Impôts sur les bénéfices futurs	20	-	-	20
Capitalisation des régimes d'avantages sociaux supérieure à la charge constatée	(45)	-	-	(45)
Diminution (augmentation) des débiteurs	(150)	(11)	31	(130)
Diminution (augmentation) des recharges, matières et fournitures	(19)	(1)	-	(20)
Augmentation (diminution) des créiteurs et charges à payer	(33)	37	(31)	(27)
Augmentation (diminution) des produits passages perçus d'avance, déduction faite des liquidités soumises à des restrictions	178	-	-	178
Augmentation (diminution) de l'obligation au titre des milles Aéroplan	(26)	-	-	(26)
Intérêts minoritaires	-	-	39	39
Répartition des charges générales	6	-	-	6
Versements au titre des locations avions inférieurs (supérieurs) aux frais de location	(3)	-	-	(3)
Variation latente de la juste valeur des dérivés	4	-	-	4
Intérêts capitalisés	(14)	-	-	(14)
Autres	24	(3)	(3)	18
	78	65	-	143
<b>Flux de trésorerie liés aux activités de financement</b>				
Emprunts liés aux appareils	98	-	-	98
Distributions versées à des intérêts minoritaires	-	(37)	-	(37)
Réduction de la dette à long terme et des obligations au titre des contrats de location-acquisition	(61)	-	-	(61)
Autres	2	-	-	2
	39	(37)	-	2
<b>Flux de trésorerie liés à l'investissement</b>				
Placements à court terme	(19)	-	-	(19)
Nouvelles immobilisations corporelles	(188)	(4)	-	(192)
Gestion de trésorerie avec apparentés	7	-	-	7
	(200)	(4)	-	(204)
<b>Augmentation (diminution) de la trésorerie et des équivalents de trésorerie</b>				
	(83)	24	-	(59)
<b>Trésorerie et équivalents de trésorerie à la fin de la période</b>	<b>1 089 \$</b>	<b>110 \$</b>	<b>-</b>	<b>1 199 \$</b>

#### **Flux de trésorerie liés à l'exploitation**

Au deuxième trimestre de 2007, les flux de trésorerie tirés de l'exploitation du secteur d'Air Canada ont atteint 86 M\$, soit une augmentation de 8 M\$ par rapport à la même période de 2006. Cette hausse est principalement imputable à une amélioration du résultat en trésorerie contrebalancée par un accroissement de 24 M\$ de la capitalisation au titre des régimes de retraite par rapport au deuxième trimestre de 2006.

#### **Flux de trésorerie liés aux activités de financement**

Les flux de trésorerie liés aux activités de financement ont totalisé 443 M\$ en rentrées de fonds. Les emprunts liés aux appareils se sont chiffrés à 532 M\$ au deuxième trimestre de 2007 en ce qui concerne Air Canada et ont porté sur quatre appareils 777 de Boeing et sur quatre appareils Embraer. Les paiements programmés et autres versements sur la dette et les obligations au titre des contrats de location-acquisition se sont élevés à 89 M\$ au deuxième trimestre de 2007.

**Flux de trésorerie liés à l'investissement**

Au deuxième trimestre de 2007, les nouvelles immobilisations corporelles ont totalisé 703 M\$ en ce qui concerne le secteur d'Air Canada. Ces nouvelles immobilisations comprenaient une somme de 447 M\$ liée à un appareil 777 de Boeing, une somme de 124 M\$ liée à quatre appareils Embraer, une somme de 60 M\$ liée aux stocks et aux réacteurs de rechange durables et une somme de 40 M\$ liée au programme de réaménagement des cabines des appareils et à d'autres améliorations des appareils. Les autres nouvelles immobilisations étaient liées aux matériels et installations au sol ainsi qu'aux projets d'élaboration de systèmes.

#### **6.4. Flux de trésorerie pour les semestres terminés le 30 juin 2007 et le 30 juin 2006**

Le tableau ci-dessous présente un aperçu des flux de trésorerie consolidés de la Société et de ses deux secteurs isolables pour la période indiquée. Tel qu'il est indiqué précédemment, les résultats consolidés de 2007 d'Air Canada reflètent la consolidation des activités de Jazz jusqu'au 24 mai 2007.

	Semestre terminé le 30 juin 2007			
	Air Canada	Jazz	Élimination	Total consolidé
<b>Flux de trésorerie liés à l'exploitation</b>				
Bénéfice de la période	121 \$	62 \$	(62) \$	121 \$
Ajustements de rapprochement des flux de trésorerie nets provenant de l'exploitation				
Amortissement et désuétude	264	9	-	273
Gain à la cession d'actifs et provisions pour actifs	(21)	-	-	(21)
Écart de change	(187)	-	-	(187)
Impôts sur les bénéfices futurs	45	-	-	45
Capitalisation des régimes d'avantages sociaux supérieure à la charge constatée	(138)	-	-	(138)
Diminution (augmentation) des débiteurs	(209)	(12)	21	(200)
Diminution (augmentation) des recharges, matières et fournitures	18	(2)	-	16
Augmentation (diminution) des crébiteurs et charges à payer	68	12	(21)	59
Augmentation (diminution) des produits passages perçus d'avance, déduction faite des liquidités soumises à des restrictions	426	-	-	426
Augmentation (diminution) de l'obligation au titre des milles Aéroplan	(46)	-	-	(46)
Intérêts minoritaires	6	-	62	68
Versements au titre des locations avions inférieurs (supérieurs) aux frais de location	(9)	-	-	(9)
Variation latente de la juste valeur des dérivés	(32)	-	-	(32)
Intérêts capitalisés	(64)	-	-	(64)
Autres	51	(2)	-	49
	<b>293</b>	<b>67</b>	-	<b>360</b>
<b>Flux de trésorerie liés aux activités de financement</b>				
Emprunts liés aux appareils	644	-	-	644
Distributions versées à des intérêts minoritaires	-	(54)	-	(54)
Réduction de la dette à long terme et des obligations au titre des contrats de location-acquisition	(167)	-	-	(167)
Réduction des intérêts minoritaires	(36)	-	-	(36)
	<b>441</b>	<b>(54)</b>	-	<b>387</b>
<b>Flux de trésorerie liés à l'investissement</b>				
Placements à court terme	(83)	-	-	(83)
Nouvelles immobilisations corporelles	(1 093)	(11)	-	(1 104)
Produit de la vente d'actifs	45	-	-	45
Déconsolidation de la trésorerie de Jazz	-	(138)	-	(138)
Gestion de trésorerie avec apparentés	(34)	-	-	(34)
Autres	(9)	-	-	(9)
	<b>(1 174)</b>	<b>(149)</b>	-	<b>(1 323)</b>
<b>Diminution de la trésorerie et des équivalents de trésorerie</b>	<b>(440)</b>	<b>(136)</b>	-	<b>(576)</b>
<b>Trésorerie et équivalents de trésorerie à la fin de la période</b>	<b>871 \$</b>	-	-	<b>871 \$</b>

	Semestre terminé le 30 juin 2006			
	Air Canada	Jazz	Élimination	Total consolidé
<b>Flux de trésorerie liés à l'exploitation</b>				
Bénéfice (perte) de la période	26 \$	69 \$	(69)\$	<b>26 \$</b>
Ajustements de rapprochement des flux de trésorerie nets provenant de l'exploitation				
Amortissement et désuétude	233	11	-	<b>244</b>
Gain à la cession d'actifs et provisions pour actifs	(3)	-	-	<b>(3)</b>
Écart de change	(130)	-	-	<b>(130)</b>
Impôts sur les bénéfices futurs	(9)	-	-	<b>(9)</b>
Capitalisation des régimes d'avantages sociaux supérieure à la charge constatée	(68)	-	-	<b>(68)</b>
Diminution (augmentation) des débiteurs	(161)	117	(92)	<b>(136)</b>
Diminution (augmentation) des recharges, matières et fournitures	42	1	-	<b>43</b>
Augmentation (diminution) des créiteurs et charges à payer	83	(117)	92	<b>58</b>
Augmentation (diminution) des produits passages perçus d'avance, déduction faite des liquidités soumises à des restrictions	400	-	-	<b>400</b>
Augmentation (diminution) de l'obligation au titre des milles Aéroplan	(57)	-	-	<b>(57)</b>
Intérêts minoritaires	-	-	76	<b>76</b>
Répartition des charges générales	9	-	-	<b>9</b>
Versements au titre des locations avions inférieurs (supérieurs) aux frais de location	(8)	-	-	<b>(8)</b>
Variation latente de la juste valeur des dérivés	4	-	-	<b>4</b>
Intérêts capitalisés	(23)	-	-	<b>(23)</b>
Autres	31	17	(7)	<b>41</b>
	<b>369</b>	<b>98</b>	-	<b>467</b>
<b>Flux de trésorerie liés aux activités de financement</b>				
Émission de parts de Jazz	-	218	-	<b>218</b>
Cession du placement de Jazz à ACE	400	-	-	<b>400</b>
Billet relatif à l'acquisition payé par Jazz à ACE	-	(424)	-	<b>(424)</b>
Emprunts au titre de la facilité de crédit de Jazz	-	113	-	<b>113</b>
Emprunts liés aux appareils	222	-	-	<b>222</b>
Distributions versées à des intérêts minoritaires	-	(45)	-	<b>(45)</b>
Réduction de la dette à long terme et des obligations au titre des contrats de location-acquisition	(135)	(14)	-	<b>(149)</b>
	<b>487</b>	<b>(152)</b>	-	<b>335</b>
<b>Flux de trésorerie liés à l'investissement</b>				
Placements à court terme	(166)	-	-	<b>(166)</b>
Nouvelles immobilisations corporelles	(458)	(8)	-	<b>(466)</b>
Diminution (augmentation) des montants à recevoir d'Air Canada	(138)	138	-	-
Gestion de trésorerie avec apparentés	(1)	-	-	<b>(1)</b>
Espèces en garantie de lettres de crédit	(4)	-	-	<b>(4)</b>
	<b>(767)</b>	<b>130</b>	-	<b>(637)</b>
<b>Augmentation (diminution) de la trésorerie et des équivalents de trésorerie</b>				
	89	76	-	<b>165</b>
<b>Trésorerie et équivalents de trésorerie à la fin de la période</b>	<b>1 089 \$</b>	<b>110 \$</b>	-	<b>1 199 \$</b>

#### Flux de trésorerie liés à l'exploitation

Au semestre terminé le 30 juin 2007, les flux de trésorerie tirés de l'exploitation du secteur d'Air Canada ont totalisé 293 M\$, soit une diminution de 76 M\$ par rapport à la même période de 2006. Cette baisse est principalement attribuable à une augmentation de 70 M\$ de la capitalisation au titre des régimes de retraite par rapport à la période de 2006.

#### **Flux de trésorerie liés aux activités de financement**

Les flux de trésorerie liés aux activités de financement du secteur d'Air Canada se sont élevés à 441 M\$ au cours du premier semestre de 2007. Les emprunts liés aux appareils se sont chiffrés à 644 M\$ au semestre terminé le 30 juin 2007 en ce qui concerne Air Canada et ont porté sur quatre appareils 777 de Boeing et sur huit appareils Embraer. Les paiements programmés et autres versements sur la dette et les obligations au titre des contrats de location-acquisition ont totalisé 167 M\$ au premier semestre de 2007. La réduction des intérêts minoritaires de 36 M\$ en 2007 était liée au refinancement de cinq appareils CRJ. Le refinancement comprenait le versement de la part liée aux intérêts minoritaires des ententes de location à des tiers.

#### **Flux de trésorerie liés à l'investissement**

Au premier semestre de 2007, les nouvelles immobilisations corporelles ont totalisé 1 093 M\$ en ce qui concerne le secteur d'Air Canada. Ces nouvelles immobilisations comprenaient une somme de 606 M\$ liée à quatre appareils 777 de Boeing, une somme de 258 M\$ liée à huit appareils Embraer, une somme de 75 M\$ liée aux stocks et aux réacteurs de recharge durables et une somme de 89 M\$ liée au programme de réaménagement des cabines des appareils et à d'autres améliorations des appareils. Les autres nouvelles immobilisations étaient liées aux matériels et installations au sol ainsi qu'aux projets d'élaboration de systèmes.

En 2007, le produit de la vente d'actifs de 45 M\$ était principalement lié à la vente d'un immeuble d'Air Canada.

#### **6.5. 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 :

	<b>Nombre d'actions (en milliers)</b>	
	<b>Au 30 juin 2007</b>	<b>Au 31 mars 2007</b>
<b>Actions émises et en circulation</b>		
Actions à droit de vote variable de catégorie A	20 199 243	17 290 243
Actions à droit de vote de catégorie B	79 800 757	82 709 757
<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	1 789 266	1 738 735
<b>Total des actions pouvant être émises</b>	<b>1 789 266</b>	<b>1 738 735</b>
<b>Total des actions en circulation et pouvant être émises</b>	<b>101 789 266</b>	<b>101 738 735</b>

#### **6.6. Dette et obligations au titre des contrats de location**

Les renseignements sur les dettes et obligations au titre des contrats de location d'Air Canada sont présentés à la section 9.5 du Rapport de gestion annuel 2006 d'Air Canada daté du 14 février 2007 ainsi qu'à la note 3 afférente aux états financiers consolidés combinés annuels de 2006 d'Air Canada.

Au cours du premier semestre de 2007, Air Canada a reçu un financement pour quatre appareils 777 de Boeing et huit appareils Embraer. De plus, un appareil 777 de Boeing a été livré aux termes d'un contrat de location-exploitation. Il convient de se reporter aux sections 3.2 et 6.7 du présent Rapport de gestion pour obtenir un complément d'information.

## **6.7. Dépenses en immobilisations**

La section 9.6 du Rapport de gestion annuel 2006 d'Air Canada daté du 14 février 2007 contient des renseignements détaillés sur les dépenses en immobilisations projetées et engagées par Air Canada.

Air Canada a modifié, le 23 avril 2007, les ententes conclues avec Boeing afin de faire passer ses commandes fermes d'appareils 787 de Boeing de 14 à 37. De plus, les parties ont convenu de retrancher des commandes fermes la livraison de deux appareils 777 de Boeing prévue en 2009. Les livraisons des 37 appareils 787 de Boeing faisant l'objet de commandes fermes sont prévues débuter en 2010 pour se terminer d'ici 2014. En outre, ces modifications ont permis à Air Canada de disposer d'options sur 23 appareils 787 de Boeing supplémentaires, ce qui porte le nombre total de commandes, engagées et en option, d'appareils 787 à 60.

Les modifications apportées aux ententes conclues avec Boeing ont permis à Air Canada de recevoir de Boeing des engagements de financement supplémentaires à l'égard de sept autres appareils 787 de Boeing, selon les mêmes conditions qui ont été énoncées auparavant. Si Air Canada n'utilise aucun des engagements de financement énoncés auparavant pour les appareils 777 de Boeing, le nombre d'appareils visés par les engagements de financement pour les appareils 787 de Boeing passera à 31. De ce nombre, 28 appareils seront assujettis à des conditions révisées de façon à couvrir 80 % du prix de livraison des appareils, à faire passer l'échéance de 15 à 12 ans et à échelonner les remboursements linéaires du capital sur la durée du financement.

Le 19 avril 2007, Air Canada a reçu une garantie d'emprunt finale de l'Export-Import Bank des États-Unis (l'*« Export-Import Bank »*), assujettie à certaines conditions, visant l'acquisition de sept appareils 777 de Boeing en 2007. La garantie d'emprunt d'une durée de 12 ans couvre environ 80 % du prix de livraison des appareils, à un taux d'intérêt d'environ 5,36 %, établi en fonction des taux d'intérêt au 30 juin 2007. Air Canada a également reçu un engagement préliminaire de l'Export-Import Bank couvrant le reste des appareils 777 de Boeing dont la livraison est prévue en 2008 et les 14 appareils 787 de Boeing dont la livraison est prévue en 2010 et 2011.

Le tableau ci-après illustre les répercussions des modifications des ententes conclues avec Boeing, selon les cours du change au 30 juin 2007, relativement aux dépenses en immobilisations engagées et au financement par rapport aux montants fournis dans le Rapport de gestion annuel 2006 d'Air Canada daté du 14 février 2007.

<b>Air Canada<sup>1)</sup></b>	<b>2007</b>	<b>2008</b>	<b>2009</b>	<b>2010</b>	<b>2011</b>	<b>Par la suite<sup>2)</sup></b>
Augmentation (diminution) du total des dépenses en immobilisations engagées	28	(9)	(293)	72	263	2 815
Diminution (augmentation) du financement sur les dépenses en immobilisations engagées	47	-	276	-	(113)	(690)
Augmentation (diminution) du total des dépenses en immobilisations engagées, déduction faite du financement	75	(9)	(17)	72	150	2 125

1. *Les prix, libellés en dollars américains, ont été convertis au cours en vigueur le 30 juin 2007 à midi, à savoir 1,0634 \$. Les prix définitifs de livraison des appareils comprennent entre autres les augmentations estimatives et les intérêts reportés sur le paiement à la livraison calculés selon le LIBOR en dollars américains à 90 jours au 30 juin 2007.*
2. *Tel qu'il est décrit ci-dessus, le financement engagé supplémentaire concerne les sept appareils 787 de Boeing additionnels. Si Air Canada n'utilise pas le financement de Boeing et du motoriste pour tout appareil 777 de Boeing, le nombre d'appareils 787 de Boeing visés par les engagements de financement passera à 31 selon les conditions énoncées ci-dessus. La période de livraison approche, et la direction s'attend à conclure des engagements de financement pour le reste des livraisons des appareils faisant l'objet de commandes fermes.*

Le tableau ci-après illustre les répercussions des modifications des ententes conclues avec Boeing relativement au remboursement des dettes par rapport aux montants fournis dans le Rapport de gestion annuel 2006 d'Air Canada daté du 14 février 2007.

<b>Air Canada</b>	<b>2007</b>	<b>2008</b>	<b>2009</b>	<b>2010</b>	<b>2011</b>
Augmentation du remboursement sur le capital de la dette à long terme liée aux appareils	12	28	18	12	9

Aucun autre changement important sortant du cadre normal des activités n'a été apporté aux dépenses en immobilisations.

## **6.8. Obligations de capitalisation au titre des régimes de retraite**

Les obligations de capitalisation au titre des régimes de retraite d'Air Canada ont été mises à jour par rapport à celles présentées dans le Rapport de gestion de 2006 d'Air Canada daté du 14 février 2007.

Au 1<sup>er</sup> janvier 2007, le déficit de solvabilité au titre des régimes agréés canadiens était de 542 M\$ contre 1 655 M\$ au 1<sup>er</sup> janvier 2006. Cette réduction du déficit de solvabilité représente une importante amélioration de la situation financière des régimes; sur une base combinée, le ratio de solvabilité de l'ensemble des régimes est passé de 86 % à 95 %. Cette progression est attribuable à l'effet combiné des facteurs suivants :

- un rendement de 13,6 % au titre de l'actif des régimes, déduction faite des charges;
- d'importantes cotisations de la Société aux régimes, notamment un montant de 261 M\$ au titre des services passés;
- des taux d'intérêt stables en 2006.

Compte tenu de cette amélioration, la situation financière des régimes au 1<sup>er</sup> janvier 2007 est en avance sur les projections, dans l'hypothèse où il n'y aurait pas d'écart entre résultats et prévisions, et selon le calendrier de remboursement initial qui a été négocié avec le Bureau du surintendant des institutions financières (« BSIF ») en 2004.

Les cotisations à verser au titre des services passés dans les régimes agréés canadiens, selon les évaluations actuarielles du 1<sup>er</sup> janvier 2007, sont réduites par rapport à celles établies en fonction des évaluations du 1<sup>er</sup> janvier 2006. Cette baisse se chiffre à environ 115 M\$ en 2007, puis à environ 150 M\$ par année pour la période allant de 2008 à 2013.

Le tableau ci-dessous présente les projections révisées relatives aux obligations de capitalisation des régimes de retraite d'Air Canada pour le reste de 2007 et pour les exercices 2007 à 2011 complets :

Air Canada	Reste de 2007	Exercice complet 2007				2010	2011
		2008	2009	2010	2011		
Régimes agréés canadiens – services passés	9	134	91	92	93	93	93
Régimes agréés canadiens – services rendus au cours de l'exercice	90	164	166	171	176	181	181
Autres conventions de retraite	57	86	86	65	69	74	74
<b>Obligations de capitalisation projetées au titre des régimes de retraite</b>	<b>156</b>	<b>384</b>	<b>343</b>	<b>328</b>	<b>338</b>	<b>348</b>	

Les obligations de capitalisation ci-dessus concernent les régimes et conventions de retraite de la Société. En ce qui concerne les régimes agréés canadiens, les obligations de capitalisation reposent sur le minimum de cotisations, au titre des services passés, établi à partir de l'évaluation actuarielle au 1<sup>er</sup> janvier 2007, auquel s'ajoute une projection de cotisations pour les services rendus au cours de l'exercice.

L'évolution de la conjoncture et, notamment, des taux d'intérêt, influe, à terme, sur le rendement de l'actif des fonds des caisses de retraite et sur les cotisations projetées et requises. Les cotisations requises et le déficit de solvabilité ci-dessus ont été établis à partir de l'hypothèse qu'il n'y aurait ni gains ni pertes au titre de l'actif ou du passif des régimes pendant toute la période projetée et ne reflètent pas les résultats de 2007 jusqu'à maintenant. L'augmentation des taux d'intérêt à long terme depuis le début de l'exercice devrait, si elle persiste, diminuer davantage les contributions requises et le déficit de solvabilité et se reflétera dans les évaluations actuarielles du 1<sup>er</sup> janvier 2008.

## 7. RÉSULTATS FINANCIERS TRIMESTRIELS

Le tableau ci-dessous résume les résultats financiers et les principales statistiques d'exploitation de la Société des huit derniers trimestres. Les données du tableau ci-dessous tiennent compte des produits et des charges intersectoriels.

Total consolidé	T3 2005	T4 2005	T1 2006	T2 2006	T3 2006	T4 2006	T1 2007	T2 <sup>4)</sup> 2007
Produits d'exploitation	2 742	2 256	2 376	2 559	2 837	2 395	2 510	2 622
Charge exceptionnelle liée aux milles Aéroplan <sup>1)</sup>	-	-	-	-	(102)	-	-	-
<b>Produits d'exploitation</b>	<b>2 742</b>	<b>2 256</b>	<b>2 376</b>	<b>2 559</b>	<b>2 735</b>	<b>2 395</b>	<b>2 510</b>	<b>2 622</b>
Coûts de propriété (LAAD) <sup>2)</sup>	(216)	(227)	(239)	(239)	(237)	(247)	(237)	(231)
Autres charges d'exploitation	(2 217)	(2 086)	(2 225)	(2 171)	(2 329)	(2 119)	(2 315)	(2 277)
<b>Charges d'exploitation<sup>3)</sup></b>	<b>(2 433)</b>	<b>(2 313)</b>	<b>(2 464)</b>	<b>(2 410)</b>	<b>(2 566)</b>	<b>(2 366)</b>	<b>(2 552)</b>	<b>(2 508)</b>
<b>Bénéfice d'exploitation (perte)</b>	<b>309</b>	<b>(57)</b>	<b>(88)</b>	<b>149</b>	<b>169</b>	<b>29</b>	<b>(42)</b>	<b>114</b>
Total des produits (charges) hors exploitation, intérêts minoritaires, écart de change et impôt sur les bénéfices	(68)	(78)	(38)	3	(125)	(173)	8	41
<b>Bénéfice net (perte)</b>	<b>241</b>	<b>(135)</b>	<b>(126)</b>	<b>152</b>	<b>44</b>	<b>(144)</b>	<b>(34)</b>	<b>155</b>
<b>Résultat par action</b>								
- de base	2,73	(1,53)	(1,43)	1,72	0,50	(1,55)	(0,34)	1,55
- dilué	2,73	(1,53)	(1,43)	1,72	0,50	(1,55)	(0,34)	1,55
Passagers-milles payants (en millions)	13 981	10 584	11 240	12 248	14 346	11 160	11 814	12 580
Sièges-milles offerts (en millions)	16 961	13 808	14 287	14 926	17 529	14 343	14 735	15 221
Coefficient d'occupation (%)	82,4	76,7	78,7	82,1	81,8	77,8	80,2	82,6

1. Comprend, au troisième trimestre de 2006, une charge exceptionnelle de 102 M\$ liée à l'obligation d'Air Canada relativement à l'échange des milles Aéroplan d'avant 2002.
2. LAAD s'entend de la combinaison des frais de location d'avions et de la charge d'amortissement et de désuétude.
3. Comprend, au premier trimestre de 2006, une charge exceptionnelle liée à la restructuration de la main-d'œuvre de 28 M\$. Cette charge a été réduite de 8 M\$ pour s'établir à 20 M\$ au quatrième trimestre de 2006.
4. Le changement apporté à la comptabilisation de Jazz a une incidence sur les résultats d'exploitation consolidés du deuxième trimestre de 2007, car l'état consolidé des résultats et le bilan consolidé d'Air Canada comprennent la consolidation des activités de Jazz jusqu'au 24 mai 2007.

### Caractère saisonnier des activités

Air Canada connaît généralement une hausse de la demande aux deuxième et troisième trimestres de l'année civile, et une demande réduite aux premier et quatrième trimestres. Ces variations cycliques de la demande sont essentiellement la conséquence d'un nombre plus élevé de voyageurs d'agrément qui privilégient les mois du printemps et de l'été pour leurs déplacements. La structure de coûts de la Société est constituée de coûts fixes qui ne varient pas de façon proportionnelle selon la demande passagers à court terme.

Le tableau ci-dessous résume les résultats financiers et les principales statistiques d'exploitation du secteur d'Air Canada des huit derniers trimestres. Les données du tableau ci-dessous tiennent compte des produits et des charges intersectoriels.

Air Canada	T3 2005	T4 2005	T1 2006	T2 2006	T3 2006	T4 2006	T1 2007	T2 2007
Produits d'exploitation	2 757	2 271	2 394	2 576	2 854	2 415	2 534	2 635
Charge exceptionnelle liée aux milles Aéroplan <sup>1)</sup>	-	-	-	-	(102)	-	-	-
<b>Produits d'exploitation</b>	<b>2 757</b>	<b>2 271</b>	<b>2 394</b>	<b>2 576</b>	<b>2 752</b>	<b>2 415</b>	<b>2 534</b>	<b>2 635</b>
Coûts de propriété (LAAD) <sup>2)</sup>	(191)	(196)	(201)	(200)	(199)	(210)	(201)	(207)
Autres charges d'exploitation	(2 294)	(2 166)	(2 317)	(2 263)	(2 423)	(2 210)	(2 411)	(2 340)
<b>Charges d'exploitation<sup>3)</sup></b>	<b>(2 485)</b>	<b>(2 362)</b>	<b>(2 518)</b>	<b>(2 463)</b>	<b>(2 622)</b>	<b>(2 420)</b>	<b>(2 612)</b>	<b>(2 547)</b>
<b>Bénéfice d'exploitation (perte)</b>	<b>272</b>	<b>(91)</b>	<b>(124)</b>	<b>113</b>	<b>130</b>	<b>(5)</b>	<b>(78)</b>	<b>88</b>
Total des produits (charges) hors exploitation, intérêts minoritaires, écart de change et impôt sur les bénéfices	(32)	(44)	(2)	39	(86)	(139)	44	67
<b>Bénéfice sectoriel (perte sectorielle)</b>	<b>240</b>	<b>(135)</b>	<b>(126)</b>	<b>152</b>	<b>44</b>	<b>(144)</b>	<b>(34)</b>	<b>155</b>
Passagers-milles payants (en millions)	13 980	10 584	11 240	12 248	14 345	11 160	11 814	12 580
Sièges-milles offerts (en millions)	16 960	13 807	14 287	14 925	17 528	14 343	14 735	15 220
Coefficient d'occupation (%)	82,4	76,7	78,7	82,1	81,8	77,8	80,2	82,7
Charges d'exploitation par siège-mille offert (CESMO) (en cents)	14,7	17,1	17,6	16,5	15,0	16,9	17,7	16,7
CESMO, exclusion faite de la charge de carburant (en cents) <sup>4)</sup>	10,7	12,9	13,7	12,3	10,6	12,8	13,8	12,6
CESMO, exclusion faite de la charge de carburant et de la charge exceptionnelle liée à la restructuration de la main-d'œuvre (en cents) <sup>4)</sup>	10,7	12,9	13,5	12,3	10,6	12,9	13,8	12,6

1. Comprend, au troisième trimestre de 2006, une charge exceptionnelle de 102 M\$ liée à l'obligation d'Air Canada relativement à l'échange des milles Aéroplan d'avant 2002.
2. LAAD s'entend de la combinaison des frais de location d'avions et de la charge d'amortissement et de désuétude.
3. Comprend, au premier trimestre de 2006, une charge exceptionnelle liée à la restructuration de la main-d'œuvre de 28 M\$. Cette charge a été réduite de 8 M\$ pour s'établir à 20 M\$ au quatrième trimestre de 2006.
4. Il convient de se reporter à la section 15, Mesures financières hors PCGR, du présent Rapport de gestion pour obtenir un complément d'information.

Le tableau ci-dessous résume les résultats financiers et les principales statistiques d'exploitation du secteur de Jazz des huit derniers trimestres. Le deuxième trimestre de 2007 reflète la consolidation de Jazz jusqu'au 24 mai 2007.

Jazz	T3 2005	T4 2005	T1 2006	T2 2006	T3 2006	T4 2006	T1 2007	T2 <sup>1)</sup> 2007
<b>Produits d'exploitation</b>	<b>274</b>	<b>304</b>	<b>320</b>	<b>340</b>	<b>369</b>	<b>352</b>	<b>364</b>	<b>249</b>
Coûts de propriété (LAAD) <sup>2)</sup>	(26)	(32)	(36)	(40)	(40)	(39)	(40)	(26)
Autres charges d'exploitation	(210)	(238)	(249)	(264)	(290)	(280)	(288)	(197)
<b>Charges d'exploitation</b>	<b>(236)</b>	<b>(270)</b>	<b>(285)</b>	<b>(304)</b>	<b>(330)</b>	<b>(319)</b>	<b>(328)</b>	<b>(223)</b>
<b>Bénéfice d'exploitation</b>	<b>38</b>	<b>34</b>	<b>35</b>	<b>36</b>	<b>39</b>	<b>33</b>	<b>36</b>	<b>26</b>
Total des produits (charges) hors exploitation, intérêts minoritaires, écart de change et impôt sur les bénéfices	(1)	(2)	(2)	-	-	(1)	(1)	1
<b>Bénéfice sectoriel</b>	<b>37</b>	<b>32</b>	<b>33</b>	<b>36</b>	<b>39</b>	<b>32</b>	<b>35</b>	<b>27</b>

1. *Le changement apporté à la comptabilisation de Jazz a une incidence sur les résultats du deuxième trimestre de 2007, car la Société a consolidé les résultats d'exploitation et la situation financière de Jazz jusqu'au 24 mai 2007.*
2. *LAAD s'entend de la combinaison des frais de location d'avions et de la charge d'amortissement et de désuétude.*

**8. INSTRUMENTS DÉRIVÉS ET FINANCIERS**

Air Canada gère le risque lié aux fluctuations des taux d'intérêt, des cours du change et des prix du carburéacteur en recourant à divers instruments dérivés.

**Gestion du risque lié au prix du carburant**

En vue de gérer le risque lié au prix du carburéacteur, Air Canada conclut des contrats d'instruments dérivés avec des intermédiaires financiers visant la gestion de la volatilité des flux de trésorerie liés à l'exploitation. Au 30 juin 2007, Air Canada avait couvert, principalement à l'aide d'options sur tunnel et de swaps, une partie de ses besoins prévus en carburéacteur pour les périodes de 2007 et 2008. Cependant, comme le carburéacteur (kérosène) ne se négocie pas sur un marché à terme organisé, la liquidité de cette marchandise est relativement limitée à long terme. Le pétrole brut et le mazout constituent d'autres produits utilisés comme instruments de couverture par Air Canada pour gérer le risque lié à la volatilité du carburéacteur. Air Canada n'achète ni ne détient aucun instrument financier dérivé à des fins spéculatives. Il convient de se reporter à la section 3.3 du présent Rapport de gestion pour plus d'information sur la position de couverture d'Air Canada au 30 juin 2007 et au 9 août 2007. Il convient de se reporter à la note 1 afférente aux états financiers consolidés intermédiaires non vérifiés du deuxième trimestre de 2007 d'Air Canada pour de plus amples renseignements.

Air Canada est exposée au risque que des variations périodiques de la juste valeur ne soient pas tout à fait efficaces. Comme le décrit la politique sur la couverture du carburant d'Air Canada, l'inefficacité survient lorsque la variation de la juste valeur de l'instrument dérivé ne compense pas parfaitement la variation de la valeur intrinsèque des achats prévus de carburéacteur. La partie inefficace liée à la variation de la valeur intrinsèque d'un instrument dérivé est calculée en comparant cette partie à la variation de la valeur intrinsèque d'une couverture parfaite substitutive fondée sur le prix moyen pondéré du carburéacteur payé par Air Canada. Puisque la méthode actuellement appliquée par Air Canada ne tient pas compte des variables ayant une incidence sur la juste valeur telles que la volatilité et la valeur temporelle de l'argent, une partie importante de la variation de la juste valeur des instruments dérivés liés au carburant en cours pourrait être constatée comme inefficace en vertu de la méthode actuelle.

L'inefficacité est inhérente à la couverture du carburéacteur par l'utilisation d'instruments dérivés liés au pétrole brut et aux produits apparentés, ainsi qu'à la différence entre les valeurs intrinsèques et la juste valeur des instruments dérivés compte tenu, en particulier, de la forte volatilité des prix du pétrole. Air Canada ne peut prédire la valeur de l'inefficacité pouvant être constatée à chaque période. Cette situation peut intensifier, tel qu'il a déjà été le cas, la volatilité des résultats comptables d'Air Canada, mais n'a aucune incidence sur les flux de trésorerie sous-jacents.

Le tableau ci-après présente les variations de la juste valeur des éléments de couverture désignés avant les répercussions fiscales durant le semestre terminé le 30 juin 2007.

<b>Augmentation (diminution)</b>	<b>Juste valeur des instruments dérivés liés au carburant</b>	<b>Autres éléments du résultat étendu / cumul des autres éléments du résultat étendu</b>	<b>Charge de carburant</b>	<b>Produits (perdre) hors exploitation</b>	<b>Bénéfices non répartis</b>	<b>Trésorerie liée au règlement</b>
1 <sup>er</sup> janvier 2007	(18) \$	(26) \$	- \$	- \$	8 \$	- \$
Variation latente de la juste valeur pour la période	39	9	-	30	-	-
Perte réalisée sur des contrats venant à échéance	14	8	8	-	-	(14)
31 mars 2007	35 \$	(9) \$	8 \$	30 \$	8 \$	(14) \$
Variation latente de la juste valeur pour la période	6	13	-	(7)	-	-
Gain réalisé sur des contrats venant à échéance	(5)	3	(3)	(7)	-	4
30 juin 2007	36 \$	7 \$	5 \$	16 \$	8 \$	(10) \$

Les autres éléments du résultat étendu, déduction faite de la charge d'impôts de 6 M\$ pour le trimestre terminé le 30 juin 2007 (9 M\$ pour le semestre terminé le 30 juin 2007), sont présentés dans l'état consolidé du résultat étendu d'Air Canada.

#### **Gestion du risque de change**

Pendant le premier trimestre de 2007, des swaps de devises conclus avec des tiers relativement à des contrats de location de cinq appareils CRJ ont été réglés à leur juste valeur, soit 10 M\$ (ce qui est égal à la valeur comptable), à l'échéance des contrats.

Air Canada recourt à certains contrats de change à terme ou swaps de devises pour gérer le risque associé aux fluctuations des taux de change. Au 30 juin 2007, Air Canada avait contracté des contrats à terme et contrats d'option sur devises relativement à 1 574 M\$ US de ses achats à venir en 2007 et en 2008. La juste valeur de ces contrats sur devises au 30 juin 2007 était de 73 M\$ avec une position favorable à la contrepartie (25 M\$ au 31 décembre 2006, avec position favorable à Air Canada relativement à 503 M\$ des achats à venir en 2007). Ces instruments dérivés n'ont pas été désignés comme couvertures aux fins comptables. La perte latente a été constatée dans les écarts de change.

**9. ARRANGEMENTS HORS BILAN**

Le Rapport de gestion annuel 2006 d'Air Canada daté du 14 février 2007 contient des renseignements sur les arrangements hors bilan d'Air Canada.

Exclusion faite des instruments dérivés liés au carburant dont il est question à la section 8 du présent Rapport de gestion, aucun changement important n'a été apporté aux arrangements hors bilan par rapport aux renseignements présentés dans le Rapport de gestion annuel 2006 d'Air Canada daté du 14 février 2007.

## 10. OPÉRATIONS ENTRE APPARENTÉS

Au 30 juin 2007, ACE détenait une participation de 75 % dans Air Canada (également une participation de 75 % au 9 août 2007). Air Canada est appelée à conclure différentes opérations commerciales avec ACE et d'autres apparentés d'ACE, dont Aéroplan, Jazz et ACTS SEC (« ACTS »). Les opérations sont comptabilisées à leur valeur d'échange. Il convient de se reporter à la note 8 afférente aux états financiers consolidés intermédiaires non vérifiés du deuxième trimestre de 2007 d'Air Canada pour de plus amples renseignements.

Le 22 juin 2007, ACE a annoncé qu'elle avait convenu de vendre 70 % de sa participation dans ACTS et qu'elle conserverait une participation de 30 % dans ACTS après la vente. À la conclusion de cette transaction, prévue au cours du troisième trimestre de 2007, un billet à recevoir d'ACTS de 17 M\$, comptabilisé par Air Canada, devrait être payé en espèces à Air Canada. De plus, la vente d'un bâtiment à ACTS devrait être conclue, ce qui permettra à Air Canada de toucher un produit de vente de 28 M\$. Cette vente n'entraînera ni gain ni perte.

Conformément à un accord modificateur conclu le 22 juin 2007, Air Canada et ACTS ont convenu de prolonger, d'octobre 2009 à octobre 2011, l'échéance de leur entente du 1<sup>er</sup> octobre 2006 relative aux services de révision générale des appareils.

Les soldes intersociétés attribuables à l'adoption des pratiques commerciales et contractuelles s'établissent comme suit :

	<b>30 juin 2007</b>	<b>31 décembre 2006</b>
<b>Débiteurs</b>		
ACE	15	-
Aéroplan	-	6
ACTS	124	97
Jazz <sup>1)</sup>	95	-
	<b>234</b>	<b>103</b>
<b>Créditeurs et charges à payer</b>		
ACE	-	12
ACTS	127	111
Jazz <sup>1)</sup>	74	-
	<b>201</b>	<b>123</b>

1. Depuis le 24 mai 2007, Air Canada ne consolide plus les résultats et la situation financière de Jazz.

Suit le sommaire des produits et charges avec des apparentés.

	Trimestres terminés les		Semestres terminés les	
	30 juin 2007 <sup>1)</sup>	30 juin 2006	30 juin 2007 <sup>1)</sup>	30 juin 2006
<b>Produits</b>				
Produits tirés d'Aéroplan liés aux primes Aéroplan	91	83	188	160
Produits compensés par l'achat de milles Aéroplan	(62)	(63)	(126)	(124)
Produits de location d'immeubles provenant des apparentés	13	13	23	25
Produits liés aux services de technologies de l'information offerts aux apparentés	8	6	14	13
Produits tirés de services généraux et autres	11	3	17	7
Produits fret provenant des apparentés	-	1	1	2
	<b>61</b>	<b>43</b>	<b>117</b>	<b>83</b>
<b>Charges</b>				
Charges de maintenance pour les services d'ACTS	187	159	375	320
Charges découlant du CAC conclu avec Jazz	76	-	76	-
Charges refacturées de Jazz au titre de la charge de carburant <sup>2)</sup>	29	-	29	-
Charges refacturées de Jazz au titre des redevances aéroportuaires <sup>2)</sup>	17	-	17	-
Charges refacturées de Jazz au titre d'autres charges <sup>2)</sup>	2	-	2	-
Frais de gestion et de marketing des centres téléphoniques pour les services reçus d'Aéroplan	1	2	5	5
Autres charges	-	13	-	22
Recouvrement des salaires et charges sociales liés aux employés détachés auprès d'Aéroplan et d'ACTS	(123)	(118)	(222)	(207)
	<b>189</b>	<b>56</b>	<b>282</b>	<b>140</b>
<b>Intérêts débiteurs provenant des apparentés, montant net</b>	<b>-</b>	<b>2</b>	<b>-</b>	<b>4</b>

1. Depuis le 24 mai 2007, Air Canada ne consolide plus les résultats et la situation financière de Jazz. Les opérations entre apparentés ci-dessus ont été réalisées après le 24 mai 2007.
2. Les coûts refacturés de Jazz pris en charge par Air Canada (sans majoration) comprennent la charge de carburant, les redevances aéroportuaires et les autres frais. Ces charges sont constatées dans la catégorie pertinente des charges d'exploitation, dans les résultats d'Air Canada.

**11. ESTIMATIONS COMPTABLES CRITIQUES**

Les estimations comptables critiques sont celles qui jouent le plus grand rôle dans la représentation réelle de la situation financière d'Air Canada et du résultat de son exploitation. En vertu de ces estimations comptables critiques, la direction doit porter des jugements et faire des estimations qui peuvent être liés à des éléments incertains. Selon diverses hypothèses ou conditions, les résultats réels pourraient différer de ces estimations.

Le Rapport de gestion annuel 2006 d'Air Canada daté du 14 février 2007 contient des renseignements sur les estimations comptables critiques d'Air Canada, notamment les hypothèses formulées à l'égard des prestations de retraite et des avantages complémentaires. Aucun changement important n'a été apporté aux estimations comptables critiques depuis ce moment.

**12. MODIFICATIONS DES MÉTHODES COMPTABLES****Instruments financiers**

Le 1<sup>er</sup> janvier 2007, Air Canada a adopté les normes comptables énoncées dans les chapitres 3855, *Instruments financiers – comptabilisation et évaluation*, 3861, *Instruments financiers – présentation et information à fournir*, 3865, *Couvertures*, 1530, *Résultat étendu* et 3251, *Capitaux propres*, du *Manuel de l'ICCA*. Le chapitre 3861 établit les normes de présentation des instruments financiers et des dérivés non financiers, et précise quelle est l'information à fournir à leur sujet. L'objectif de ce chapitre est d'amener les utilisateurs des états financiers à mieux comprendre l'importance des instruments financiers à l'égard de la situation financière, du rendement et des flux de trésorerie d'une entité.

Les modifications apportées aux états financiers consolidés d'Air Canada sont décrites à la note 1 afférente aux états financiers consolidés intermédiaires non vérifiés du deuxième trimestre de 2007 d'Air Canada.

Les chapitres portant sur les normes adoptées établissent les normes de comptabilisation et d'évaluation des actifs financiers, des passifs financiers et des dérivés non financiers. De plus, cette norme prévoit que tous les instruments financiers seront évalués à leur juste valeur au moment de la comptabilisation initiale, sauf dans le cas de certaines opérations entre apparentés. L'évaluation, au cours des périodes subséquentes, sera fonction des catégories d'instruments financiers, c.-à-d. selon que ces derniers sont détenus à des fins de transaction, disponibles à la vente, détenus jusqu'à leur échéance, des prêts et créances ou d'autres passifs financiers.

Exception faite des placements en valeurs mobilières classés comme disponibles à la vente et des dérivés désignés comme des couvertures de flux de trésorerie, les variations de la juste valeur au cours de la période visée sont portées au bénéfice net. Les variations de la juste valeur des placements en valeurs mobilières classés comme disponibles à la vente et des dérivés désignés comme des couvertures de flux de trésorerie sont constatées au titre des autres éléments du résultat étendu.

Les normes prévoient également des directives en matière de comptabilisation des dérivés dans les relations de couverture. Tous les dérivés doivent être constatés à leur juste valeur au bilan consolidé; il faut en outre quantifier l'efficacité des relations de couverture pour la période visée. La partie inefficace de toute relation de couverture doit être constatée au bénéfice net de la période. La partie efficace de la variation de la juste valeur de l'instrument dérivé de couverture est constatée au titre des autres éléments du résultat étendu alors que la partie inefficace est portée aux produits hors exploitation. À l'échéance des instruments dérivés liés au carburant, la partie efficace des gains et des pertes, auparavant constatée au titre du cumul des autres éléments du résultat étendu, est portée à la charge de carburant.

**Incidence de l'adoption des méthodes**

Conformément aux dispositions transitoires des normes, les résultats des périodes antérieures n'ont pas été retraités en fonction de ces nouvelles normes comptables.

Les ajustements de transition attribuables à la réévaluation des actifs financiers et des passifs financiers à la juste valeur, à l'exception des actifs financiers classés comme disponibles à la vente et des instruments de couverture désignés comme des couvertures de flux de trésorerie, ont été constatés dans le déficit d'ouverture de la Société en date du 1<sup>er</sup> janvier 2007.

En ce qui concerne la relation de couverture des frais de carburant de la Société classée comme des couvertures de flux de trésorerie, pour lesquelles peut maintenant être appliquée la comptabilité de couverture en vertu des nouvelles normes, la partie efficace de tout gain ou perte des instruments de couverture a été constatée au titre du cumul des autres éléments du résultat étendu et le cumul de la partie inefficace a été porté au déficit d'ouverture de la Société en date du 1<sup>er</sup> janvier 2007.

À l'adoption de ces méthodes comptables, la Société a inscrit les ajustements ci-dessous au bilan consolidé.

---

**Augmentation (diminution)**

---

Charges reportées	(14)
Impôts sur les bénéfices futurs (6 M\$, déduction faite d'une provision pour moins-value de 6 M\$)	-
Créditeurs et charges à payer	18
Dette à long terme et obligations au titre des contrats de location-acquisition	(14)
Déficit, déduction faite des impôts de néant	(8)
Cumul des autres éléments du résultat étendu, déduction faite des impôts de néant	(26)

---

**Modifications comptables futures**

Informations à fournir concernant le capital et instruments financiers – présentation et information à fournir

L'ICCA a publié trois nouvelles normes comptables : le chapitre 1535, *Informations à fournir concernant le capital*, le chapitre 3862, *Instruments financiers – informations à fournir*, et le chapitre 3863, *Instruments financiers – présentation*. Ces nouvelles normes s'appliqueront aux exercices ouverts le ou après le 1<sup>er</sup> octobre 2007, et la Société les adoptera le 1<sup>er</sup> janvier 2008. La Société est à évaluer les répercussions de ces nouvelles normes, qui pourraient avoir une incidence notable sur ses états financiers.

Le chapitre 1535 établit les normes à l'égard de l'information à fournir sur le capital de l'entité et la façon dont il est géré. Ces normes visent à permettre aux utilisateurs des états financiers d'évaluer les objectifs, politiques et procédures de gestion du capital adoptés par l'entité.

Les chapitres 3862 et 3863 remplaceront le chapitre 3861, *Instruments financiers – présentation et information à fournir*. L'information à fournir a fait l'objet d'une révision et d'une accentuation, alors que les exigences en matière de présentation sont demeurées les mêmes. Ces nouveaux chapitres vont accroître l'importance de fournir de l'information sur la nature et la portée des risques inhérents aux instruments financiers et sur la façon dont la direction gère ces risques.

**13. CONTRÔLES ET PROCÉDURES****Contrôles et procédures de communication de l'information**

Le Comité de vérification, des finances et du risque d'Air Canada a examiné le Rapport de gestion du deuxième trimestre de 2007 et les états financiers consolidés intermédiaires non vérifiés, et le conseil d'administration d'Air Canada a examiné et approuvé ces documents avant leur diffusion.

Air Canada s'est dotée de contrôles et de procédures de communication de l'information visant à fournir l'assurance raisonnable que son Comité de l'information financière est saisi en temps opportun de tout élément d'information devant être déclaré au public.

Le Rapport annuel 2006 d'Air Canada contient un énoncé selon lequel le président-directeur général et le vice-président général et chef des Affaires financières ont conclu, en se fondant sur une évaluation des contrôles et des procédures de communication de l'information effectuée au 31 décembre 2006, que ces contrôles et procédures sont efficaces.

**Modification des contrôles internes à l'égard de l'information financière**

Il n'y a eu aucun changement apporté aux contrôles internes à l'égard de l'information financière d'Air Canada au cours du trimestre terminé le 30 juin 2007, qui a eu une incidence importante ou qui a été raisonnablement susceptible d'avoir une incidence importante sur les contrôles internes à l'égard de l'information financière.

**14. FACTEURS DE RISQUE**

La section *Facteurs de risque* du Rapport de gestion annuel 2006 d'Air Canada daté du 14 février 2007 contient une description détaillée des facteurs de risque auxquels s'exposent Air Canada et ses filiales. La Société n'est au courant d'aucun autre changement important à apporter aux facteurs de risque de la Société que ceux présentés à ce moment. Cependant, le facteur de risque qui suit concernant les enquêtes en cours à l'égard de pratiques de tarification des transports de fret anticoncurrentielles a été mis à jour comme suit :

**Litiges en cours**

La Commission européenne, le ministère de la Justice des États-Unis et le Bureau de la concurrence du Canada, entre autres autorités en matière de concurrence, enquêtent actuellement sur des pratiques de tarification des transports de fret qui seraient éventuellement anticoncurrentielles, notamment l'imposition de suppléments carburant par plusieurs compagnies aériennes et autres exploitants de services de fret, dont la Société. Dans le cadre de leur enquête, les autorités en matière de concurrence ont demandé des renseignements à la Société. La Société collabore à ces enquêtes qui pourraient entraîner des actions en justice contre elle ainsi qu'un certain nombre de transporteurs et d'autres exploitants de services de fret. En outre, la Société a été citée comme partie défenderesse dans un certain nombre d'actions collectives engagées devant le tribunal fédéral de première instance aux États-Unis ainsi qu'au Canada relativement à ces allégations. Il est actuellement impossible de prédire avec certitude l'issue de ces procédures, mais ces dernières pourraient se traduire par une responsabilité civile pour la Société, laquelle risque d'être importante. La Société a pour ligne de conduite d'exercer ses activités dans le respect des lois applicables en matière de concurrence.

## 15. MESURES FINANCIÈRES HORS PCGR

### **BAIILA**

Le BAIILA est une unité de mesure couramment utilisée dans le secteur du transport aérien pour mesurer le bénéfice avant les intérêts, les impôts, l'amortissement, la désuétude et les locations d'appareils, ne relevant pas des PCGR. Cette unité de mesure donne un aperçu des résultats d'exploitation avant les coûts de location d'appareils, l'amortissement et la désuétude, lesquels coûts varient sensiblement d'une compagnie à l'autre en raison de la façon dont chacune finance ses appareils et autres actifs.

Comme le BAIILA n'est pas une unité de mesure conforme aux PCGR canadiens pour la présentation d'états financiers et qu'il n'a pas de sens normalisé, il ne saurait être comparé à des mesures similaires présentées par d'autres sociétés ouvertes.

Le BAIILA est rapproché du bénéfice d'exploitation (perte) comme suit :

	Deuxième trimestre			Semestres terminés le 30 juin		
	2007	2006	Variation (en \$)	2007	2006	Variation (en \$)
<b>Air Canada</b>						
Bénéfice (perte) d'exploitation selon les PCGR	88	113	(25)	10	(11)	21
Rajouter :						
Locations avions	71	83	(12)	144	166	(22)
Amortissement et désuétude	136	118	18	264	233	31
<b>BAIILA</b>	<b>295</b>	<b>314</b>	<b>(19)</b>	<b>418</b>	<b>388</b>	<b>30</b>
Rajouter :						
Charge exceptionnelle liée à la restructuration de la main-d'œuvre	-	-	-	-	28	(28)
<b>BAIILA, avant les charges exceptionnelles</b>	<b>295</b>	<b>314</b>	<b>(19)</b>	<b>418</b>	<b>416</b>	<b>2</b>

### **Bénéfice d'exploitation, exclusion faite de la charge exceptionnelle liée à la restructuration de la main-d'œuvre**

Air Canada se sert du bénéfice d'exploitation, exclusion faite de la charge exceptionnelle liée à la restructuration de la main-d'œuvre pour mesurer le rendement de son exploitation au titre de ses activités continues sans égard aux effets de cette charge exceptionnelle. Air Canada ne tient pas compte de cet élément dans ses résultats financiers pour ne pas risquer de fausser l'analyse des tendances à la base de ses rendements commerciaux. La charge exceptionnelle liée à la restructuration de la main-d'œuvre constitue le coût total du plan de réduction de 20 % de l'effectif non syndiqué annoncé en février 2006. Du fait qu'elle est, en l'occurrence, « exceptionnelle », la charge exceptionnelle liée à la restructuration de la main-d'œuvre ne reflète pas le rendement financier qu'Air Canada tire réellement de ses activités continues.

La mesure suivante n'est pas une unité de mesure conforme aux PCGR canadiens pour la présentation d'états financiers et n'a pas de sens normalisé et elle ne saurait alors être comparée à des mesures similaires présentées par d'autres sociétés ouvertes.

Le bénéfice d'exploitation, exclusion faite de la charge exceptionnelle liée à la restructuration de la main-d'œuvre, est rapproché du bénéfice (perte) d'exploitation comme suit :

	Deuxième trimestre			Semestres terminés le 30 juin		
	2007	2006	Variation (en \$)	2007	2006	Variation (en \$)
<b>Air Canada</b>						
Bénéfice (perte) d'exploitation selon les PCGR	88	113	(25)	10	(11)	21
Rajouter :						
Charge exceptionnelle liée à la restructuration de la main-d'œuvre	-	-	-	-	28	(28)
<b>Bénéfice d'exploitation, exclusion faite de la charge exceptionnelle liée à la restructuration de la main-d'œuvre</b>	<b>88</b>	<b>113</b>	<b>(25)</b>	<b>10</b>	<b>17</b>	<b>(7)</b>

**Charges d'exploitation, exclusion faite de la charge de carburant et de la charge exceptionnelle liée à la restructuration de la main-d'œuvre**

Air Canada se sert des charges d'exploitation, exclusion faite de la charge de carburant et de la charge exceptionnelle liée à la restructuration de la main-d'œuvre pour mesurer le rendement de son exploitation au titre de ses activités continues sans égard aux effets de la charge de carburant et de la charge exceptionnelle liée à la restructuration de la main-d'œuvre. Air Canada ne tient pas compte de ces éléments dans ses résultats financiers pour ne pas risquer de fausser l'analyse des tendances à la base de ses rendements commerciaux. Comme la charge de carburant a considérablement augmenté sur 12 mois, son exclusion des charges constatées selon les PCGR permet à Air Canada de comparer ses résultats d'exploitation avec plus de cohérence d'une période à l'autre. Du fait qu'elle est, en l'occurrence, « exceptionnelle », la charge exceptionnelle liée à la restructuration de la main-d'œuvre ne reflète pas le rendement financier qu'Air Canada tire réellement de ses activités continues.

La mesure suivante n'est pas une unité de mesure conforme aux PCGR canadiens pour la présentation d'états financiers et n'a pas de sens normalisé et elle ne saurait alors être comparée à des mesures similaires présentées par d'autres sociétés ouvertes.

Les charges d'exploitation, exclusion faite de la charge de carburant et de la charge exceptionnelle liée à la restructuration de la main-d'œuvre, sont rapprochées des charges d'exploitation comme suit :

	Deuxième trimestre			Semestres terminés le 30 juin		
	2007	2006	Variation (en \$)	2007	2006	Variation (en \$)
<b>Air Canada</b>						
Charges d'exploitation selon les PCGR	2 547	2 463	84	5 159	4 981	178
Retrancher :						
Carburant avions	(636)	(631)	(5)	(1 221)	(1 200)	(21)
<b>Charges d'exploitation, exclusion faite de la charge de carburant</b>	<b>1 911</b>	<b>1 832</b>	<b>79</b>	<b>3 938</b>	<b>3 781</b>	<b>157</b>
Retrancher :						
Charge exceptionnelle liée à la restructuration de la main-d'œuvre	-	-	-	-	(28)	-
<b>Charges d'exploitation, exclusion faite de la charge de carburant et de la charge exceptionnelle liée à la restructuration de la main-d'œuvre</b>	<b>1 911</b>	<b>1 832</b>	<b>79</b>	<b>3 938</b>	<b>3 753</b>	<b>185</b>