



Deuxième trimestre de 2008
Rapport de gestion



AIR CANADA

AIR CANADA
ACGHS

VACANCES
AIR CANADA

AIR CANADA
CARGO

Le 8 août 2008

TABLE DES MATIÈRES

1. Points saillants	1
2. Introduction.....	2
3. Résultats d'exploitation – Comparaison des deuxièmes trimestres de 2008 et de 2007	4
4. Résultats d'exploitation – Comparaisons des premiers semestres de 2008 et de 2007	14
5. Parc aérien	20
6. Gestion financière et gestion du capital.....	21
6.1 Situation financière	21
6.2 Dette nette ajustée	22
6.3 Situation de trésorerie	22
6.4 Flux de trésorerie consolidés.....	24
6.5 Obligations contractuelles	25
6.6 Obligations de capitalisation des régimes de retraite	25
6.7 Dépenses en immobilisations et contrats de financement connexes	26
6.8 Capital social	27
7. Données financières trimestrielles	28
8. Instruments financiers et gestion du risque	30
9. Opérations entre apparentés.....	34
10. Modifications des méthodes comptables	35
11. Arrangements hors bilan	36
12. Estimations comptables critiques	36
13. Facteurs de risque.....	36
14. Contrôles et procédures	37
15. Mesures financières hors PCGR	38
16. Glossaire	40

1. Points saillants

Jusqu'au 24 mai 2007, Air Canada comptait deux secteurs isolables : les Services Air Canada (dorénavant appelés Air Canada) et Jazz Air SEC (« Jazz »). Le tableau ci-dessous présente les points saillants de nature financière et statistique d'Air Canada pour les deuxième trimestre et premier semestre de 2008, ainsi que les points saillants de nature financière et statistique du secteur Services Air Canada, pour lesquels sont exclues du périmètre de consolidation les activités de Jazz, pour les deuxième trimestre et premier semestre de 2007.

(en millions de dollars canadiens sauf les montants par action)	Deuxièmes trimestres			Premiers semestres		
	2008	2007	Variation (\$)	2008	2007	Variation (\$)
Données financières						
Produits d'exploitation	2 782	2 639	143	5 509	5 179	330
Bénéfice (perte) d'exploitation avant provision spéciale ¹⁾	7	88	(81)	(5)	10	(15)
Bénéfice (perte) d'exploitation	7	88	(81)	(130)	10	(140)
Produits (charges) hors exploitation	128	(33)	161	21	(25)	46
Bénéfice (perte) avant participation sans contrôle, écart de change et impôts	135	55	80	(109)	(15)	(94)
Bénéfice (perte) de la période	122	155	(33)	(166)	121	(287)
Marge d'exploitation avant provision spéciale (%) ¹⁾	0,3 %	3,3 %	(3,0) pts	-0,1 %	0,2 %	(0,3) pts
Marge d'exploitation (%)	0,3 %	3,3 %	(3,0) pts	-2,4 %	0,2 %	(2,6) pts
BAIIALA avant provision spéciale ¹⁾⁽²⁾	249	299	(50)	471	428	43
BAIIALA ²⁾	249	299	(50)	346	428	(82)
Marge BAIIALA avant provision spéciale (%) ¹⁾⁽²⁾	9,0 %	11,3 %	(2,3) pts	8,5 %	8,3 %	0,2 pts
Marge BAIIALA (%) ²⁾	9,0 %	11,3 %	(2,3) pts	6,3 %	8,3 %	(2,0) pts
Trésorerie, équivalents de trésorerie et placements à court terme	1 497	1 751	(254)	1 497	1 751	(254)
Flux de trésorerie disponibles	(11)	(621)	610	(184)	(807)	623
Ratio emprunts/capitaux propres ajusté	65,9 %	68,2 %	(2,3) pts	65,9 %	68,2 %	(2,3) pts
Résultat de base et dilué par action ³⁾	1,22 \$	1,55 \$	(0,33) \$	(1,66) \$	1,21 \$	(2,87) \$
Statistiques d'exploitation						
Passagers-milles payants (PMP) (en millions)	12 884	12 580	2,4	25 215	24 394	3,4
Sièges-milles offerts (SMO) (en millions)	15 581	15 220	2,4	30 988	29 955	3,4
Coefficient d'occupation	82,7 %	82,7 %	-	81,4 %	81,4 %	-
Rendement unitaire par PMP (en cents) ⁴⁾	19,0	18,5	2,5	18,8	18,4	2,4
Produits passages par SMO (en cents) ⁴⁾	15,7	15,3	2,6	15,3	15,0	2,3
Produits d'exploitation par SMO (en cents) ⁴⁾	17,9	17,3	3,0	17,8	17,4	2,2
Charges d'exploitation par SMO (CESMO) (en cents)	17,8	16,8	6,3	17,8	17,3	3,1
CESMO, exclusion faite de la charge de carburant (en cents)	12,4	12,6	(1,7)	12,8	13,2	(3,3)
Effectif moyen (en milliers d'équivalents temps plein)	24,6	24,3	1,5	24,3	23,8	2,1
Avions en service à la clôture de la période ⁵⁾	343	329	4,3	343	329	4,3
Utilisation moyenne du parc aérien (en heures par jour) ⁶⁾	9,5	9,6	(1,3)	9,7	9,6	0,6
Longueur moyenne des étapes (en milles) ⁶⁾	847	855	(1,0)	862	865	(0,3)
Prix du litre de carburant (en cents) ⁷⁾	89,2	67,2	32,6	82,2	65,1	26,2
Consommation de carburant (en millions de litres)	946	941	0,5	1 893	1 866	1,4

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

2) Voir la rubrique 15, Mesures financières hors PCGR, ci-après pour un rapprochement du BAIIALA avant provision pour les enquêtes sur le fret au résultat d'exploitation et du BAIIALA au résultat d'exploitation.

3) Le résultat de base et dilué par action correspond aux chiffres consolidés d'Air Canada selon les PCGR.

4) Un ajustement aux produits de 26 M\$ a été inscrit au quatrième trimestre de 2007 relativement à la révision des hypothèses comptables, dont 29 M\$ concernaient le premier trimestre de 2007. À des fins de comparaison, les variations en pourcentage du rendement unitaire et des PPSMO ont été rajustées de manière à tenir compte du rajout de 29 M\$ au premier trimestre de 2007.

5) Ne comprend pas les avions-cargos affrétés en 2008 et 2007. Comprend les avions de Jazz visés par le CAC de Jazz.

6) À l'exclusion des transporteurs tiers exerçant leurs activités au titre de contrats d'achat de capacité, sauf les avions de Jazz visés par le CAC de Jazz (lesquels sont inclus).

7) Compte tenu des frais de transport et des résultats de couverture du carburant.

2. Introduction

Aux fins du présent Rapport de gestion, *nous, nos, notre*, Air Canada et la Société s'entendent d'Air Canada ou de l'une ou plusieurs de ses filiales, sauf indication contraire.

Le Rapport de gestion du deuxième trimestre de 2008 présente la situation d'Air Canada telle que perçue par sa direction ainsi qu'une analyse des résultats financiers d'Air Canada pour les deuxième trimestre et premier semestre de 2008 et de ses contrôles et procédures. Ce Rapport de gestion doit être lu en parallèle avec les états financiers consolidés intermédiaires non vérifiés d'Air Canada du deuxième trimestre de 2008 et leurs notes complémentaires ainsi qu'avec ses états financiers consolidés annuels vérifiés du Rapport de gestion de l'exercice 2007 et leurs notes complémentaires. Sauf indication contraire, l'information financière est présentée conformément aux principes comptables généralement reconnus (les « PCGR ») du Canada. Les états financiers consolidés non vérifiés d'Air Canada ont été dressés selon les conventions comptables présentées à la note 2 afférente aux états financiers consolidés annuels vérifiés de l'exercice 2007 de la Société, à l'exception des modifications apportées aux conventions comptables qui sont décrites plus loin à la rubrique 10.

Jusqu'au 24 mai 2007, les états financiers consolidés d'Air Canada comprenaient également la situation financière, les résultats d'exploitation et les flux de trésorerie de Jazz, car Air Canada était réputée en être le principal bénéficiaire au sens de la note d'orientation concernant la comptabilité n° 15, « Consolidation des entités à détenteurs de droits variables » (la « NOC-15 »). La distribution par Gestion ACE Aviation Inc. (« ACE ») de parts du Fonds de revenu Jazz Air le 24 mai 2007 a remis en question la consolidation de Jazz par Air Canada et, ainsi, le Fonds de revenu Jazz Air a été réputé être le principal bénéficiaire de Jazz selon la NOC-15. Depuis le 24 mai 2007, les résultats et la situation financière de Jazz sont exclus du périmètre de consolidation d'Air Canada.

Jusqu'au 24 mai 2007, Air Canada regroupait deux secteurs isolables : les Services Air Canada (maintenant appelés Air Canada), services de transport de passagers et de fret exploités par Air Canada et assurant des services connexes, ainsi que Jazz, fournisseur de services régionaux d'Air Canada. L'information sectorielle présentait des renseignements utiles aux actionnaires, en leur permettant de distinguer les résultats d'exploitation, la situation de trésorerie et le bilan de ces deux secteurs. Voir la note 6 afférente aux états financiers consolidés intermédiaires non vérifiés pour le deuxième trimestre de 2008, *Informations sectorielles*, pour un complément d'information.

Certaines données comparatives ont été retraitées en vue de se conformer à la présentation des états financiers adoptée pour la période écoulée.

Sauf indication du contexte, tous les montants sont exprimés en dollars canadiens. La rubrique 16, *Glossaire*, donne l'explication des principaux termes utilisés aux présentes. À moins de mention contraire, le présent Rapport de gestion est actuel au 7 août 2008.

En date du 8 août 2008, la Société a publié dans un communiqué ses résultats du deuxième trimestre de 2008, où elle a revu et actualisé les informations fournies antérieurement à l'égard de l'exercice 2008. Ce communiqué peut être consulté sur le site de SEDAR au www.sedar.com ou celui d'Air Canada au www.aircanada.com.

Pour un complément d'information sur les documents publics d'Air Canada, dont sa notice annuelle, il y a lieu de consulter le site de SEDAR au www.sedar.com ou celui d'Air Canada au www.aircanada.com.

MISE EN GARDE CONCERNANT LES ÉNONCÉS PROSPECTIFS

Les communications d'Air Canada au public peuvent contenir des énoncés prospectifs écrits ou oraux au sens de la législation en valeurs mobilières applicable. De tels énoncés sont compris dans le présent Rapport de gestion, et les autres documents déposés auprès des organismes de réglementation des valeurs mobilières peuvent également en contenir. Ces énoncés découlent d'analyses et d'autres renseignements fondés sur la prévision de résultats à venir et l'estimation de montants qu'il est actuellement impossible de déterminer. Ils peuvent porter sur des observations concernant, entre autres, des stratégies, des attentes, des opérations projetées ou des actions futures. Ces énoncés prospectifs se reconnaissent à l'emploi de termes tels que *prévoir, croire, pouvoir, estimer, projeter et planifier*, employés au futur et au conditionnel, et d'autres termes semblables, ainsi qu'à l'évocation de certaines hypothèses.

Comme, de par leur nature, les énoncés prospectifs partent d'hypothèses, dont celles décrites ci-après, ils sont soumis à de grands risques et incertitudes. Les prévisions ou projections ne sont donc pas entièrement assurées en raison, notamment, de la survenance possible d'événements externes ou de l'incertitude qui caractérise le secteur. À terme, les résultats réels peuvent donc différer sensiblement des résultats évoqués par ces énoncés prospectifs du fait de l'action de divers facteurs, dont les prix de l'énergie, l'état du secteur, du marché et de la conjoncture en général, les taux de change et d'intérêt, la concurrence, les conflits armés, les attentats terroristes, les épidémies, les questions d'assurance et les coûts qui y sont associés, l'évolution de la demande en fonction du caractère saisonnier du secteur, la capacité de réduire les coûts d'exploitation, les relations de travail, les questions de retraite, les questions d'approvisionnement, l'évolution de la législation, de la réglementation ou de procédures judiciaires, les litiges actuels et éventuels avec des tiers ainsi que les facteurs dont il est fait mention dans le présent Rapport de gestion et, notamment, à la rubrique *Facteurs de risque* du Rapport de gestion de l'exercice 2007 d'Air Canada daté du 6 février 2008 et à la rubrique 13 ci-après. Les énoncés prospectifs contenus dans le présent Rapport de gestion représentent les attentes d'Air Canada en date de celui-ci et ils peuvent changer par la suite. Toutefois, Air Canada n'a ni l'intention ni l'obligation d'actualiser ou de réviser ces énoncés à la lumière de nouveaux éléments d'information ou d'événements futurs ou pour quelque autre motif, sauf si elle y est tenue par la réglementation en valeurs mobilières applicable.

Air Canada a formulé des hypothèses dans l'élaboration et la formulation de ses énoncés prospectifs. Outre les hypothèses présentées dans le présent Rapport de gestion, Air Canada a supposé que la croissance en Amérique du Nord et dans le monde ralentira en 2008 et qu'il y aura une légère récession aux États-Unis. Air Canada a supposé en outre que le dollar canadien se négociera en moyenne à 1,01 \$ CA pour 1,00 \$ US au troisième trimestre de 2008 et pour l'ensemble de l'exercice 2008, et que le cours moyen du carburant s'établira à 1,00 \$ le litre pour le troisième trimestre de 2008, et à 0,90 \$ le litre pour l'ensemble de l'exercice 2008 (dans les deux cas, compte tenu des positions de couverture en place).

3. Résultats d'exploitation – Comparaison des deuxièmes trimestres de 2008 et de 2007

Air Canada a enregistré un bénéfice d'exploitation de 7 M\$ et un bénéfice net de 122 M\$ au deuxième trimestre de 2008. Au cours de la même période de 2007, Air Canada, compte tenu des activités de Jazz qui entraient dans son périmètre de consolidation, avait inscrit un bénéfice d'exploitation consolidé de 114 M\$ et un bénéfice net de 155 M\$. **Le tableau et l'analyse ci-après présentent une comparaison des résultats d'Air Canada pour le deuxième trimestre de 2008, qui ne tiennent plus compte de la consolidation de Jazz, avec les résultats du secteur Services Air Canada (sauf indication contraire), exclusion faite de la consolidation de Jazz, pour le deuxième trimestre de 2007.**

(en millions de dollars canadiens sauf les montants par action)	Deuxièmes trimestres		Variation	
	2008	2007 ³⁾	(\$)	(%)
Produits d'exploitation				
Passages	2 454 \$	2 336 \$	118 \$	5
Fret	139	135	4	3
Autres	189	168	21	13
	2 782	2 639	143	5
Charges d'exploitation				
Salaires et charges sociales	480	475	5	1
Carburant avions	848	636	212	33
Locations avions	69	75	(6)	(8)
Redevances aéroportuaires et de navigation	255	257	(2)	(1)
Maintenance, matières et fournitures	172	205	(33)	(16)
Communications et technologies de l'information	72	67	5	7
Restauration et fournitures connexes	81	78	3	4
Amortissement	173	136	37	27
Commissions	47	51	(4)	(8)
CAC conclu avec Jazz	233	232	1	0
Autres	345	339	6	2
	2 775	2 551	224	9
Bénéfice d'exploitation	7	88	(81)	
Produits (charges) hors exploitation				
Intérêts créditeurs	15	23	(8)	
Intérêts débiteurs	(78)	(86)	8	
Intérêts capitalisés	8	28	(20)	
Gain sur immobilisations	7	14	(7)	
Gain (perte) sur instruments financiers constatés à la juste valeur	176	(6)	182	
Autres	-	(6)	6	
	128	(33)	161	
Bénéfice avant les éléments suivants	135	55	80	
Participation sans contrôle	(3)	(4)	1	
Écart de change	48	160	(112)	
Charge d'impôts	(58)	(56)	(2)	
Bénéfice net de la période	122 \$	155 \$	(33) \$	
BAIIALA¹⁾	249 \$	299 \$	(50) \$	
Résultat de base et dilué par action²⁾	1,22 \$	1,55 \$	(0,33) \$	

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

2) Le résultat de base et dilué par action correspond aux chiffres consolidés d'Air Canada selon les PCGR.

3) Reflète les résultats du secteur Services Air Canada, compte non tenu de la consolidation de Jazz, pour le deuxième trimestre de 2007. Voir plus haut, à la rubrique 2, un complément d'information sur les secteurs isolables d'Air Canada d'avant le 24 mai 2007.

Pour son deuxième trimestre de 2008, Air Canada déclare un bénéfice d'exploitation de 7 M\$, contre un bénéfice d'exploitation de 88 M\$ au deuxième trimestre de 2007, soit une diminution de 81 M\$. La hausse des produits d'exploitation de 143 M\$, ou 5 %, a été plus qu'annulée par une augmentation de 212 M\$, ou 33 %, de la charge de carburant.

Pour le deuxième trimestre de 2008, le BAIIALA se chiffre à 249 M\$, contre 299 M\$ à la période correspondante de 2007, en baisse de 50 M\$.

Hausse de 5,1 % des produits passages réseau par rapport au 2^e trimestre de 2007

Les produits passages se montent à 2 454 M\$, en hausse de 118 M\$, ou 5,1 %, pour le deuxième trimestre de 2008, par suite de la croissance tant du trafic que du rendement unitaire à l'échelle du réseau. Parmi les facteurs qui ont contribué à la variation des produits passages réseau du deuxième trimestre par rapport à un an plus tôt, figurent :

- Une amélioration de 2,5 % du rendement réseau, qui rend compte des majorations tarifaires et de la hausse des suppléments carburant en vue d'atténuer la hausse des prix du carburant. Tous les marchés, hormis les lignes transpacifiques, ont vu leur rendement unitaire s'améliorer. L'augmentation du taux de voyages d'affaires internationaux, dont le rendement unitaire est plus élevé, a également joué dans la croissance des rendements unitaires.
- Une augmentation de 2,6 % des PPSMO attribuable à la croissance des rendements unitaires.
- Une croissance de 2,4 % du trafic en regard d'une augmentation de 2,4 % de la capacité, d'où un coefficient d'occupation qui n'a pas bougé par rapport au deuxième trimestre de 2007.
- L'appréciation du dollar canadien au deuxième trimestre de 2008, qui s'est trouvée à diminuer la valeur en dollars canadiens des ventes réalisées à l'étranger et s'est répercutee sur les produits libellés en devises, faisant baisser de 61 M\$ les produits passages du deuxième trimestre de 2008 par rapport au deuxième trimestre de 2007.

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

2 ^e trimestre de 2008 par rapport au 2 ^e trimestre de 2007	Produits passages	Capacité (en SMO)	Trafic (en PMP)	Coeffi- cient d'occu- pation	Rende- ment unitaire	PPSMO
	Variation (%)	Variation (%)	Variation (%)	Variation (pts)	Variation (%)	Variation (%)
Lignes intérieures	6,4	2,3	2,2	-	4,1	4,0
Lignes transfrontalières	(2,5)	(5,8)	(7,7)	(1,6)	5,5	3,5
Lignes transatlantiques	2,4	0,8	0,7	-	1,6	1,6
Lignes transpacifiques	2,6	2,5	3,5	0,9	(0,9)	0,1
Autres lignes	33,1	25,0	28,8	2,3	3,4	6,5
Réseau	5,1	2,4	2,4	-	2,5	2,6

Hausse de 6,4 % des produits passages intérieurs par rapport au 2^e trimestre de 2007

En ce qui concerne les lignes intérieures, les produits passages se chiffrent à 1 076 M\$ pour le deuxième trimestre de 2008, en hausse de 65 M\$, ou 6,4 %, par rapport au deuxième trimestre de 2007, par suite à la fois d'une hausse du rendement et du trafic. Parmi les facteurs qui ont contribué à la variation des produits passages intérieurs du deuxième trimestre par rapport à un an plus tôt, figurent :

- Une augmentation de 4,1 % du rendement unitaire, attribuable aux majorations tarifaires et à l'imposition d'un supplément carburant visant à atténuer la flambée des cours du kérosome, lequel supplément a donné lieu à une augmentation de 4,0 % des PPSMO.
- Le coefficient d'occupation qui n'a pratiquement pas bougé par rapport au deuxième trimestre de 2007. Le trafic s'est accru de 2,2 %, taux qui concorde avec l'augmentation de 2,3 % de la capacité. Les capacités ont été surtout augmentées sur les lignes du Canada Atlantique, sur les lignes entre le centre et l'ouest du Canada ainsi que sur les lignes intra-Ontario et intra-Québec.

Baisse de 2,5 % des produits passages transfrontaliers par rapport au 2^e trimestre de 2007

Dans le segment transfrontalier, les produits passages se chiffrent à 458 M\$ pour le deuxième trimestre de 2008, soit un recul de 11 M\$, ou 2,5 %, par rapport au deuxième trimestre de 2007, par suite de la baisse du trafic, laquelle a été atténuée par une hausse des rendements unitaires. Parmi les facteurs qui ont contribué à la variation des produits passages transfrontaliers du deuxième trimestre par rapport à un an plus tôt, figurent :

- La capacité réduite de 5,8 % au cours du trimestre. Les réductions ont surtout été opérées sur les lignes de San Diego et de Los Angeles, en Californie, et sur celle de Las Vegas, au Nevada. En outre, le service sur Hawaï (où les avions faisaient jusque-là escale) a été réduit dans la foulée du lancement d'un service sans escale entre Vancouver et Sydney, en Australie. Les résultats de la ligne Vancouver – Sydney sont inscrits dans les « autres » produits passages.
- Le coefficient d'occupation, qui s'est rabattu de 1,6 point par suite d'un repli de 7,7 % du trafic qui s'est révélé supérieur à la réduction de capacité. Dans l'ensemble, le marché transfrontalier s'est ressenti du ralentissement de l'activité économique aux États-Unis.
- Une hausse de 5,5 % du rendement unitaire, attribuable aux majorations tarifaires et à l'imposition d'un supplément carburant visant à atténuer les effets de la hausse des cours du kérosène.
- L'appréciation du dollar canadien, qui s'est répercutée à la baisse sur les produits tirés des ventes libellées en devises, faisant baisser de 20 M\$ les produits passages du deuxième trimestre de 2008 par rapport au deuxième trimestre de 2007.
- La croissance de 3,5 % des PPSMO, par suite de l'amélioration des rendements.

Hausse de 2,4 % des produits passages transatlantiques par rapport au 2^e trimestre de 2007

Dans le segment transatlantique, les produits passages s'élèvent à 488 M\$ pour le deuxième trimestre de 2008, en hausse de 11 M\$, ou 2,4 %, par rapport au deuxième trimestre de 2007, par suite surtout de la croissance du rendement unitaire et, dans une moindre mesure, du trafic. Parmi les facteurs qui ont contribué à la variation des produits passages transatlantiques du deuxième trimestre par rapport à un an plus tôt, figurent :

- La croissance de 0,7 % du trafic dans l'ensemble, en regard d'une capacité qui a été accrue de 0,8 %, donnant lieu à un coefficient d'occupation qui n'a pratiquement pas bougé par rapport au deuxième trimestre de 2007. La croissance du trafic s'est surtout produite sur les destinations françaises et allemandes par suite de la capacité accrue amenée par la mise en service d'appareils 777 de Boeing sur ces lignes. Le trafic sur les lignes britanniques s'est replié de 4,3 % en regard d'une capacité qui, elle, a été réduite de 5,3 %, alors que le rendement unitaire s'est amélioré de 3,5 %. Air Canada a réduit la fréquence de ses dessertes du Royaume-Uni dans une démarche visant à mieux assortir l'offre à la demande.
- Une augmentation de 1,6 % du rendement largement attribuable à l'augmentation des suppléments imposés en vue d'atténuer la flambée des prix du carburant. Le rendement s'est replié sur les lignes allemandes au départ de l'ouest du Canada par suite de la réduction des sièges à haut rapport proposés par Air Canada. De meilleurs rendements ont pu en revanche être réalisés sur l'Italie, en partie grâce à l'introduction du Service Super Affaires sur la ligne Toronto – Rome. Une augmentation globale du taux de voyages d'affaires, dont le rendement unitaire est plus élevé, a également joué dans la croissance du trafic sur les lignes transatlantiques, en raison notamment de l'intérêt suscité par le nouveau Service Super Affaires d'Air Canada.
- Une hausse de 1,6 % des PPSMO par suite de la croissance du rendement unitaire.
- L'appréciation du dollar canadien, qui s'est répercutée à la baisse sur les produits tirés des ventes libellées en devises, faisant reculer de 16 M\$ les produits passages du deuxième trimestre de 2008 par rapport au deuxième trimestre de 2007.

Hausse de 2,6 % des produits passages transpacifiques par rapport au 2^e trimestre de 2007

À hauteur de 242 M\$, les produits passages transpacifiques du deuxième trimestre de 2008 s'inscrivent en hausse de 6 M\$, ou 2,6 %, sur le deuxième trimestre de 2007, par suite de l'augmentation du trafic. Parmi les facteurs qui ont contribué à la variation des produits passages transpacifiques du deuxième trimestre par rapport à un an plus tôt, figurent :

- Une croissance globale de 3,5 % du trafic en regard d'une augmentation de 2,5 % de la capacité, faisant monter de 0,9 point le coefficient d'occupation. Le relèvement de 15,2 % de la capacité des lignes Canada - Chine a été largement contrebalancé par la réduction de capacité sur le marché japonais et la suspension du service sur l'Inde. Le trafic de loisir du Japon vers le Canada subit des

pressions du fait de l'attrait exercé par d'autres destinations de voyage pour les Japonais. L'appréciation du dollar canadien par rapport à un yen en repli s'est également répercutee à la baisse sur la demande en provenance du Japon.

- Une baisse globale de 0,9 % du rendement, traduisant le recul des rendements sur les marchés du Japon, de Hong Kong et de la Corée, qui a été largement compensé par une augmentation du rendement sur le marché chinois. Le rendement unitaire s'est détérioré en dépit d'une augmentation des suppléments imposés à l'égard du carburant et de la plus grande proportion de voyages d'affaires à haut rapport. Cette détérioration est en partie attribuable à la croissance des vols long-courriers, la longueur moyenne des étapes s'étant accrue de 10,5 % par rapport à la période correspondante de 2007. Les long-courriers dégagent généralement un rendement moindre que les court-courriers. Mesuré au mille parcouru, le prix moyen payé pour un vol long-courrier est relativement plus bas que pour un vol court-courrier. L'augmentation de la proportion de voyages d'affaires à haut rapport a permis d'atténuer la baisse des rendements unitaires.
- L'appréciation du dollar canadien, qui s'est répercutee à la baisse sur les produits libellés en devises, faisant reculer de 7 M\$ les produits passagers du deuxième trimestre de 2008 par rapport au deuxième trimestre de 2007.
- La hausse de 0,1 % des PPSMO, qui n'ont pratiquement pas bougé par rapport à la période correspondante de 2007, l'augmentation du coefficient d'occupation ayant été annulée par la baisse du rendement unitaire.

Hausse de 33,1 % des autres produits passagers par rapport au 2^e trimestre de 2007

À hauteur de 190 M\$ au deuxième trimestre de 2008, les produits passagers tirés des autres lignes (Pacifique-Sud, Antilles, Mexique et Amérique du Sud) ont progressé de 47 M\$, ou 33,1 %, par rapport au deuxième trimestre de 2007, par suite d'une hausse du trafic et, dans une moindre mesure, de la croissance du rendement unitaire. Parmi les facteurs qui ont contribué à la variation des autres produits passagers du deuxième trimestre par rapport à un an plus tôt, figurent :

- Une croissance de 28,8 % du trafic en regard d'une capacité qui, elle, a été accrue de 25,0 %, faisant monter de 2,3 points le coefficient d'occupation. La croissance du trafic sur ces marchés traduit essentiellement le relèvement de la capacité sur les destinations de loisir classiques ainsi que sur l'Amérique du Sud. Les fréquences de vols ont été augmentées sur les lignes sud-américaines dont Santiago (Chili), Buenos Aires (Argentine) et Lima (Pérou). Dans le Pacifique-Sud, l'augmentation de capacité vient notamment de l'ajout d'un service sans escale entre Vancouver et Sydney (Australie).
- Une augmentation globale de 3,4 % des rendements unitaires, attribuable en partie à la hausse des suppléments carburant visant à atténuer la flambée des cours du kérosène. La hausse de la proportion des voyages d'affaires à haut rapport a également joué dans la croissance du rendement unitaire, qu'on doit notamment à la popularité du nouveau Service Super Affaires d'Air Canada. La hausse des rendements unitaires a pu être réalisée en dépit d'une augmentation de 6,9 % de la longueur moyenne des étapes par rapport à la même période de 2007.
- L'appréciation du dollar canadien, qui s'est répercutee à la baisse sur les produits libellés en devises, faisant baisser les produits passagers du deuxième trimestre de 2008 de 6 M\$ par rapport au deuxième trimestre de 2007.
- Une augmentation de 6,5 % des PPSMO attribuable à la croissance tant du rendement unitaire que du coefficient d'occupation.

Hausse de 3 % des produits fret par rapport au 2^e trimestre de 2007

Les produits tirés du transport de fret se sont chiffrés à 139 M\$ au deuxième trimestre de 2008, soit 4 M\$ ou 3 % de plus qu'au deuxième trimestre de 2007. Les produits tirés des activités normales de transport de fret ont augmenté de 17 M\$, ou 15 %, par suite surtout de la hausse des affaires à l'international. Les produits tirés des transports tout-cargo ont diminué de 13 M\$, par suite surtout du retrait du service d'un avion-cargo MD-11 au deuxième trimestre de 2008, alors que deux de ces appareils en avaient assuré le service à la période correspondante de 2007. À l'échelle du réseau, le rendement par tonne-mille payante s'est amélioré de 13 % et traduit essentiellement la hausse des suppléments carburant visant à atténuer les effets de la flambée des cours du kérosène. Parmi les facteurs qui ont contribué à la variation des produits fret du deuxième trimestre par rapport à un an plus tôt, figurent :

- Un repli de 9 % du trafic réseau, essentiellement attribuable à la réduction du service par avions-cargos MD-11. Le trafic fret classique s'est accru de 5 % par suite notamment du déploiement d'un plus grand nombre de 777 de Boeing sur certaines destinations internationales.
- L'exploitation, au deuxième trimestre de 2008, d'un MD-11 affrété sur l'Europe, tandis qu'au trimestre correspondant de 2007, deux avions-cargos MD-11 étaient en service, l'un sur l'Europe et l'autre sur la Chine. Les opérations tout-cargo sur la Chine ont été abandonnées à la fin juin 2007. Le service tout-cargo sur l'Europe a été abandonné le 30 juin 2008. Cet abandon de service tout-cargo sur les lignes transatlantiques coïncide avec l'augmentation de capacité sur l'Europe rendue possible par l'emploi accru des nouveaux avions passagers 777 de Boeing, dont la capacité d'emport de fret est supérieure à celle des Airbus qu'ils viennent remplacer.
- L'appréciation du dollar canadien (par rapport à des monnaies étrangères qui se sont, elles, dépréciées), au deuxième trimestre de 2008, qui s'est répercute à la baisse sur la valeur des produits libellés en devises, lesquels ont diminué de 3 M\$.

Hausse de 13 % des autres produits par rapport au 2^e trimestre de 2007

À hauteur de 189 M\$ au deuxième trimestre de 2008, les autres produits ont progressé de 21 M\$, ou 13 %, comparativement au deuxième trimestre de 2007. Parmi les facteurs à avoir contribué à la variation des autres produits du deuxième trimestre par rapport à un an plus tôt, figurent :

- Une augmentation de 16 M\$ des produits tirés de sous-locations d'avions.
- Une augmentation de 6 M\$ des produits tirés de clients par Vacances Air Canada.

Baisse de 1,7 % des CESMO (exclusion faite du carburant) par rapport au 2^e trimestre de 2007

Les charges d'exploitation se montent à 2 775 M\$ au deuxième trimestre de 2008, en hausse de 224 M\$, ou 9 %, par rapport au deuxième trimestre de 2007, traduisant en cela une hausse considérable de la facture de carburant. Exclusion faite de la charge de carburant, qui s'est accrue de 212 M\$ au deuxième trimestre de 2008, les charges d'exploitation n'ont progressé que de 12 M\$, si on les compare à celles de la même période en 2007, en regard d'une capacité qui, elle, a été relevée de 2,4 %.

Compte tenu de la charge de carburant, les charges d'exploitation par siège-mille offert (« CESMO ») ont augmenté de 6,3 % par rapport au deuxième trimestre de 2007. Exclusion faite de cette charge de carburant, les CESMO se sont repliées de 1,7 % par rapport au deuxième trimestre de 2007 – repli qui cadre avec les projections, exclusion faite de la charge de carburant, annoncées dans notre communiqué du 17 juin 2008, où il était prévu que les CESMO seraient, au deuxième trimestre de 2008, jusqu'à 2,0 % inférieures à celles de la période correspondante de 2007. Le transporteur met tout en œuvre pour comprimer les coûts de son exploitation sur lesquels il peut agir et il poursuit ses efforts en vue d'atténuer les répercussions de la hausse considérable de sa facture de carburant.

Le tableau ci-après compare les CESMO d'Air Canada des deuxièmes trimestres de 2008 et de 2007. Des réductions de coûts unitaires ont pu être opérées dans toutes les grandes catégories de charges, à l'exception du carburant, des coûts de propriété et des frais afférents aux communications et aux technologies de l'information. La plus grande vigueur du dollar canadien par rapport au dollar américain ainsi que les économies réalisées sur les coûts unitaires du fait de l'introduction des 777 de Boeing ou apportées par d'autres programmes de compression des coûts ont été les principaux facteurs à avoir joué dans la baisse des coûts unitaires, à l'exclusion de la charge de carburant, par rapport au deuxième trimestre de 2007. La hausse des coûts de propriété unitaires rend compte des investissements qu'Air Canada a réalisés dans l'acquisition de nouveaux appareils et le réaménagement des cabines de ses appareils existants.

(en cents par SMO)	Deuxièmes trimestres		Variation	
	2008	2007	(€)	(%)
Salaires	2,49	2,50	(0,01)	(0,4)
Charges sociales	0,60	0,62	(0,02)	(3,2)
Coûts de propriété (LAA) ¹⁾	1,55	1,39	0,16	11,5
Redevances aéroportuaires et de navigation	1,64	1,69	(0,05)	(3,0)
Maintenance, matières et fournitures	1,11	1,34	(0,23)	(17,2)
Communications et technologies de l'information	0,46	0,44	0,02	4,5
Restauration et fournitures connexes	0,52	0,52	-	-
Commissions	0,30	0,33	(0,03)	(9,1)
CAC de Jazz	1,50	1,52	(0,02)	(1,3)
Autres	2,21	2,24	(0,03)	(1,3)
Charges d'exploitation, exclusion faite de la charge de carburant²⁾	12,38	12,59	(0,21)	(1,7)
Carburant avions	5,44	4,18	1,26	30,1
Total des charges d'exploitation	17,82	16,77	1,05	6,3

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

2) Voir ci-après la rubrique 15, Mesures financières hors PCGR, pour un complément d'information.

Salaires et charges sociales de 480 M\$ au 2^e trimestre de 2008, en hausse de 5 M\$, ou 1 %, par rapport au 2^e trimestre de 2007

Les charges salariales se montent à 387 M\$ pour le deuxième trimestre de 2008, en hausse de 6 M\$, ou 2 %, par rapport au deuxième trimestre de 2007. Parmi les facteurs qui ont contribué à la variation de la masse salariale du deuxième trimestre par rapport à un an plus tôt, figurent :

- Une augmentation de 353 équivalents temps plein (« ETP »), ou 1,5 %, de l'effectif moyen en glissement annuel par suite de l'augmentation du nombre de préposés d'escale et de pilotes. Cette hausse de l'effectif visait à soutenir la croissance de 2,4 % de la capacité (exprimée en SMO).
- La hausse de 1 % du salaire moyen par rapport au deuxième trimestre de 2007, du fait des ajustements effectués l'an dernier.
- En réaction aux prix record du kérosène, le 17 juin 2008, Air Canada a annoncé la réduction de sa capacité qui, à terme, entraînera la révision à la baisse de son parc aérien et de ses effectifs avec l'entrée en vigueur de son horaire automne-hiver. La réduction prévue des heures de vol nécessitera un moins grand nombre de salariés pour assurer la bonne marche de la compagnie aérienne et amènera la suppression de jusqu'à 2 000 postes à tous les échelons de l'entreprise. Air Canada a constaté au deuxième trimestre de 2008 une charge de 8 M\$ liée à la réduction de son personnel non syndiqué au titre de ce plan de compression. Il n'est pas encore possible pour le moment de déterminer l'envergure des coupures de postes au sein du personnel syndiqué.
- Une réduction de 3 M\$ des frais liés aux heures supplémentaires, par suite de l'augmentation de l'effectif exprimé en ETP et de la plus grande attention portée à la réduction des coûts liés aux heures supplémentaires.
- D'autres facteurs, qui ont abouti à des économies nettes de 7 M\$.

Les charges sociales se sont chiffrées à 93 M\$ au deuxième trimestre de 2008, en baisse de 1 M\$, ou 1 %, par rapport au deuxième trimestre de 2007. Parmi les facteurs qui ont contribué à la variation des charges sociales du deuxième trimestre par rapport à un an plus tôt, figurent :

- La révision des évaluations actuarielles, qui a donné lieu à une baisse de 7 M\$ de la charge de retraite.
- Une augmentation de 3 M\$ des charges complémentaires de retraite et postérieures à l'emploi par suite d'un ajustement favorable, attribuable à la révision des hypothèses actuarielles, constaté au deuxième trimestre de 2007 à l'égard du premier semestre de 2007. Aucun ajustement comparable n'a été requis au deuxième trimestre de 2008.
- Une augmentation nette de 3 M\$ des autres charges sociales.

Bond de 33 % de la charge de carburant par rapport au 2^e trimestre de 2007

La charge de carburant se monte à 848 M\$ pour le deuxième trimestre de 2008, soit un bond de 212 M\$, ou 33 %, par rapport au deuxième trimestre de 2007. Parmi les facteurs qui ont contribué à la variation de la charge de carburant du deuxième trimestre par rapport à un an plus tôt, figurent :

- La hausse du prix de base du carburant, qui a compté pour 396 M\$.
- Une hausse de 3 M\$ liée au volume. L'incidence d'une hausse de 2,4 % de la capacité en SMO a été partiellement compensée par le remplacement des A340 d'Airbus par des 777 de Boeing – moins énergivores – et une réduction des transports tout-cargo par MD-11.

Les hausses ci-dessus ont été partiellement atténuées par :

- Les retombées d'un dollar canadien plus vigoureux que le dollar américain, qui a fait baisser de 97 M\$ la facture de carburant.
- Des gains de couverture sur le carburant de 92 M\$ au deuxième trimestre de 2008, comparativement à des gains de couverture de 2 M\$ au deuxième trimestre de 2007, soit une amélioration de 90 M\$.

Hausse de 15 % des coûts de propriété par rapport au 2^e trimestre de 2007

Les coûts de propriété, formés des locations d'avions et de l'amortissement, se montent à 242 M\$ pour le deuxième trimestre de 2008, en progression de 31 M\$, ou 15 %, par rapport au deuxième trimestre de 2007. Parmi les facteurs qui ont contribué à la variation des coûts de propriété du deuxième trimestre par rapport à un an plus tôt, figurent :

- L'ajout d'appareils au parc en service d'Air Canada, qui a compté pour 28 M\$ de la hausse.
- Une augmentation de 19 M\$ de l'amortissement lié au programme de réaménagement des cabines des appareils d'Air Canada.
- D'autres facteurs, qui ont compté pour une augmentation nette de 6 M\$.

Les augmentations susmentionnées ont été atténuées par :

- La réduction du parc aérien d'Air Canada, qui a fait baisser de 11 M\$ les frais de location d'avions et les charges d'amortissement.
- La réduction du service tout-cargo par MD-11, du fait qu'Air Canada a exploité un seul avion-cargo MD-11 au deuxième trimestre de 2008 contre deux au deuxième trimestre de 2007, responsable d'un repli de 7 M\$ des locations d'avions.
- L'incidence de l'appréciation du dollar canadien par rapport au dollar américain, qui a contribué à faire baisser de 4 M\$ les frais de location d'avions.

Baisse de 1 % des redevances aéroportuaires et de navigation par rapport au 2^e trimestre de 2007

Les redevances aéroportuaires et redevances de navigation se montent à 255 M\$, en baisse de 2 M\$, ou 1 %, par rapport au deuxième trimestre de 2007, en regard d'une réduction de 2 % des départs. Parmi les facteurs qui ont contribué à la variation des redevances du deuxième trimestre par rapport à un an plus tôt, figurent :

- La baisse des taux appliqués aux droits d'atterrissage et redevances aéroportuaires. À l'aéroport Toronto-Pearson, les droits d'atterrissage ont été réduits de 3,1 %, tandis que les redevances aéroportuaires ont été rabaissées de 4,7 % en date du 1^{er} janvier 2008.
- Les redevances de navigation au Canada ont été réduites de 4 % à compter d'août 2007.
- Les changements d'horaires et de types d'appareils affectés à certaines destinations ont entraîné une hausse des redevances aéroportuaires.

Baisse de 16 % du poste Maintenance, matières et fournitures par rapport au 2^e trimestre de 2007

Les charges liées à la maintenance et aux matières et fournitures se chiffrent à 172 M\$ pour le deuxième trimestre de 2008, en baisse de 33 M\$, ou 16 %, par rapport au deuxième trimestre de 2007. Parmi les facteurs qui ont contribué à la variation de ce poste au deuxième trimestre par rapport à un an plus tôt, figurent :

- Une diminution de 12 M\$ des frais d'entretien moteurs, principalement attribuable au moins grand nombre d'appareils et d'opérations de maintenance pour les flottes d'A340 et d'A320 d'Airbus comparativement à la période correspondante de 2007, ainsi que la réduction des charges liées à la flotte de 767-200 de Boeing en prévision du retrait du service actif de cet appareil fin 2008. Cette diminution a été partiellement contrebalancée par une augmentation des frais de maintenance de la flotte d'A321 d'Airbus attribuable aux variations du calendrier de maintenance par rapport au deuxième trimestre de 2007.
- La constatation par Air Canada, au deuxième trimestre de 2007, d'une charge de 11 M\$ liée à la restitution de cinq A320 d'Airbus à leur locateur. Aucune charge de cette nature n'a été engagée au deuxième trimestre de 2008.
- Les retombées d'un dollar canadien plus vigoureux par rapport au dollar américain, qui ont compté pour une baisse de 11 M\$ des charges liées à la maintenance et aux matières et fournitures.
- Une diminution de 6 M\$ liée à la réduction des frais de sous-traitance de la gestion de la chaîne d'approvisionnement par suite de l'exercice de ces activités à l'interne.

Les diminutions susmentionnées ont été en partie contrebalancées par :

- Une hausse de 5 M\$ des frais de maintenance des cellules des 777 de Boeing et ERJ-190 d'Embraer au deuxième trimestre de 2008, contrairement à un montant nul au deuxième trimestre de 2007.
- D'autres facteurs, ayant donné lieu à une augmentation nette de 2 M\$.

Hausse de 8 % des frais de communications et de TI par rapport au 2^e trimestre de 2007

Les frais liés aux communications et technologies de l'information se montent à 72 M\$ pour le deuxième trimestre de 2008, en progression de 5 M\$, ou 8 %, par rapport au deuxième trimestre de 2007. Cette augmentation s'explique principalement par les moments où les charges de technologie ont été engagées comparativement à la période correspondante de 2007, ainsi que par des hausses diverses.

Hausse de 4 % des frais de restauration et de fournitures connexes par rapport au 2^e trimestre de 2007

Les frais de restauration et de fournitures connexes se chiffrent à 81 M\$ pour le deuxième trimestre de 2008, soit 3 M\$, ou 4 %, de plus qu'au deuxième trimestre de 2007, conséquence surtout de la croissance de 2,4 % du trafic passagers.

Baisse de 8 % des commissions par rapport au 2^e trimestre de 2007

En dépit d'un chiffre d'affaires combiné passagers-fret en hausse de 5 % par rapport au deuxième trimestre de 2007, les commissions de 47 M\$ versées au deuxième trimestre de 2008 ont baissé de 4 M\$, ou 8 %, par rapport au deuxième trimestre de 2007. Parmi les facteurs qui ont contribué à la variation des commissions du deuxième trimestre par rapport à un an plus tôt, figurent :

- Les retombées favorables du nouveau barème de commissions adopté à Vacances Air Canada en 2008.
- Les mesures commerciales prises par Air Canada en vue d'abaisser les frais liés aux commissions.
- Une augmentation de la pénétration Web, laquelle contribue à faire baisser les frais de distribution et commissions. En ce qui concerne les ventes de vols intérieurs, la pénétration Web s'est chiffrée à 65 % au deuxième trimestre de 2008 (63 % au deuxième trimestre de 2007), tandis que, pour les ventes combinées de vols intérieurs et de vols transfrontaliers, elle s'établit à 53 % (50 % au deuxième trimestre de 2007). Au deuxième trimestre de 2008, 63 % des ventes de vols intérieurs et transfrontaliers (61 % au deuxième trimestre de 2007) ont été réalisées directement auprès d'Air Canada soit en ligne, soit en passant par un centre d'appels.

Hausse de 1 M\$ des frais payés à Jazz au titre du CAC par rapport au 2^e trimestre de 2007

Les frais payés à Jazz au titre du contrat d'achat de capacité entre Jazz et Air Canada (« CAC de Jazz ») se sont chiffrés à 233 M\$ au deuxième trimestre de 2008, contre 232 M\$ au deuxième trimestre de 2007, en hausse de 1 M\$. La hausse des taux applicables au CAC par rapport à ceux du deuxième trimestre de 2007 a été largement contrebalancée par les gains de change sur les frais en dollars américains liés au CAC de Jazz et la baisse des incitatifs au rendement versés au deuxième trimestre de 2008.

Aux termes du CAC de Jazz, Air Canada achète la quasi-totalité de la capacité du parc de Jazz à des tarifs prédéterminés et rembourse à Jazz, sans majoration, certains coûts refacturés visés par le CAC de Jazz, comprenant la charge de carburant, les redevances aéroportuaires et d'autres dépenses. Les frais comportent un volet variable, qui est fonction de l'utilisation des appareils de Jazz, et un volet fixe. Les frais refacturés constatés par Air Canada au titre du CAC de Jazz sont indiqués aux postes respectifs de l'état des résultats d'Air Canada.

Hausse de 2 % des autres charges d'exploitation par rapport au 2^e trimestre de 2007

Les autres charges d'exploitation se chiffrent à 345 M\$ pour le deuxième trimestre de 2008, soit 6 M\$ ou 2 % de plus qu'au deuxième trimestre de 2007. Parmi les facteurs à avoir contribué à la variation des autres charges du deuxième trimestre en glissement annuel figurent principalement l'augmentation des frais de carte de crédit, surtout attribuable au plus grand volume de ventes, ainsi que l'augmentation du coût de la partie terrestre des forfaits de Vacances Air Canada, également attribuable à un plus grand nombre de voyageurs.

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

(en millions de dollars canadiens)	Deuxièmes trimestres		Variation	
	2008	2007	(\$)	(%)
Cartes de crédit	54 \$	49 \$	5 \$	10 \$
Services d'escale	44	43	1	2
Portion terrestre des forfaits de Vacances Air Canada	39	35	4	11
Location et entretien d'immeubles	33	33	-	-
Frais d'équipages (restauration, transport et hôtels)	30	30	-	-
Frais et services divers	28	25	3	12
Autres dépenses	117	124	(7)	(6)
	345 \$	339 \$	6 \$	2 \$

Produits hors exploitation de 128 M\$ au 2^e trimestre de 2008

Les produits hors exploitation se chiffrent à 128 M\$ pour le deuxième trimestre de 2008, contre des charges hors exploitation de 33 M\$ au deuxième trimestre de 2007. Parmi les facteurs qui ont contribué à la variation des charges hors exploitation du deuxième trimestre par rapport à un an plus tôt, figurent :

- Des gains liés à l'ajustement de la juste valeur des instruments dérivés se chiffrant à 176 M\$ pour le deuxième trimestre de 2008, comparativement à des pertes de 6 M\$ pour le trimestre correspondant de 2007. Les gains enregistrés au deuxième trimestre de 2008 portent sur des instruments financiers dont il est question plus loin à la rubrique 8.
- Une augmentation de 20 M\$ du montant net des intérêts débiteurs. Le repli des intérêts capitalisés sur les appareils neufs et une diminution des intérêts créditeurs attribuable à des soldes de trésorerie moins élevés ont plus que compensé la baisse de 8 M\$ des intérêts débiteurs. Ce repli des intérêts débiteurs a été provoqué par le recul de la dette liée aux appareils, par une baisse des taux de financement des appareils ainsi que par les retombées d'un dollar canadien qui s'est apprécié par rapport au dollar américain au deuxième trimestre de 2008 comparativement au deuxième trimestre de 2007, éléments qui ont été en partie contrebalancés par le financement de nouveaux appareils par rapport à un an plus tôt.
- Un gain de 7 M\$ constaté par Air Canada au deuxième trimestre de 2008 relativement à la vente de stocks liés au matériel volant.
- Un gain de 14 M\$ constaté par Air Canada au deuxième trimestre de 2007, tiré du produit d'une assurance sur un appareil CRJ-100 lui appartenant et loué à Jazz, qui avait été endommagé au-delà de toute réparation possible.

Gain net de 48 M\$ sur les éléments monétaires libellés en devises au 2^e trimestre de 2008

Le gain net sur les éléments monétaires libellés en devises se chiffre à 48 M\$ pour le deuxième trimestre de 2008 et est principalement attribuable à l'appréciation du dollar canadien au 30 juin 2008 par rapport au 31 mars précédent. Pour 1 \$ US, le taux de change à midi, le 30 juin 2008, était de 1,0186 \$ CA, tandis qu'il était de 1,0279 \$ CA le 31 mars 2008, à midi. Un gain net de 160 M\$ avait été constaté à cet égard au deuxième trimestre de 2007.

Charge d'impôts de 58 M\$ au 2^e trimestre de 2008

Air Canada a inscrit une charge d'impôts de 58 M\$ au deuxième trimestre de 2008, représentant un taux d'imposition effectif de 32 %, contre une charge d'impôts de 56 M\$ à un taux d'imposition effectif de 27 % à la période correspondante de 2007. Le taux d'imposition effectif en 2007 a profité du capital de certains gains de change qui n'ont été imposés qu'à 50 % du taux applicable et qui étaient plus élevés au deuxième trimestre de 2007 qu'à la même période de 2008.

4. Résultats d'exploitation – Comparaison des premiers semestres de 2008 et de 2007

Pour le premier semestre de 2008, Air Canada a constaté une perte d'exploitation de 5 M\$, avant provision de 125 M\$ pour les enquêtes sur le fret, et une perte nette de 166 M\$. Au cours de la période correspondante de 2007, Air Canada, compte tenu des activités de Jazz qui entraient dans son périmètre de consolidation jusqu'au 24 mai 2007, avait déclaré un bénéfice d'exploitation consolidé de 72 M\$ et un bénéfice net de 121 M\$. **Le tableau et l'analyse ci-après présentent une comparaison des résultats d'Air Canada pour le premier semestre de 2008, qui ne tiennent plus compte de la consolidation de Jazz, avec les résultats du secteur Services Air Canada (sauf indication contraire), exclusion faite de la consolidation de Jazz, pour le premier semestre de 2007.**

(en millions de dollars canadiens sauf les montants par action)	Premiers semestres		Variation	
	2008	2007 ³⁾	(\$)	(%)
Produits d'exploitation				
Passages	4 765 \$	4 473 \$	292 \$	7
Fret	263	276	(13)	(5)
Autres	481	430	51	12
	5 509	5 179	330	6
Charges d'exploitation				
Salaires et charges sociales	961	974	(13)	(1)
Carburant avions	1 563	1 221	342	28
Locations avions	132	154	(22)	(14)
Redevances aéroportuaires et de navigation	496	500	(4)	(1)
Maintenance, matières et fournitures	375	429	(54)	(13)
Communications et technologies de l'information	145	138	7	5
Restauration et fournitures connexes	158	158	-	-
Amortissement	344	264	80	30
Commissions	100	110	(10)	(9)
CAC conclu avec Jazz	468	462	6	1
Autres	772	759	13	2
	5 514	5 169	345	7
Bénéfice (perte) d'exploitation avant élément suivant	(5)	10	(15)	
Provision pour les enquêtes sur le fret	(125)	-	(125)	
Bénéfice (perte) d'exploitation	(130)	10	(140)	
Produits (charges) hors exploitation				
Intérêts créditeurs	33	49	(16)	
Intérêts débiteurs	(159)	(177)	18	
Intérêts capitalisés	25	64	(39)	
(Perte) gain sur immobilisations	(29)	21	(50)	
Gain sur instruments financiers constatés à la juste valeur	153	28	125	
Autres	(2)	(10)	8	
	21	(25)	46	
Perte avant les éléments suivants	(109)	(15)	(94)	
Participation sans contrôle	(6)	(6)	-	
Écart de change	(41)	193	(234)	
Charge d'impôts	(10)	(51)	41	
Bénéfice (perte) de la période	(166) \$	121 \$	(287) \$	
BAIHALA avant provision pour les enquêtes sur le fret¹⁾	471 \$	428 \$	43 \$	
BAIHALA¹⁾	346 \$	428 \$	(82) \$	
Résultat de base et dilué par action²⁾	(1,66) \$	1,21 \$	(2,87) \$	

- 1) Voir la rubrique 15, Mesures financières hors PCGR, ci-après pour un rapprochement du BAIHALA avant provision pour les enquêtes sur le fret au résultat d'exploitation et du BAIHALA au résultat d'exploitation.
- 2) Le résultat de base et dilué par action correspond aux chiffres consolidés d'Air Canada selon les PCGR.
- 3) Reflète les résultats du secteur Services Air Canada, compte non tenu de la consolidation de Jazz, pour le premier semestre de 2007. Voir plus haut, à la rubrique 2, un complément d'information sur les secteurs isolables d'Air Canada d'avant le 24 mai 2007.

Pour le premier semestre de 2008, Air Canada déclare une perte d'exploitation de 5 M\$, avant provision de 125 M\$ pour les enquêtes sur le fret, contre un bénéfice d'exploitation de 10 M\$ au premier semestre de 2007, soit une détérioration de 15 M\$ par rapport au résultat de la période correspondante de 2007.

Pour le premier semestre de 2008, le BAIIALA se chiffre à 471 M\$, avant provision de 125 M\$ pour les enquêtes sur le fret, contre un BAIIALA de 428 M\$ pour la période correspondante de 2007, soit une amélioration de 43 M\$ en dépit de l'augmentation de 342 M\$ de la charge de carburant par rapport au premier semestre de 2007.

Hausse de 6,5 % des produits passagers réseau par rapport au 1^{er} semestre de 2007

Les produits passagers se sont accrus de 292 M\$, ou 6,5 %, pour se fixer à 4 765 M\$ pour le premier semestre de 2008, hausse qui est due à la croissance du trafic et des rendements unitaires. Parmi les facteurs qui ont contribué à la variation des produits passagers réseau du premier semestre par rapport à un an plus tôt, figurent :

- Une amélioration de 2,4 % du rendement réseau, attribuable en grande partie aux majorations tarifaires et à la hausse des suppléments carburant en vue d'atténuer la flambée des prix du kérósène. L'augmentation du taux de voyages d'affaires internationaux, dont le rendement unitaire est plus élevé, a également joué dans la croissance des rendements unitaires. La croissance des rendements unitaires de 2,5 % par rapport à un an plus tôt au deuxième trimestre de 2008 constitue une amélioration par rapport à la croissance de 2,2 % en glissement annuel enregistrée au premier trimestre de 2008.
- Une croissance de 3,4 % du trafic en regard d'une augmentation de 3,4 % de la capacité, d'où un coefficient d'occupation qui n'a pas bougé par rapport au premier semestre de 2007. La croissance de la capacité par rapport à un an plus tôt a ralenti au deuxième trimestre de 2008 pour s'établir à 2,4 %, comparativement à une hausse de 4,6 % au premier trimestre de 2008. Par rapport à un an plus tôt, la croissance du traffic passagers réseau est passée de 4,4 % au premier trimestre de 2008 à 2,4 % au deuxième trimestre de 2008. Pour les deux trimestres, le coefficient d'occupation n'a pratiquement pas changé par rapport aux périodes correspondantes de 2007.
- L'appréciation du dollar canadien au premier semestre de 2008, qui s'est trouvée à diminuer la valeur en dollars canadiens des ventes réalisées à l'étranger et s'est répercutee sur les produits libellés en devises, faisant baisser de 123 M\$ les produits passages du premier semestre de 2008.
- Une augmentation de 2,3 % des PPSMO au premier semestre de 2008, attribuable aux meilleurs rendements unitaires. La croissance des PPSMO réseau en glissement annuel s'est établie à 2,0 % au premier trimestre de 2008 et a atteint 2,6 % au deuxième trimestre, principalement du fait de la croissance plus élevée des rendements unitaires. En comparaison avec le premier trimestre de 2008, l'amélioration des PPSMO par rapport à un an plus tôt s'est produite sur tous les marchés, hormis le segment transfrontalier.

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

1 ^{er} semestre de 2008 par rapport au 1 ^{er} semestre de 2007	Produits passages	Capacité (en SMO)	Trafic (en PMP)	Coefficient d'occu- pation	Rende- ment unitaire	PPSMO
	Variation (%)	Variation (%)	Variation (%)	Variation (pts)	Variation (%)	Variation (%)
Lignes intérieures	7,5	3,7	3,5	(0,2)	3,8	3,6
Lignes transfrontalières	3,1	(3,7)	(3,8)	(0,2)	7,2	7,0
Lignes transatlantiques	2,8	3,3	1,6	(1,4)	1,2	(0,5)
Lignes transpacifiques	(0,1)	2,2	2,2	-	(2,3)	(2,3)
Autres lignes	26,9	17,7	22,1	2,9	4,0	7,8
Autres lignes ¹⁾	17,7	17,7	22,1	2,9	(3,6)	(0,0)
Réseau	6,5	3,4	3,4	-	3,0	3,0
Réseau¹⁾	5,8	3,4	3,4	-	2,4	2,3

¹⁾ Les variations en pourcentage des produits passagers, du rendement unitaire et des PPSMO pour les Autres lignes et le Réseau ne tiennent pas compte de l'ajustement de 29 M\$ effectué au premier trimestre de 2007 à la suite d'une révision des estimations comptables.

Suivent les facteurs à avoir surtout joué dans la variation des produits passagers en glissement annuel pour le premier semestre :

- Les produits passagers intérieurs de 1 998 M\$ pour le premier semestre de 2008 s'inscrivent en hausse de 139 M\$, ou 7,5 %, par rapport au premier semestre de 2007, à la suite de la croissance tant des rendements unitaires que du trafic. Le trafic s'est accru de 3,5 % en regard d'une capacité qui, elle, a été relevée de 3,7 %. La croissance de 3,6 % des PPSMO au premier semestre de 2008 est venue de la hausse des rendements unitaires. La croissance en glissement annuel de la capacité et du trafic sur les lignes intérieures a été plus faible au deuxième trimestre de 2008 qu'au premier trimestre. La progression des PPSMO par rapport à un an plus tôt s'est établie à 3,1 % au premier trimestre de 2008 et a augmenté pour atteindre 4,0 % au deuxième trimestre de 2008, principalement du fait de la croissance plus élevée des rendements unitaires.
- Les produits passagers transfrontaliers de 988 M\$ pour le premier semestre de 2008 sont en hausse de 30 M\$, ou 3,1 %, par rapport au premier semestre de 2007, en raison de la croissance des rendements unitaires. Le trafic a diminué de 3,8 % dans la foulée de la réduction de 3,7 % de la capacité. La croissance de 7,0 % des PPSMO au premier semestre de 2008 est venue de la hausse des rendements unitaires comparativement à la période correspondante de 2007. La croissance en glissement annuel de la capacité et du trafic sur les lignes transfrontalières a ralenti au deuxième trimestre de 2008 par rapport au trimestre précédent. La croissance des PPSMO par rapport à un an plus tôt s'est établie à 10,5 % au premier trimestre de 2008 et a diminué pour atteindre 3,5 % au deuxième trimestre de 2008, en raison de la croissance plus faible des rendements unitaires et de la détérioration du coefficient d'occupation.
- Les produits passagers transatlantiques de 858 M\$ pour le premier semestre de 2008 sont en hausse de 23 M\$, ou 2,8 %, par rapport au premier semestre de 2007, en raison de la croissance du trafic et des rendements unitaires. La croissance du trafic s'est surtout produite sur les destinations françaises et allemandes par suite de la capacité accrue amenée par la mise en service d'appareils 777 de Boeing. En revanche, cette croissance a été atténuée par un recul de 3,0 % du trafic sur les lignes britanniques en regard d'une capacité qui y avait été réduite de 1,1 %. Les PPSMO des lignes transatlantiques se sont repliés de 0,5 % par rapport au premier semestre de 2007 – la croissance des rendements unitaires ayant été plus qu'annulée par le repli de 1,4 point de pourcentage des coefficients d'occupation. La croissance en glissement annuel de la capacité et du trafic sur les lignes transatlantiques a considérablement ralenti au deuxième trimestre de 2008 comparativement au trimestre précédent. La croissance des PPSMO, qui avait reculé de 3,0 % au premier trimestre de 2008 par rapport à un an plus tôt, a progressé de 1,6 % en glissement annuel au deuxième trimestre de 2008 par suite de l'amélioration du coefficient d'occupation et de la croissance plus élevée des rendements unitaires.
- Les produits passages transpacifiques de 447 M\$ pour le premier semestre de 2008 sont de 1 M\$ inférieurs à ceux du premier semestre de 2007, vu que la croissance du trafic a été plus qu'annulée par le recul des rendements. Cette détérioration est en partie attribuable à la croissance des vols long-courriers. En outre, l'appréciation du dollar canadien s'est répercutée à la baisse sur les produits libellés en devises. Le trafic s'est accru de 2,2 % dans la foulée d'une augmentation de 2,2 % de la capacité. La baisse de 2,3 % des PPSMO au premier semestre de 2008 comparativement à la même période en 2007 est venue d'un repli des rendements unitaires. La croissance en glissement annuel de la capacité et du trafic sur les lignes transpacifiques s'est accélérée au deuxième trimestre de 2008 par rapport au trimestre précédent. Les PPSMO, qui affichaient une baisse de 5,0 % au premier trimestre de 2008 par rapport à un an plus tôt, se sont améliorés pour passer à une croissance de 0,1 % au deuxième trimestre de 2008 par suite de l'amélioration du coefficient d'occupation et des rendements unitaires.
- Les autres produits passagers (tirés des lignes du Pacifique-Sud, des Antilles, du Mexique et d'Amérique du Sud) de 474 M\$ pour le premier semestre de 2008 ont augmenté de 101 M\$ par rapport au premier semestre de 2007 à la suite d'une hausse du trafic. Le trafic s'est ainsi accru de 22,1 % dans la foulée d'une capacité qui a été relevée de 17,7 %, faisant monter de 2,9 points le coefficient d'occupation. Les PPSMO n'ont pratiquement pas bougé par rapport à la période correspondante de 2007, le recul de 3,6 % des rendements ayant été contrebalancé par l'augmentation des coefficients d'occupation. La croissance en glissement annuel de la capacité et du trafic a progressé au deuxième

trimestre de 2008 comparativement au trimestre précédent. Après une baisse de 3,5 % au premier trimestre de 2008 par rapport à un an plus tôt, les PPSMO ont enregistré une croissance de 6,5 % en glissement annuel au deuxième trimestre de 2008 du fait de l'amélioration des rendements unitaires.

Baisse de 5 % des produits fret par rapport au 1^{er} semestre de 2007

Pour le premier semestre de 2008, les produits fret se chiffrent à 263 M\$, soit 13 M\$ ou 5 % de moins qu'au premier semestre de 2007. Les produits tirés des transports de fret classiques ont augmenté de 14 M\$, ou 7 %, par suite surtout de la hausse des affaires à l'international. Les produits tirés des transports tout-cargo ont régressé de 27 M\$, du fait qu'un seul avion-cargo MD-11 a été exploité au premier semestre de 2008 contre deux en 2007. À l'échelle du réseau, le rendement par tonne-mille payante s'est amélioré de 9 % et traduit la hausse des suppléments carburant visant à compenser en partie la flambée des cours du kérosène. L'appréciation du dollar canadien (par rapport à des monnaies étrangères qui se sont, elles, dépréciées) s'est répercutée à la baisse sur la valeur des produits libellés en devises.

Hausse de 12 % des autres produits par rapport au 1^{er} semestre de 2007

Les autres produits de 481 M\$ pour le premier semestre de 2008 sont de 51 M\$, ou 12 %, supérieurs à ceux du premier semestre de 2007. Parmi les facteurs qui ont contribué à la variation des autres produits du semestre par rapport à un an plus tôt, figurent :

- Une augmentation de 28 M\$ des produits tirés de sous-locations d'avions.
- Une augmentation de 14 M\$ des produits tirés de clients par Vacances Air Canada.
- D'autres facteurs donnant lieu à une augmentation nette de 9 M\$.

Baisse de 3,3 % des CESMO (exclusion faite du carburant) par rapport au 1^{er} semestre de 2007

Les charges d'exploitation se montent à 5 514 M\$ pour le premier semestre de 2008, en hausse de 345 M\$, ou 7 %, sur le premier semestre de 2007, traduisant en cela le bond considérable des frais de carburant. Exclusion faite de la charge de carburant de 342 M\$ au premier semestre de 2008, les charges d'exploitation n'ont progressé que de 3 M\$ par comparaison avec la même période en 2007, en regard d'une capacité qui, elle, a été relevée de 3,4 %.

Compte tenu de la charge de carburant, les CESMO ont augmenté de 3,1 % par rapport au premier semestre de 2007. Exclusion faite de cette charge de carburant, les CESMO se sont repliées de 3,3 % par rapport au premier semestre de 2007. Des réductions de coûts unitaires ont pu être opérées dans toutes les grandes catégories de charges, à l'exception du carburant, des coûts de propriété et des frais afférents aux communications et aux technologies de l'information. La plus grande vigueur du dollar canadien par rapport au dollar américain ainsi que les économies réalisées sur les coûts unitaires du fait de l'introduction des 777 de Boeing ou apportées par divers programmes de compression des coûts ont été les principaux facteurs à avoir joué dans la baisse des coûts unitaires, exclusion faite de la charge de carburant, par rapport au premier semestre de 2007. La hausse des coûts de propriété unitaires rend compte des investissements qu'Air Canada a réalisés dans l'acquisition de nouveaux appareils et le réaménagement des cabines de ses appareils existants.

Le tableau ci-après compare les CESMO d'Air Canada des premiers semestres de 2008 et de 2007.

(en cents par SMO)	Premiers semestres		Variation	
	2008	2007	(¢)	(%)
Salaires	2,49	2,54	(0,05)	(2,0)
Charges sociales	0,61	0,71	(0,10)	(14,1)
Coûts de propriété (LAA) ¹⁾	1,53	1,39	0,14	10,1
Redevances aéroportuaires et de navigation	1,60	1,67	(0,07)	(4,2)
Maintenance, matières et fournitures	1,21	1,43	(0,22)	(15,4)
Communications et technologies de l'information	0,47	0,46	0,01	2,2
Restauration et fournitures connexes	0,51	0,53	(0,02)	(3,8)
Commissions	0,32	0,37	(0,05)	(13,5)
CAC de Jazz	1,51	1,54	(0,03)	(1,9)
Autres	2,50	2,54	(0,04)	(1,6)
Charges d'exploitation, exclusion faite de la charge de carburant²⁾	12,75	13,18	(0,43)	(3,3)
Carburant avions	5,04	4,08	0,96	23,5
Total des charges d'exploitation	17,79	17,26	0,53	3,1

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

2) Voir ci-après la rubrique 15, Mesures financières hors PCGR, pour un complément d'information.

Suivent les principaux facteurs qui ont contribué à la variation des charges d'exploitation du premier semestre par rapport à un an plus tôt :

- Les salaires et charges sociales totalisent 961 M\$ pour le premier semestre de 2008, soit 13 M\$, ou 1 %, de moins qu'au premier semestre de 2007. La masse salariale s'est accrue de 9 M\$, par suite surtout d'une augmentation de 2 % de l'effectif moyen, soit 508 ETP, par rapport à la période correspondante de 2007. Cette augmentation de l'effectif visait à soutenir le relèvement de la capacité (exprimée en SMO). La hausse du salaire moyen par rapport au premier semestre de 2007 a aussi joué dans l'augmentation. En outre, Air Canada a constaté au deuxième trimestre de 2008 une charge de 8 M\$ liée à la réduction de son personnel non syndiqué au titre d'un plan de compression des effectifs. La réduction des frais liés aux heures supplémentaires a permis d'atténuer les conséquences des augmentations de salaires. Les majorations salariales ont été plus que compensées par la réduction de 22 M\$ des charges sociales, attribuable surtout à la révision à la baisse de la charge de retraite en fonction des dernières évaluations actuarielles.
- La facture de carburant se chiffre à 1 563 M\$ pour le premier semestre de 2008, soit un bond de 342 M\$, ou 28 %, par rapport au premier semestre de 2007. La hausse du prix de base du kérosène a compté pour 672 M\$ de l'augmentation et a été atténuée par l'appréciation du dollar canadien par rapport au dollar américain, responsable d'une diminution de 214 M\$, ainsi que par les retombées favorables des opérations de couverture comparativement à la période correspondante de 2007, qui ont entraîné une diminution de 132 M\$.
- Les coûts de propriété, formés des locations avions et de l'amortissement, se montent à 476 M\$ pour le premier semestre de 2008, en progression de 58 M\$, ou 14 %, par rapport au premier semestre de 2007. Cette augmentation s'explique principalement par l'ajout d'appareils au parc, qui a représenté 51 M\$ de la hausse, et par le programme de réaménagement des cabines des avions d'Air Canada, qui a compté pour 39 M\$. Ces hausses de frais ont été en partie contrebalancées par le retrait de certains appareils du parc d'Air Canada, responsable d'une diminution de 21 M\$, par la réduction du service d'avions-cargos MD-11, qui compte pour 13 M\$ de la diminution, et par les gains de change réalisés, donnant lieu à une diminution de 12 M\$.

- Les charges liées à la maintenance et aux matières et fournitures se chiffrent à 375 M\$ pour le premier semestre de 2008, en baisse de 54 M\$, ou 13 %, par rapport au premier semestre de 2007. La baisse est en partie attribuable au calendrier des activités d'entretien moteurs et de maintenance des cellules, ainsi qu'à la réduction globale des frais de maintenance par suite de la vente, de la sous-location à des tiers ou de la restitution à leurs locataires d'appareils qui faisaient partie du parc d'Air Canada. L'appréciation du dollar canadien par rapport au dollar américain a aussi joué dans la baisse comparativement à la période correspondante de 2007, faisant reculer de 30 M\$ la charge de maintenance, matières et fournitures avions. Ces diminutions ont été en partie atténouées par une charge de 10 M\$ liée aux 777 de Boeing et aux ERJ-190 d'Embraer constatée au premier semestre de 2008. Aucune charge de maintenance n'avait été engagée pour ces types d'appareils au premier semestre de 2007.

Produits hors exploitation de 21 M\$ au 1^{er} semestre de 2008

Les produits hors exploitation totalisent 21 M\$ pour le premier semestre de 2008, contre des charges hors exploitation de 25 M\$ pour le premier semestre de 2007. Le gain global lié à l'ajustement de la juste valeur des instruments dérivés totalise 153 M\$ pour le premier semestre de 2008, contre un gain de 28 M\$ au premier semestre de 2007. Les intérêts débiteurs ont augmenté d'un montant net de 37 M\$ par rapport à la période correspondante de 2007. La baisse des intérêts capitalisés liée aux appareils neufs et la diminution des intérêts créditeurs par suite du recul des soldes de trésorerie ont plus que contrebalancé le repli de 18 M\$ des intérêts débiteurs. Au premier trimestre de 2008, Air Canada avait constaté une charge de dépréciation de 38 M\$ (26 M\$ après impôts) au titre du retrait prévu de ses 767-200 de Boeing de son parc en exploitation. Au deuxième trimestre de 2007, Air Canada avait constaté un gain de 14 M\$ sur le produit d'assurance perçu relativement à un appareil CRJ-100 lui appartenant et loué à Jazz, qui avait été endommagé au-delà de toute réparation possible.

Perte nette de 41 M\$ sur les éléments monétaires libellés en devises au 1^{er} semestre de 2008

Les pertes sur les éléments monétaires libellés en devises se chiffrent à un montant net de 41 M\$ pour le premier semestre de 2008, contre un gain net de 193 M\$ au premier semestre de 2007. La perte du premier semestre de 2008 est principalement attribuable à la dépréciation du dollar canadien entre le 31 décembre 2007 et le 30 juin 2008, qui a été en partie contrebalancée par un gain de 83 M\$ lié aux dérivés libellés en devises. Pour un 1 \$ US, le taux de change à midi, le 30 juin 2008, était de 1,0186 \$ CA, tandis qu'il était de 0,9881 \$ CA le 31 décembre 2007, à midi.

Charge d'impôts de 10 M\$ au 1^{er} semestre de 2008

Air Canada a constaté une charge d'impôts de 10 M\$ pour le premier semestre de 2008 à l'égard d'une perte avant impôts de 156 M\$, aucune économie d'impôts n'ayant été constatée à l'égard de la provision pour les enquêtes sur le fret. Cela se compare à une charge d'impôts de 51 M\$, à un taux d'imposition effectif de 30 %, pour la période correspondante de 2007.

5. Parc aérien

En réaction aux prix record du kérosène, Air Canada a annoncé, le 17 juin 2008, la réduction de sa capacité, qui entraînera la révision à la baisse de son parc aérien et de ses effectifs avec l'entrée en vigueur de son horaire automne-hiver. La Société évalue continuellement les besoins de son parc aérien, et les événements liés à celui-ci peuvent être appelés à changer à nouveau.

Le tableau qui suit indique les changements effectués et prévus concernant le parc aérien d'Air Canada, à l'exclusion des appareils exploités par Jazz :

Plan relatif au parc	Réel						Projeté								
	À la fin de l'exercice 2007	Nouvelles livraisons	Sous-locations à des tiers	Restitutions	Ventes	Remise	30 juin 2008	Nouvelles livraisons	Sous-locations/locations à des tiers ou ventes par Air Canada	Restitutions	Ventes	Remise	À la fin de l'exercice 2008	Modifications au parc courant 2009	À la fin de l'exercice 2009
B777-300	5	4	-	-	-	-	9	2	-	-	-	-	11	1	12
B777-200	3	3	-	-	-	-	6	-	-	-	-	-	6	-	6
B767-300	31	-	-	(1)	-	-	30	-	(3)	-	-	-	27	-	27
B767-200	10	-	-	-	-	(1)	9	-	-	-	-	(9)	-	-	-
A340-300	5	-	(3)	-	-	-	2	-	(2)	-	-	-	-	-	-
A330-300	8	-	-	-	-	-	8	-	-	-	-	-	8	-	8
A321	10	-	-	-	-	-	10	-	-	-	-	-	10	-	10
A320	41	-	-	-	-	-	41	-	-	-	-	-	41	-	41
A319	37	-	-	(2)	-	-	35	-	-	-	-	-	35	-	35
ERJ-190	42	3	-	-	-	-	45	-	-	-	-	-	45	-	45
ERJ-175	15	-	-	-	-	-	15	-	-	-	-	-	15	-	15
Total	207	10	(3)	(3)	-	(1)	210	2	(5)	-	-	(9)	198	1	199
Âge moyen (en années)	9,0						8,9						8,7		9,6

Aux termes du CAC de Jazz, Jazz exploite un parc de 133 appareils se ventilant comme suit :

- 24 CRJ-100 de Bombardier;
- 33 CRJ-200 de Bombardier;
- 16 CRJ-705 de Bombardier;
- 26 Dash 8-300;
- 34 Dash 8-100.

Programme de réaménagement des cabines

C'est en 2006 qu'Air Canada a lancé le programme de réaménagement intérieur de ses appareils existants (767-300 de Boeing, A330-300, A321, A320 et A319 d'Airbus) en vue d'offrir à sa clientèle un produit de calibre mondial. En date du 7 août 2008, Air Canada avait réaménagé les cabines de vingt-six 767-300 de Boeing et de trente-cinq A319, de trente-neuf A320 et de dix A321 d'Airbus, pour un total de 110 avions à ce jour. Air Canada compte réaménager l'intérieur des tous les appareils en service restants d'ici la fin de février 2009.

6. Gestion financière et gestion du capital

6.1 Situation financière

Le tableau ci-après présente la situation financière d'Air Canada aux 30 juin 2008 et 31 décembre 2007.

Bilan condensé (en millions de dollars canadiens)	30 juin 2008	31 décembre 2007
Actif		
Trésorerie, équivalents de trésorerie et placements à court terme	1 497 \$	1 239 \$
Autres actifs à court terme	1 615	1 222
Actif à court terme	3 112	2 461
Immobilisations corporelles	7 496	7 919
Actifs incorporels	962	952
Autres actifs	617	488
	12 187 \$	11 820 \$
Passif		
Passif à court terme	3 332 \$	2 939 \$
Dette à long terme et obligations locatives	3 863	4 006
Passif au titre des prestations de retraite et d'avantages complémentaires de retraite	1 738	1 824
Autres passifs à long terme	597	424
	9 530	9 193
Participation sans contrôle	190	184
Capitaux propres	2 467	2 443
	12 187 \$	11 820 \$

6.2 Dette nette ajustée

Le tableau présente les soldes de dette nette ajustée ainsi que le ratio de la dette nette sur la dette nette majorée des capitaux propres d'Air Canada aux 30 juin 2008 et 31 décembre 2007.

(en millions de dollars canadiens)	30 juin 2008	31 décembre 2007	Variation
Total de la dette à long terme et des obligations locatives	3 863 \$	4 006 \$	(143) \$
Partie à moins d'un an de la dette à long terme et des obligations locatives	396	413	(17)
Participation sans contrôle	4 259 190	4 419 184	(160) 6
Moins trésorerie, équivalents de trésorerie et placements à court terme	(1 497)	(1 239)	(258)
Dette nette et participation sans contrôle	2 952	3 364	(412)
Contrats de location-exploitation immobilisés ¹⁾	1 950	2 115	(165)
Dette nette et participation sans contrôle, montant ajusté	4 902	5 479	(577)
Moins le financement d'acomptes avant livraison compris dans la dette à long terme	(135)	(521)	386
Dette nette et participation sans contrôle, montant ajusté, exclusion faite du financement d'acomptes avant livraison	4 767	4 958	(191)
Capitaux propres	2 467 \$	2 443 \$	24 \$
Ratio ajusté de la dette nette sur la dette nette majorée des capitaux propres, exclusion faite du financement d'acomptes avant livraison	65,9 %	67,0 %	(1,1) pts

- 1) La dette nette ajustée est une mesure hors PCGR utilisée par la Société qui ne saurait être comparée aux mesures présentées par d'autres sociétés ouvertes. La Société inclut les contrats de location-exploitation immobilisés, car c'est là un moyen courant dans le secteur d'attribuer une valeur aux obligations au titre de contrats de location-exploitation. Pour estimer la valeur actualisée des obligations au titre de contrats de location-exploitation, la pratique courante dans le secteur consiste à multiplier les frais annualisés de location avions par 7,5. Cette définition du capital est propre à la Société et pourrait ne pas se comparer à des mesures analogues présentées par d'autres sociétés ouvertes. Les frais de location avions ont totalisé 260 M\$ pour la période de 12 mois terminée le 30 juin 2008, contre 282 M\$ pour les 12 mois s'étant terminés le 31 décembre 2007. Les frais de location avions tiennent compte des loyers tirés de la sous-location d'appareils à des tiers. Les produits de sous-location associés à ces locations avions sont incorporés dans les « autres » produits de l'état des résultats d'Air Canada.

Au 30 juin 2008, le montant ajusté de la dette nette et de la participation sans contrôle, y compris les contrats de location-exploitation immobilisés et excluant le financement d'acomptes avant livraison, avait diminué de 191 M\$ par rapport au 31 décembre 2007. Le ratio ajusté de la dette nette sur la dette nette majorée des capitaux propres d'Air Canada a diminué, passant de 67,0 % au 31 décembre 2007 à 65,9 % au 30 juin 2008. L'amélioration de 1,1 point depuis le 31 décembre 2007 est imputable, en partie, au renforcement de la situation de trésorerie.

6.3 Situation de trésorerie

La trésorerie provenant des activités d'exploitation constitue la principale source de liquidités de la Société. Cette trésorerie fluctue tout au long de l'année en fonction des variations saisonnières de la demande.

Compte tenu du niveau particulièrement élevé des prix du kérosène, la Société met tout en œuvre pour préserver sa trésorerie et repérer de nouvelles sources de rentrées de fonds. Pour préserver sa trésorerie, la Société a réduit sa capacité et les dépenses qui y sont associées. Elle a aussi révisé ses programmes d'immobilisations au besoin. Le report des livraisons des 787 de Boeing permet non seulement de réduire les dépenses en immobilisations mais aussi de préserver les liquidités à court terme. Les rentrées de fonds ont aussi profité du financement de plusieurs appareils 777 de Boeing par voie de cession-bail (plutôt que par voie d'emprunts) et de l'amélioration du fonds de roulement de la Société. Au besoin, la Société recherchera des financements à long terme à l'égard des actifs dont elle est propriétaire en vue de maintenir des liquidités suffisantes. Voir le Rapport de gestion de l'exercice 2007 d'Air Canada daté du 6 février 2008 pour un complément d'information sur la surveillance et la gestion de la trésorerie de la Société.

Au 30 juin 2008, Air Canada disposait de 1 497 M\$ en trésorerie, équivalents de trésorerie et placements à court terme, soit 258 M\$ de plus qu'au 31 décembre 2007, en raison surtout des rentrées de fonds nettes de 444 M\$ qu'elle a tirées de son exploitation et de la cession-bail de cinq 777 de Boeing au premier semestre de 2008 partiellement compensés par de nouvelles immobilisations.

Air Canada a une facilité de crédit renouvelable garantie de 400 M\$, décrite plus en détail à la note 8 afférente aux états financiers consolidés annuels 2007 de la Société, sur laquelle la Société ne peut prélever aucun montant tant que la Société et les prêteurs ne se seront pas entendus sur des modifications satisfaisantes pour les deux parties relativement à un engagement financier et à d'autres conditions. Après le 30 juin 2008, la Société et les prêteurs ont conclu un accord modificateur selon lequel les deux parties s'engagent à négocier les conditions modifiées de la facilité et selon lequel la Société consent à ne pas demander de financement au titre de la facilité jusqu'à ce que les modifications soient acceptées. Comme le résultat des négociations est incertain, rien ne peut garantir que des modifications satisfaisantes pour les deux parties seront convenues, que la Société pourra prélever des sommes sur la facilité, que la Société ne décidera pas de résilier la facilité ou qu'une facilité de rechange sera établie. Si la facilité de crédit devait être résiliée, les actifs garantissant la facilité de crédit devraient permettre d'obtenir des liquidités équivalentes à celles qui auraient été obtenues aux termes de la facilité.

Une gestion active du fonds de roulement est essentielle pour assurer la trésorerie nécessaire au financement du programme de renouvellement et de réaménagement du parc de la Société. Le tableau ci-après fournit un complément d'information sur les soldes du fonds de roulement d'Air Canada au 30 juin 2008 par rapport au 31 décembre 2007.

(en millions de dollars canadiens)	30 juin 2008	31 décembre 2007	Variation du fonds de roulement
Trésorerie et placements à court terme	1 497 \$	1 239 \$	258 \$
Débiteurs	943	750	193
Autres actifs à court terme	672	472	200
Créditeurs et charges à payer	(1 159)	(1 226)	67
Autres passifs à court terme	(2 173)	(1 713)	(460)
	(220) \$	(478) \$	258 \$

L'amélioration du fonds de roulement a été largement attribuable aux flux de trésorerie provenant de l'exploitation. En outre, la trésorerie a profité du produit net de 144 M\$, tiré de la cession-bail de cinq 777 de Boeing, qui découle du produit provenant des opérations de cession-bail, soit 708 M\$ moins les derniers paiements effectués à la livraison des avions, et le remboursement des acomptes de prélivraison connexes. Pendant le premier semestre de 2008, les nouvelles immobilisations, exclusion faite des opérations de cession-bail, se sont chiffrées à 441 M\$ et portaient notamment sur trois ERJ-190 d'Embraer, deux 777 de Boeing, des dépenses liées au programme de réaménagement des cabines, ainsi que des stocks et réacteurs de rechange, déduction faite du remboursement de certains acomptes de prélivraison sur des 787 de Boeing. Le nouveau financement, qui s'est élevé à 313 M\$, était principalement lié au financement des livraisons faisant l'objet d'engagements et à des acomptes de prélivraison additionnels. Une analyse de la situation de trésorerie d'Air Canada est présentée à la rubrique 6.3 du présent rapport de gestion.

Les dérivés liés au carburant englobent les dérivés désignés aux fins de la comptabilité de couverture et ceux qui ne le sont pas. La partie échéant à moins d'un an de l'actif dérivé de 382 M\$ (prise en compte dans le poste « Dérivés liés au carburant » du bilan consolidé d'Air Canada) et la partie à long terme de l'actif dérivé de 118 M\$ (prise en compte dans le poste « Dépôts et autres actifs » du bilan consolidé d'Air Canada) sont incluses au poste « Autres actifs à court terme » dans le tableau qui précède. Des informations additionnelles sur les instruments dérivés liés au carburant d'Air Canada sont fournies à la rubrique 8.

6.4 Flux de trésorerie consolidés

À des fins de comparaison, le tableau et l'analyse ci-après donnent les résultats d'Air Canada pour les deuxième trimestre et premier semestre de 2008, ainsi que les résultats du secteur Services Air Canada, exclusion faite de la consolidation de Jazz, pour les deuxième trimestre et premier semestre de 2007.

Les flux de trésorerie disponibles d'Air Canada du deuxième trimestre de 2008 se sont améliorés de 610 M\$ par rapport au deuxième trimestre de 2007, et ceux du premier semestre de 2008, de 623 M\$ par rapport à la période correspondante de 2007. Cette amélioration des flux de trésorerie disponibles vient principalement de la réduction des dépenses en immobilisations, en raison du plus petit nombre de livraison d'appareils au cours du deuxième trimestre de 2008 par rapport au deuxième trimestre de 2007, et d'une modification favorable à l'égard des éléments du fonds de roulement hors trésorerie, dans ce dernier cas surtout attribuable à une augmentation des produits perçus d'avance sur les billets.

(en millions de dollars canadiens)	Deuxièmes trimestres			Premiers semestres		
	2008	2007	Variation	2008	2007	Variation
Rentrées (sorties) de fonds nettes liées aux activités d'exploitation	65 \$	128 \$	(63) \$	43 \$	33 \$	10 \$
Variation du fonds de roulement hors trésorerie	149	(18)	167	401	317	84
Flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation	214	110	104	444	350	94
Nouvelles immobilisations	(225)	(731)	506	(628)	(1 157)	529
Flux de trésorerie disponibles¹⁾	(11)	(621)	610	(184)	(807)	623
Produit d'opérations de cession-bail	297	-	297	708	-	708
Placements à court terme	(165)	44	(209)	(66)	(83)	17
Autres	10	(38)	48	62	9	53
Flux de trésorerie liés aux activités d'investissement (exclusion faite des nouvelles immobilisations)	142	6	136	704	(74)	778
Emprunts liés au matériel volant	126	532	(406)	313	644	(331)
Réduction de la dette à long terme et des obligations locatives	(319)	(89)	(230)	(641)	(167)	(474)
Autres	-				(36)	36
Flux de trésorerie liés aux activités de financement	(193)	443	(636)	(328)	441	(769)
Augmentation (diminution) nette de la trésorerie et des équivalents de trésorerie	(62)	(172)	110	192	(440)	632
Augmentation (diminution) nette des placements à court terme	165	(44)	209	66	83	(17)
Augmentation (diminution) nette de la trésorerie, des équivalents de trésorerie et des placements à court terme	103 \$	(216) \$	319 \$	258 \$	(357) \$	615 \$

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

6.5 Obligations contractuelles

Le tableau ci-après présente les obligations contractuelles d'Air Canada telles qu'elles existent actuellement à l'égard du reste de 2008, pour les quatre années subséquentes ainsi qu'après 2012.

(en millions de dollars canadiens)	Reste de 2008	2009	2010	2011	2012	Par la suite	Total
Obligations liées à la dette à long terme ¹⁾	153 \$	299 \$	278 \$	283 \$	287 \$	2 009 \$	3 309 \$
Dette consolidée au titre de la NOC-15 ¹⁾	101	106	153	338	93	304	1 095
Obligations locatives ¹⁾	119	161	157	151	192	604	1 384
Obligations liées aux contrats de location-exploitation ²⁾	148	300	289	226	208	718	1 889
Dépenses en immobilisations faisant l'objet d'engagements ³⁾	195	75	84	83	453	3 745	4 635
Total des obligations contractuelles⁴⁾	716 \$	941 \$	961 \$	1 081 \$	1 233 \$	7 380 \$	12 312 \$
Obligations de capitalisation des régimes de retraite ⁵⁾	302 \$	462 \$	469 \$	476 \$	483 \$	s.o.	s.o.

1) Comprennent à la fois le capital et les intérêts sur les obligations de paiement sur la dette à long terme et les obligations locatives, et sont fonction des taux d'intérêt et de change en vigueur le 30 juin 2008.

2) Concernent principalement des contrats de location-exploitation d'avions libellés en dollars US.

3) Concernent principalement des dépenses liées à du matériel volant libellées en dollars US. Compriment également des achats liés aux coûts d'élaboration de systèmes, aux installations et aux améliorations locatives.

4) Ne comprend pas les engagements à l'égard des biens et services dont la Société a besoin dans le cours normal de ses activités. Ne comprend pas non plus les impôts futurs et les autres obligations à long terme en raison surtout de l'incertitude entourant le calendrier des flux de trésorerie et les éléments hors trésorerie.

5) Voir, ci-après, la rubrique 6.6 pour un complément d'information sur la capitalisation des régimes de retraite d'Air Canada.

6.6 Obligations de capitalisation des régimes de retraite

Les obligations d'Air Canada liées à la capitalisation de ses régimes de retraite ont été actualisées par rapport à celles présentées dans le Rapport de gestion d'Air Canada pour l'exercice 2007 daté du 6 février 2008.

En date du 1^{er} janvier 2008, le déficit de capitalisation des régimes agréés canadiens se chiffrait à 1 175 M\$, contre 542 M\$ au 1^{er} janvier 2007. Cette augmentation du déficit représente une détérioration de la situation financière des régimes, leur ratio de solvabilité combiné ayant reculé de 95 % à 90 %. Ce recul découle principalement d'un rendement inférieur (de 0,5 %) à celui qui était prévu pour les actifs de la fiducie globale, après déduction des charges.

Comme l'évolution de la conjoncture et, notamment, les variations du rendement des actifs des régimes et les fluctuations des taux d'intérêt influent, à terme, sur les projections de cotisations, les cotisations requises et le déficit de solvabilité présentés ci-dessous 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 ils ne reflètent pas les rendements réels de 2008 à ce jour.

Compte tenu de l'évaluation actuarielle du 1^{er} janvier 2008, les obligations prévues d'Air Canada à l'égard de la capitalisation des régimes de retraite pour le reste de 2008, pour l'ensemble de l'exercice 2008 ainsi que pour les quatre années subséquentes sont les suivantes :

(en millions de dollars canadiens)	Reste de 2008	2008	2009	2010	2011	2012
Coûts des services passés au titre des régimes agréés canadiens	148 \$	194 \$	223 \$	223 \$	223 \$	223 \$
Coûts des services rendus au titre des régimes agréés canadiens	89	170	174	178	184	189
Autres conventions de retraite ¹⁾	65	92	65	68	69	71
Obligations projetées au titre de la capitalisation des régimes de retraite	302 \$	456 \$	462 \$	469 \$	476 \$	483 \$

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

Les obligations de capitalisation ci-dessus concernent tous les régimes et conventions de retraite d'Air Canada. 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 des évaluations actuarielles arrêtées au 1^{er} janvier 2008, auquel s'ajoute une projection de cotisations pour les services rendus au cours de l'exercice. Les prochaines évaluations actuarielles sont prévues le 1^{er} janvier 2009.

6.7 Dépenses en immobilisations et contrats de financement connexes

Boeing

En novembre 2005, Air Canada a également conclu des contrats avec The Boeing Company (« Boeing ») portant sur l'acquisition de ses appareils de types 777 et 787.

Au 30 juin 2008, 14 des 16 appareils 777 en commande ferme aux termes du contrat d'achat avec Boeing avaient été livrés, alors que les deux autres devraient être livrés d'ici la fin de 2008. Les sept appareils livrés en 2007 ont été financés en vertu d'une facilité de crédit garanti de la part de l'Export-Import Bank (« EXIM ») des États-Unis. En janvier 2008, la Société a reçu d'EXIM un engagement relativement à une garantie de prêt portant sur les neuf 777 de Boeing visés par des commandes fermes dont la livraison est prévue en 2008. La garantie de prêt, assortie de certaines conditions, couvre les 12 années de l'emprunt, à hauteur de 85 % des dépenses en immobilisations, à un taux d'intérêt variable. Au 7 août 2008, sept des neuf 777 de Boeing devant être livrés au cours de 2008 avaient été livrés, dont deux ont été financés à même la facilité d'EXIM et les cinq autres, à la faveur de leur achat, ont été vendus pour être aussitôt repris en location par Air Canada. Les cinq contrats de cession-bail sont comptabilisés comme des contrats de location-exploitation d'une durée de 12 ans. Tous les contrats de location sont assortis des taux sur le marché au moment de leur entrée en vigueur. Ces opérations de cession-bail remplacent un nombre équivalent d'engagements de garantie de prêt fournis par EXIM à l'égard des appareils. Le tableau ci-après part de l'hypothèse que les deux 777 de Boeing dont la commande est ferme et qui restent à livrer en 2008 seront financés à même la facilité de prêt garanti d'EXIM. La Société continue d'examiner d'autres options de financement, notamment les opérations de cession-bail pour les deux appareils 777 de Boeing.

Au premier trimestre de 2008, Boeing a avisé Air Canada que la livraison du premier exemplaire de son appareil 787, qui devait initialement être livré en 2010, avait été reportée à 2012, alors que les livraisons subséquentes, prévues au départ entre 2010 et 2014, seraient retardées d'environ deux à deux ans et demi. Air Canada demandera compensation à Boeing et évalue actuellement les moyens de réduire l'incidence possible de ce retard.

Projections des dépenses en immobilisations prévues et engagées

Le tableau ci-dessous présente les projections de dépenses prévues et engagées pour l'ensemble de 2008, pour les quatre prochaines années ainsi qu'après 2012.

(en millions de dollars canadiens)	2008	2009	2010	2011	2012	Par la suite
Dépenses projetées et faisant l'objet d'un engagement	471 \$	75 \$	84 \$	83 \$	453 \$	3 745 \$
Dépenses projetées, planifiées mais ne faisant pas l'objet d'un engagement	222	127	151	116	85	
Total des dépenses projetées ¹⁾	693	202	235	199	538	
Financement projeté à l'égard des dépenses faisant l'objet d'un engagement	(493)	-	-	-	(400)	
Total des dépenses projetées, déduction faite du financement	200 \$	202 \$	235 \$	199 \$	138 \$	

1) Les montants en dollars US ont été convertis au cours du change en vigueur le 30 juin 2008 à midi, soit 1 \$ US pour 1,0186 \$ CA. Les prix définitifs de livraison des appareils comprennent les augmentations estimatives ainsi que les intérêts pour report de livraison calculés selon le TIOL à 90 jours aux États-Unis au 30 juin 2008.

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

6.8 Capital social

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

	Nombre d'actions	
	31 juillet 2008	31 décembre 2007
Actions émises et en circulation		
Actions à droit de vote variable de catégorie A	17 130 759	16 654 049
Actions à droit de vote de catégorie B	82 869 241	83 345 951
Total des actions émises et en circulation	100 000 000	100 000 000
Actions à droit de vote variable de catégorie A et actions à droit de vote de catégorie B pouvant être émises		
Options sur actions	1 705 378	1 720 092
Total des actions pouvant être émises	1 705 378	1 720 092
Total des actions en circulation et pouvant être émises	101 705 378	101 720 092

7. Données financières trimestrielles

Jusqu'au 24 mai 2007, Air Canada regroupait deux secteurs isolables : les Services Air Canada (maintenant appelés Air Canada), et Jazz. L'information sectorielle présentait des renseignements utiles aux actionnaires, en leur permettant de distinguer les résultats d'exploitation, la situation de trésorerie et le bilan de ces deux secteurs. Depuis le 24 mai 2007, Air Canada exclut les activités de Jazz de son périmètre de consolidation. **Aux fins de la comparaison, le tableau ci-après résume les résultats financiers trimestriels et les principales statistiques d'exploitation d'Air Canada, compte non tenu des résultats de Jazz, pour les huit derniers trimestres.**

(en millions de dollars, sauf les montants par action)	T3 2006	T4 2006	T1 2007	T2 2007	T3 2007	T4 2007	T1 2008	T2 2008
Produits d'exploitation Charge exceptionnelle liée aux milles Aéroplan ¹⁾	2 861 \$ (102)	2 423 \$ -	2 540 \$ -	2 639 \$ -	2 954 \$ -	2 513 \$ -	2 727 \$ -	2 782 \$ -
Produits d'exploitation	2 759	2 423	2 540	2 639	2 954	2 513	2 727	2 782
Coûts de propriété (LAA) ²⁾ Autres charges d'exploitation	(205) (2 424)	(218) (2 210)	(207) (2 411)	(211) (2 340)	(210) (2 393)	(202) (2 239)	(234) (2 505)	(242) (2 533)
Charges d'exploitation	(2 629)	(2 428)	(2 618)	(2 551)	(2 603)	(2 441)	(2 739)	(2 775)
Bénéfice (perte) d'exploitation avant élément suivant Provision pour les enquêtes sur le fret ³⁾	130 -	(5) -	(78) -	88 -	351 -	72 -	(12) (125)	7 -
Bénéfice (perte) d'exploitation	130	(5)	(78)	88	351	72	(137)	7
Total des produits (charges) hors exploitation, participation sans contrôle, écart de change et impôts	(86)	(139)	44	67	(78)	(37)	(151)	115
Bénéfice net (perte)	44 \$	(144) \$	(34) \$	155 \$	273 \$	35 \$	(288) \$	122 \$
Passagers-milles payants (en millions) Sièges-milles offerts (en millions) Coefficient d'occupation (%) Charges d'exploitation par SMO (CESMO) (en cents) CESMO, exclusion faite de la charge de carburant (en cents) ⁴⁾	14 345 17 528 81,8 15,0 10,7	11 160 14 343 77,8 16,9 12,9	11 814 14 735 80,2 17,7 13,8	12 580 15 220 82,7 16,8 12,6	14 789 18 144 81,5 14,3 10,4	11 446 14 715 77,8 16,6 12,4	12 331 15 407 80,0 17,8 13,1	12 884 15 581 82,7 17,8 12,4
BAIIALA avant provision pour les enquêtes sur le fret⁴⁾	335 \$	213 \$	129 \$	299 \$	561 \$	274 \$	222 \$	249 \$
BAIIALA⁴⁾, exclusion faite des charges exceptionnelles liées aux milles Aéroplan et à la restructuration de la main-d'œuvre	437 \$ 335 \$	205 \$ 213 \$	129 \$ 129 \$	299 \$ 299 \$	561 \$ 561 \$	274 \$ 274 \$	97 \$ 97 \$	249 \$ 249 \$
Résultat de base et dilué par action⁵⁾	0,50 \$	(1,55) \$	(0,34) \$	1,55 \$	2,73 \$	0,35 \$	(2,88) \$	1,22 \$

1) Une charge exceptionnelle de 102 M\$ a été constatée au troisième trimestre de 2006 relativement à l'obligation d'Air Canada liée à l'échange de milles Aéroplan d'avant 2002.

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

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

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

5) Le résultat de base et dilué par action correspond aux chiffres consolidés d'Air Canada selon les PCGR.

Le tableau ci-dessous résume les résultats financiers trimestriels de Jazz du deuxième trimestre de 2006 jusqu'au deuxième trimestre de 2007. Depuis le 24 mai 2007, Air Canada exclut les activités de Jazz de son périmètre de consolidation.

(en millions de dollars)	T2 2006	T3 2006	T4 2006	T1 2007	T2 2007
Jazz					
Produits d'exploitation	340 \$	369 \$	352 \$	364 \$	249 \$
Coûts de propriété (LAA) ¹⁾	(40)	(40)	(39)	(40)	(26)
Autres charges d'exploitation	(263)	(290)	(280)	(288)	(197)
Charges d'exploitation	(303)	(330)	(319)	(328)	(223)
Bénéfice d'exploitation	37	39	33	36	26
Total des produits (charges) hors exploitation, participation sans contrôle, écart de change et impôts	-	-	(1)	(1)	1
Bénéfice net	36 \$	39 \$	32 \$	35 \$	27 \$

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

Le tableau ci-dessous résume les résultats financiers consolidés trimestriels de la Société et de Jazz pour les huit derniers trimestres. Depuis le 24 mai 2007, Air Canada exclut les activités de Jazz de son périmètre de consolidation.

(en millions de dollars, sauf les montants par action)	T3 2006	T4 2006	T1 2007	T2 2007	T3 2007	T4 2007	T1 2008	T2 2008
Total consolidé								
Produits d'exploitation	2 837 \$	2 395 \$	2 510 \$	2 622 \$	2 954 \$	2 513 \$	2 727 \$	2 782 \$
Charge exceptionnelle liée aux milles Aéroplan ¹⁾	(102)	-	-	-	-	-	-	-
Produits d'exploitation	2 735	2 395	2 510	2 622	2 954	2 513	2 727	2 782
Coûts de propriété (LAA) ²⁾	(237)	(247)	(237)	(231)	(210)	(202)	(234)	(242)
Autres charges d'exploitation	(2 329)	(2 119)	(2 315)	(2 277)	(2 393)	(2 239)	(2 505)	(2 533)
Charges d'exploitation	(2 566)	(2 366)	(2 552)	(2 508)	(2 603)	(2 441)	(2 739)	(2 775)
Bénéfice (perte) d'exploitation avant élément suivant	169	29	(42)	114	351	72	(12)	7
Provision pour les enquêtes sur le fret ³⁾	-	-	-	-	-	-	(125)	-
Bénéfice d'exploitation (perte)	169	29	(42)	114	351	72	(137)	7
Total des produits (charges) hors exploitation, participation sans contrôle, écart de change et impôts	(125)	(173)	8	41	(78)	(37)	(151)	115
Bénéfice net (perte)	44 \$	(144) \$	(34) \$	155 \$	273 \$	35 \$	(288) \$	122 \$
Résultat par action de base et dilué⁴⁾	0,50 \$	(1,55) \$	(0,34) \$	1,55 \$	2,73 \$	0,35 \$	(2,88) \$	1,22 \$

1) Une charge exceptionnelle de 102 M\$ a été constatée au troisième trimestre de 2006 relativement à l'obligation d'Air Canada liée à l'échange de milles Aéroplan d'avant 2002.

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

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

4) Le résultat de base et dilué par action correspond aux chiffres consolidés d'Air Canada selon les PCGR.

8. Instruments financiers et gestion du risque

Comme l'explique la rubrique 10 du présent Rapport de gestion, la Société a adopté les dispositions des chapitres 3862 et 3863 du *Manuel de l'ICCA* à compter du 1^{er} janvier 2008. Ces nouvelles normes prescrivent des obligations étendues à l'égard de l'information à présenter sur les instruments financiers.

Gestion des risques

Le fait de détenir des instruments financiers expose la Société au risque lié au prix du carburant, au risque de taux d'intérêt, au risque de change, au risque de liquidité et au risque de marché. Suit une description de ces risques et de la façon dont ils sont gérés.

Risque lié au prix du carburant

Pour gérer son exposition aux cours du kérósène et atténuer le plus possible la volatilité des flux de trésorerie liés à l'exploitation, Air Canada conclut des contrats d'instruments dérivés avec des intermédiaires financiers.

Au 30 juin 2008, Air Canada avait couvert 40 % de ses besoins de carburant pour le deuxième trimestre de 2008, 43 % de ses besoins prévus de carburant pour le reste de 2008, 20 % pour 2009 et 7,5 % pour 2010. Le reste de 2008 a fait l'objet de couvertures à des prix allant d'une moyenne de 108 \$ US à 116 \$ US le baril pour les contrats basés sur le kérósène, d'une moyenne de 95 \$ US à 99 \$ US le baril pour les contrats basés sur le prix du mazout et d'une moyenne de 111 \$ US à 125 \$ US le baril de West Texas Intermediate (« WTI ») pour les contrats basés sur le brut. Sur une base d'équivalent WTI, le reste des besoins de 2008 a été couvert à des prix allant d'une moyenne de 91 \$ US à 97 \$ US le baril.

Depuis le 30 juin 2008, Air Canada a conclu de nouvelles positions de couverture à l'aide de tunnels à prime zéro. Au 7 août 2008, Air Canada avait couvert 49 % de ses besoins prévus de carburant pour le reste de 2008, 24 % pour 2009 et 9,4 % pour 2010. Grâce à ces nouvelles positions, le reste de 2008 fait l'objet de couvertures à des prix allant d'une moyenne de 108 \$ US à 116 \$ US le baril pour les contrats basés sur le kérósène, d'une moyenne de 98 \$ US à 102 \$ US le baril pour les contrats basés sur le prix du mazout et d'une moyenne de 116 \$ US à 129 \$ US le baril de WTI pour les contrats basés sur le brut. Sur une base d'équivalent WTI, le reste des besoins de 2008 a été couvert à des prix allant d'une moyenne de 94 \$ US à 101 \$ US le baril.

L'augmentation totale de la juste valeur des dérivés sur le carburant de la Société, y compris les dérivés visés ou non par la comptabilité de couverture, se chiffre à 449 M\$ pour le deuxième trimestre de 2008 (568 M\$ pour le premier semestre de 2008). Du gain de juste valeur, 255 M\$ ont été reportés dans les autres éléments du résultat étendu du deuxième trimestre de 2008 en vue d'être portés ultérieurement en réduction de la charge de carburant à mesure que les contrats arrivent à échéance (401 M\$ pour le premier semestre de 2008), tandis que les 194 M\$ restants ont été inscrits à titre de gain dans les produits hors exploitation du deuxième trimestre de 2008 (167 M\$ pour le premier semestre de 2008). Le traitement comptable des autres éléments du résultat étendu ou des charges hors exploitation, comme cela est expliqué plus bas, n'a pas d'incidence économique sur le programme de couverture du carburant de la Société.

Suit l'incidence sur les états financiers des dérivés liés au carburant remplissant les conditions d'application de la comptabilité de couverture, avant prise en compte des incidences fiscales :

- La juste valeur des dérivés liés au carburant aux fins de la comptabilité de couverture en cours au 30 juin 2008 se chiffre à 463 M\$, avec position favorable pour la Société. Au 30 juillet 2008, la juste valeur des dérivés liés au carburant en cours était de 281 M\$.
- Pour le deuxième trimestre de 2008, la variation de la juste valeur des dérivés s'établit à 370 M\$ (483 M\$ pour le premier semestre de 2008):
 - La partie efficace latente de la variation de la juste valeur des dérivés comptabilisée dans les autres éléments du résultat étendu s'établit à 213 M\$ pour le deuxième trimestre de 2008 avant impôts de 68 M\$ (347 M\$ avant impôts de 110 M\$ pour le premier semestre de 2008). La partie efficace réalisée de la variation de la juste valeur des dérivés comptabilisée dans les autres éléments du résultat étendu s'établit à 42 M\$ pour le deuxième trimestre de 2008, avant impôts de 14 M\$ (54 M\$ avant impôts de 18 M\$ pour le premier semestre de 2008). Les

autres éléments du résultat étendu des trimestre et semestre clos le 30 juin 2008 de 173 M\$ et de 273 M\$, respectivement, sont présentés, déduction faite de cette charge d'impôts, dans l'état consolidé du résultat étendu d'Air Canada.

- La partie inefficace de la variation de la juste valeur des dérivés comptabilisée dans les produits (charges) hors exploitation est un gain de 115 M\$ pour le deuxième trimestre de 2008 (82 M\$ pour le premier semestre de 2008). La partie inefficace correspond à l'écart entre la variation de la valeur intrinsèque et la variation de la juste valeur de marché des dérivés au cours de la période, ainsi qu'à l'écart entre la valeur du dérivé d'Air Canada et celle du dérivé de la contrepartie. Le gain enregistré dans les produits (charges) hors exploitation est attribuable au fait que la variation de la juste valeur de marché des dérivés est supérieure à la variation de leur valeur intrinsèque.
- Au premier trimestre de 2008, la comptabilité de couverture a cessé d'être appliquée à certains contrats de couverture du carburant, d'une juste valeur de 8 M\$, qui ne remplissaient plus les conditions d'application de la comptabilité de couverture. Certains de ces contrats ont été désignés à nouveau aux fins de la comptabilité de couverture au deuxième trimestre de 2008. La Société détient toujours ces instruments dérivés, car elle croit qu'ils constituent de bonnes couvertures économiques pour gérer le risque lié au prix du carburant avions auquel elle est exposée. À l'échéance de ces contrats, le montant incorporé au cumul des autres éléments du résultat étendu relativement à ces instruments dérivés sera pris en compte dans la charge de carburant. Au deuxième trimestre de 2008, aucun autre contrat n'a cessé d'être désigné comme couverture aux fins comptables.
- Au deuxième trimestre de 2008, l'arrivée à échéance de contrats de dérivés liés au carburant s'est traduite par une juste valeur de 93 M\$ en faveur de la Société.
- Au deuxième trimestre de 2008, l'avantage sur la charge de carburant s'établissait à 92 M\$ avant impôts de 30 M\$ (126 M\$ avant impôts de 41 M\$ pour le premier semestre de 2008). Cet avantage a été constaté en retranchant le montant du cumul des autres éléments du résultat étendu. Le montant de 62 M\$ après impôts du deuxième trimestre de 2008 est présenté dans le reclassement au résultat des (gains) pertes réalisés nets sur les dérivés liés au carburant, dans l'état consolidé du résultat étendu (montant de 85 M\$ pour le semestre terminé le 30 juin 2008).
- Au deuxième trimestre de 2008, le cumul des autres éléments du résultat étendu a enregistré une augmentation nette de 163 M\$, avant impôts de 52 M\$ (275 M\$ avant impôts de 87 M\$ pour le premier semestre de 2008). Au 30 juin 2008, le solde du cumul des autres éléments du résultat étendu se chiffre à 359 M\$, avant impôts. Le montant net estimatif des gains et des pertes présentés dans le cumul des autres éléments du résultat étendu, qui devrait être reclassé au résultat net au cours des 12 mois à venir, est de 308 M\$ avant impôts.

Suit l'incidence sur les états financiers des dérivés liés au carburant qui n'ont pas été désignés comme couvertures selon la comptabilité de couverture, mais qui sont détenus comme couvertures économiques, avant prise en compte des incidences fiscales :

- Au deuxième trimestre de 2008, l'arrivée à échéance de contrats de dérivés liés au carburant s'est traduite par un avantage de 12 M\$ pour la Société (19 M\$ au premier semestre de 2008).
- La juste valeur des dérivés liés au carburant auxquels n'a pas été appliquée la comptabilité de couverture en cours au 30 juin 2008 se chiffre à 37 M\$, avec position favorable pour la Société.
- La variation de la juste valeur des contrats dérivés pour le deuxième trimestre de 2008 représente un gain de 79 M\$ (85 M\$ pour le premier semestre de 2008) et a été comptabilisée dans les produits (charges) hors exploitation.

Risque de taux d'intérêt

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

La Société contracte des emprunts à taux fixe et à taux variable et elle loue aussi certains actifs pour lesquels le montant du loyer fluctue en fonction des variations des taux d'intérêt à court terme. La Société gère le risque de taux d'intérêt en fonction d'un portefeuille et recherche, pour chacun des contrats qu'elle conclut,

les conditions de financement les plus avantageuses compte tenu de tous les facteurs pertinents, notamment la marge de crédit, l'échéance et la base. La gestion du risque vise à réduire au minimum la possibilité que des variations des taux d'intérêt entraînent des variations défavorables des flux de trésorerie de la Société. Le portefeuille de placements temporaires à taux variable sert de couverture économique à une partie de la dette à taux variable.

Le ratio dette à taux fixe-dette à taux variable vise à assurer une certaine marge de manœuvre quant à la structure du capital de la Société et est fonction d'un objectif à long terme de 60 % à taux fixe et 40 % à taux variable. Le ratio actuel est de 60 % à taux fixe pour 40 % à taux variable, compte tenu de l'incidence des positions sur swaps de taux d'intérêt.

Suivent les dérivés employés pour les activités de gestion du risque de taux d'intérêt et les ajustements comptabilisés au premier semestre de 2008 :

- La Société a conclu trois contrats de swap croisés d'une valeur notionnelle totale de 294 M\$ (289 M\$ US) au 30 juin 2008 relativement au financement d'appareils 777 de Boeing. Ces swaps viennent respectivement à échéance en mars, mai et juin 2019. Ils convertissent les versements au titre du remboursement du capital et des intérêts sur la dette libellée en dollars américains en dette libellée en dollars canadiens à un taux de change égal à la valeur au pair (1 \$ CA pour 1 \$ US) et convertissent en taux variable le taux fixe de 5,208 % assorti à cette dette. Ces instruments dérivés n'ont pas été désignés comme couvertures aux fins comptables et ils sont évalués à la juste valeur tous les trimestres. Au 30 juin 2008, ces contrats avaient une juste valeur de 13 M\$, avec une position favorable à la Société. La Société a constaté une perte de 19 M\$ pour le deuxième trimestre de 2008.
- Au premier trimestre de 2008, le seul contrat de swap de taux d'intérêt encore en cours de la Société, qui portait sur un appareil 190 d'Embraer, est arrivé à échéance, se soldant par une juste valeur de 2 M\$ en faveur de la contrepartie. Aucun gain ou aucune perte n'a été comptabilisé au cours de la période.

Risque de change

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

L'encours de la dette de la Société est principalement libellé en dollars américains. La dette libellée en dollars américains agit comme couverture économique sur le matériel volant visé, qui est habituellement acheté et vendu en dollars américains par Air Canada.

La Société est aussi exposée au risque de change sur ses créances clients et flux de trésorerie nets libellés en devises.

En matière de gestion du risque de change, la Société cherche à atténuer le plus possible le risque lié à ses flux de trésorerie libellés en devises. Pour gérer les risques associés aux fluctuations des taux de change, elle recourt notamment à des contrats de change à terme ou swaps de devises. Au 30 juin 2008, la Société avait passé des contrats de change à terme et contrats d'options sur devises convertissant des dollars américains et des euros en dollars canadiens relativement à 1 993 M\$ (1 958 M\$ US) et à 30 M\$ (19 M€), lesquels viennent à échéance en 2008, 2009 et 2010. La juste valeur de ces contrats sur devises au 30 juin 2008 était de 1 M\$ avec position favorable à la Société (124 M\$ au 31 décembre 2007, avec position favorable aux tiers relativement à 2 132 M\$ (2 158 M\$ US) et 26 M\$ (18 M€) de contrats échéant en 2008 et en 2009). Pour le deuxième trimestre de 2008, un gain de 4 M\$ (un gain de 83 M\$ pour le premier semestre de 2008) a été comptabilisé au titre du poste Gain (perte) de change relativement à ces dérivés. Ces instruments dérivés n'ont pas été désignés comme couvertures aux fins comptables.

Le swap croisé décrit dans le passage ci-dessus sur la gestion du risque de taux d'intérêt agit comme couverture économique du risque de change sur le financement de deux appareils 777 de Boeing, dont le capital était de 294 M\$ (289 M\$ US) au 30 juin 2008.

La Société avait aussi conclu des swaps de devises à l'égard de 11 CRJ. Ces contrats sont arrivés à échéance en janvier 2008 et avaient une juste valeur négligeable. Aucun gain ou aucune perte n'a été comptabilisé au cours de la période.

Risque de liquidité

Le risque de liquidité correspond au risque que la Société éprouve des difficultés à honorer des engagements liés à ses passifs financiers. La dette à long terme émise par la Société est généralement assortie d'obligations de remboursement de capital et d'intérêts fixes pendant toute la durée de l'instrument.

La Société contrôle et gère le risque de liquidité en préparant des prévisions de trésorerie à cycle continu, en surveillant l'état et la valeur des actifs disponibles pour garantir les arrangements de financement et en préservant sa marge de manœuvre relativement à ces arrangements.

Risque de marché

Le risque de marché correspond au risque que la juste valeur ou les flux de trésorerie futurs d'un instrument financier fluctuent en raison des variations des prix du marché. Le risque de marché inclut trois types de risque : le risque de change, le risque de taux d'intérêt et l'autre risque de prix, qui comprend le risque de prix des marchandises. Se reporter à la rubrique sur le papier commercial adossé à des actifs ci-dessous pour un complément d'information sur les instruments de ce type détenus par la Société.

Les instruments dérivés auxquels la Société a recours l'exposent aux risques de marché. La Société ne recourt aux instruments dérivés qu'aux fins de la gestion des risques et non à des fins spéculatives. De ce fait, les variations des flux de trésorerie liés aux instruments dérivés qui résultent de l'exposition aux risques de marché sont en principe annulées par les variations des flux de trésorerie associées au risque faisant l'objet de la couverture.

Papier commercial adossé à des actifs (« PCAA »)

La Société détient un PCAA non bancaire de 37 M\$ (29 M\$ après ajustement de la juste valeur) inscrit dans les « Dépôts et autres actifs ». L'échéance de ces placements était prévue au troisième trimestre de 2007. Le 23 décembre 2007, une entente de principe visant à restructurer les placements dans le PCAA a été approuvée par le comité pancanadien des investisseurs sur les effets de commerce structurés adossés à des créances (le « Comité ») et adoptée le 25 avril 2008 à l'issue d'un vote. Dans le cadre de la restructuration, l'intégralité du PCAA sera échangée contre des billets à plus long terme dont l'échéance correspondra à l'échéance des actifs sous-jacents de la structure projetée. Pour l'instant, Air Canada ne comptabilise pas les intérêts courus sur ces placements.

La valeur comptable au 30 juin 2008 tient compte de diverses hypothèses quant à la juste valeur des placements, notamment de facteurs comme les scénarios d'estimation des flux de trésorerie et les taux d'actualisation ajustés au risque. Les hypothèses utilisées pour estimer la juste valeur des placements sont susceptibles de changer, ce qui pourrait se traduire par d'autres ajustements des résultats hors exploitation dans l'avenir. Aucun ajustement de la valeur comptable n'a cependant été constaté pour le premier semestre de 2008.

9. Opérations entre apparentés

Au 30 juin 2008, ACE détenait une participation de 75 % dans Air Canada. Air Canada est appelée à conclure diverses opérations avec des apparentés dont ACE et Soutien & Services Techniques ACTS Aéro Inc. (« ACTS Aéro »). Les liens entre Air Canada, d'une part, et ACTS Aéro et ACE, d'autre part, sont décrits dans le Rapport de gestion de l'exercice 2007 d'Air Canada daté du 6 février 2008.

Les soldes d'opérations entre apparentés attribuables à l'application des ententes entre apparentés s'établissent comme suit :

(en millions de dollars canadiens)	30 juin 2008	31 décembre 2007
Débiteurs		
ACE	4 \$	9 \$
ACTS Aéro	91	75
	95 \$	84 \$
Maintenance payée d'avance		
ACTS Aéro	8 \$	24 \$
	8 \$	24 \$
Créditeurs et charges à payer		
ACTS Aéro	37 \$	88 \$
	37 \$	88 \$

Suit le sommaire des produits et charges découlant d'opérations avec des apparentés :

(en millions de dollars canadiens)	Deuxièmes trimestres		Premiers semestres	
	2008	2007	2008	2007
Produits				
Produits de location d'immeubles provenant d'ACE et d'ACTS Aéro	9 \$	12 \$	18 \$	21 \$
Produits tirés de services de technologie de l'information fournis à ACTS Aéro	4	4	7	7
Produits tirés de services généraux et autres fournis à ACE et à ACTS Aéro	6	5	19	10
Produits fret provenant d'ACTS Aéro	-	1	-	1
	19 \$	22 \$	44 \$	39 \$
Charges				
Charges de maintenance liées aux services d'ACTS Aéro	134 \$	187 \$	275 \$	375 \$
Recouvrement des salaires et charges sociales liés aux employés détachés auprès d'ACE et ACTS Aéro	(73)	(111)	(155)	(196)
	61 \$	76 \$	120 \$	179 \$

10. Modifications des méthodes comptablesInformations à fournir concernant le capital et Instruments financiers – informations à fournir et présentation

Le 1^{er} janvier 2008, Air Canada a adopté trois nouvelles normes comptables de l'ICCA : les chapitres 1535, « Informations à fournir concernant le capital », 3862, « Instruments financiers – informations à fournir », et 3863, « Instruments financiers – présentation ».

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

Les chapitres 3862 et 3863 remplacent le chapitre 3861, « Instruments financiers – informations à fournir et présentation », et modifient et renforcent certaines obligations en matière d'informations à fournir qu'il prescrit tout en maintenant ses exigences quant à la présentation. Ces nouveaux chapitres viennent accroître l'importance de fournir de l'information sur la nature et l'ampleur des risques inhérents aux instruments financiers et sur la façon dont l'entité gère ces risques. Voir la rubrique 8 du présent Rapport de gestion pour un complément d'information sur les instruments financiers de la Société.

Stocks

Le 1^{er} janvier 2008, la Société a adopté le chapitre 3031, « Stocks », de l'ICCA, qui remplace le chapitre 3030, « Stocks ». Le chapitre 3031 fournit des indications plus complètes au sujet de l'évaluation et contient de nouvelles obligations à l'égard de l'information à fournir afin d'accroître la transparence. La méthode comptable relative aux stocks de carburant avions adoptée par la Société est conforme aux exigences en matière d'évaluation comprises dans la nouvelle norme et, par conséquent, aucun ajustement n'a été constaté au moment de la transition. Cependant, un complément d'information est inclus à cet égard dans les états financiers consolidés intermédiaires non vérifiés à compter du premier trimestre de 2008.

Futures modifications de normes comptables

En février 2008, l'ICCA a publié le chapitre 3064, « Écarts d'acquisition et actifs incorporels », qui établit des normes de comptabilisation, d'évaluation, de présentation et d'information applicables aux écarts d'acquisition et aux actifs incorporels des entreprises. Le chapitre ne s'applique cependant pas à la comptabilisation initiale et à l'évaluation des écarts d'acquisition et des actifs incorporels générés dans le cadre d'un regroupement d'entreprises. La norme s'applique aux états financiers des exercices ouverts à compter du 1^{er} octobre 2008 et, avec effet rétroactif, aux états financiers des périodes précédentes. La Société évalue actuellement l'incidence de l'adoption de cette nouvelle norme à compter du 1^{er} janvier 2009.

En février 2008, le Conseil des normes comptables du Canada a confirmé que, le 1^{er} janvier 2011, les entreprises canadiennes ayant une obligation publique de rendre des comptes devront commencer à appliquer les Normes internationales d'information financière (les « IFRS ») publiées par l'International Accounting Standards Board. Les IFRS reposent sur un cadre conceptuel semblable à celui sur lequel sont fondés les PCGR du Canada, mais elles présentent des différences importantes en ce qui a trait à la constatation, à l'évaluation et aux informations à fournir.

En conséquence, la Société est à élaborer un plan visant à faire passer ses états financiers consolidés sous le régime des IFRS. Entre autres, le plan vise à mesurer les incidences des IFRS en ce qui concerne :

- les conventions comptables et les décisions de mise en œuvre;
- les systèmes informatiques et de technologies de l'information;
- le contrôle interne à l'égard de l'information financière;
- les contrôles et procédures de présentation de l'information;
- l'expertise en matière d'information financière;
- les activités commerciales.

La Société a institué une équipe IFRS interfonctionnelle et assure actuellement la formation des principaux employés concernés.

La Société est aussi en train d'évaluer les différences entre ses méthodes comptables actuelles et les IFRS, ainsi que les diverses solutions de rechange dont elle disposera au moment de leur adoption. Cette évaluation porte notamment sur la conversion des systèmes informatiques et de technologies de l'information, sur le contrôle interne à l'égard de l'information financière, les contrôles et procédures de présentation de l'information, et les activités commerciales.

Des modifications de méthodes comptables sont probables et pourraient avoir une incidence considérable sur les états financiers consolidés de la Société.

11. Arrangements hors bilan

Il n'y a pas eu de changement notable aux arrangements hors bilan d'Air Canada par rapport à ceux qui ont été présentés dans le Rapport de gestion de l'exercice 2007 d'Air Canada daté du 6 février 2008.

12. Estimations comptables critiques

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

Il n'y a pas eu de changement notable aux estimations comptables critiques d'Air Canada par rapport à celles qui ont été présentées dans le Rapport de gestion de l'exercice 2007 d'Air Canada daté du 6 février 2008.

13. Facteurs de risque

Pour une description détaillée des facteurs de risque associés à la Société, le lecteur se reportera à la rubrique *Facteurs de risque* du Rapport de gestion de l'exercice 2007 d'Air Canada daté du 6 février 2008. Certains facteurs de risque qui y sont présentés ont été depuis actualisés :

La Commission européenne, le département 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 un certain nombre de transporteurs aériens et d'exploitants de services de fret, y compris la Société. Certains d'entre eux, dont la Société, ont reçu un énoncé des objections de la Commission européenne qui présente l'évaluation préliminaire de son enquête à cet égard. La Société a répondu à cet énoncé des objections. Les autorités en matière de concurrence ont demandé des renseignements à la Société dans le cadre de leurs enquêtes. La Société collabore à ces enquêtes, qui sont susceptibles d'entraîner des actions en justice à son encontre et à l'encontre d'un certain nombre de compagnies aériennes et de transporteurs de fret de divers territoires de compétence. 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.

Au premier trimestre de 2008, la Société a inscrit une provision de 125 M\$ à titre d'estimation préliminaire relativement à cette affaire. Cette estimation est fondée sur l'état actuel des enquêtes et procédures et sur les projections de la Société quant à l'issue éventuelle de certaines d'entre elles. Cette provision ne vise pas les procédures en cours dans tous les territoires, mais seulement celles pour lesquelles la Société possède suffisamment de renseignements. La direction a déterminé qu'il est actuellement impossible de prédire avec certitude l'issue de toutes les procédures. D'autres provisions importantes pourraient se révéler nécessaires.

Le facteur de risque décrivant, sous les *Litiges en cours*, la réclamation de l'Association des pilotes d'Air Canada (« APAC ») est modifié afin de tenir compte de la décision rendue par la Cour d'appel de l'Ontario, prise le 27 juin 2008, de rejeter l'appel de l'APAC.

La description du facteur de risque lié aux affaires réglementaires a été étoffée en vue de renvoyer aux lois pouvant être envisagées ou promulguées par les gouvernements (et qui pourraient s'appliquer aux compagnies

aériennes), notamment en ce qui concerne les échanges d'émissions de carbone (telles que le système européen d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre), dans une démarche de réduction des émissions de CO₂.

14. Contrôles et procédures**Contrôles et procédures de présentation de l'information financière**

Le Comité de vérification, des finances et du risque d'Air Canada a examiné les états financiers consolidés intermédiaires non vérifiés d'Air Canada pour le deuxième trimestre de 2008 et le Rapport de gestion s'y rapportant, et le Conseil d'administration d'Air Canada a examiné et approuvé ces documents avant leur publication.

Au sein d'Air Canada, les contrôles et procédures de présentation de l'information financière sont conçus de manière à fournir une assurance raisonnable que toute l'information pertinente est dûment présentée au Comité sur la politique d'information financière pour que des décisions appropriées et rapides puissent être prises relativement à l'information à rendre publique.

Le Rapport annuel 2007 d'Air Canada contient une attestation du président et chef de la direction et du vice-président exécutif et chef des Affaires financières dans laquelle ces derniers concluent à l'efficacité des contrôles et procédures de présentation de l'information financière d'Air Canada à partir de l'évaluation qu'ils en ont effectuée en date du 31 décembre 2007.

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

Il n'y a pas eu, au cours du trimestre terminé le 30 juin 2008, de changements aux contrôles internes d'Air Canada qui auraient eu une incidence importante ou dont on aurait pu raisonnablement croire qu'ils auraient eu une incidence importante sur les contrôles internes à l'égard de l'information financière.

15. Mesures financières hors PCGR

BAIILA

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

Le « BAIILA avant provision pour les enquêtes sur le fret » et le BAIILA d'Air Canada (auparavant « les Services Air Canada ») sont rapprochés du résultat d'exploitation comme suit :

(en millions de dollars canadiens)	Deuxièmes trimestres			Premiers semestres		
	2008	2007	Variation (\$)	2008	2007	Variation (\$)
Résultat d'exploitation avant provision pour les enquêtes sur le fret selon les PCGR	7 \$	88 \$	(81) \$	(5) \$	10 \$	(15) \$
Rajouter :						
Locations avions	69	75	(6)	132	154	(22)
Amortissement	173	136	37	344	264	80
BAIILA avant provision pour les enquêtes sur le fret	249 \$	299 \$	(50) \$	471 \$	428 \$	43 \$
Rajouter :						
Provision pour les enquêtes sur le fret	-	-	-	(125)	-	(125)
BAIILA	249 \$	299 \$	(50) \$	346 \$	428 \$	(82) \$

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

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

Les charges d'exploitation, exclusion faite de la charge de carburant, d'Air Canada (auparavant les « Services Air Canada ») se rapprochent des charges d'exploitation de la façon suivante :

(en millions de dollars canadiens)	Deuxièmes trimestres			Premiers semestres		
	2008	2007	Variation (\$)	2008	2007	Variation (\$)
Charges d'exploitation selon les PCGR	2 775 \$	2 551 \$	224 \$	5 514 \$	5 169 \$	345 \$
Retrancher :						
Carburant avions	(848)	(636)	(212)	(1 563)	(1 221)	(342)
Charges d'exploitation, exclusion faite de la charge de carburant	1 927 \$	1 915 \$	12 \$	3 951 \$	3 948 \$	3 \$

16. Glossaire

BAIALA – Unité couramment utilisée dans le secteur du transport aérien pour mesurer le bénéfice avant les intérêts, les impôts, l'amortissement et les locations avions, ne relevant pas des PCGR. Cette unité de mesure donne un aperçu des résultats d'exploitation avant les coûts de location avions et l'amortissement, lesquels coûts varient sensiblement d'une compagnie aérienne 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.

Filiale ou filiales – S'entend, eu égard à Air Canada, de toute entité, dont une société par actions ou une société en commandite, directement ou indirectement contrôlée par Air Canada.

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.