

ACE AVIATION

Rapport de gestion 2006 Résultats d'exploitation et situation financière



Le 14 février 2007

Table des matières

1. Avant-propos	1
2. Mise en garde concernant les énoncés prospectifs	1
3. Glossaire	2
4. Secteurs de l'industrie	3
5. Principes et estimations comptables	4
6. Événements importants en 2006	4
7. Résultats d'exploitation du quatrième trimestre	6
7.1. Services Air Canada	8
7.2. Aéroplan	9
7.3. Jazz	10
7.4. ACTS	10
7.5. Éléments non sectoriels et éliminations (« ENSE »)	11
8. Résultats d'exploitation de l'exercice 2006	12
8.1. Services Air Canada	14
8.2. Aéroplan	15
8.3. Jazz	16
8.4. ACTS	16
8.5. Éléments non sectoriels et éliminations (« ENSE »)	17
9. Résultats consolidés	18
9.1. Actif consolidé	18
9.2. Dette et obligations consolidées au titre des contrats de location-acquisition	18
9.3. Capital social et autres capitaux propres	21
9.4. Liquidités et fonds de roulement	22
9.5. Flux de trésorerie consolidés	22
9.6. Dépenses en immobilisations	23
9.7. Obligations de capitalisation des régimes de retraite	25
9.8. Gestion du risque lié au carburant	26
10. Modifications à venir aux normes comptables	27
11. Arrangements hors bilan	28
12. Modification des méthodes comptables	31
13. Estimations comptables critiques	32
14. Facteurs de risque	37
15. Résultats financiers trimestriels	55
16. Information annuelle sélectionnée	56
17. Contrôles et procédures	57
18. Événements postérieurs à la date du bilan	59
19. Perspectives	60
20. Mesures financières hors PCGR	61

1. Avant-propos

Gestion ACE Aviation Inc. (« ACE ») a été constituée le 29 juin 2004 en société de portefeuille chapeautant plusieurs sociétés du secteur du transport aérien, notamment Services Air Canada, Aéroplan Société en commandite (« Aéroplan »), Jazz Air SEC (« Jazz »), ACTS SEC (« ACTS ») ainsi que d'autres placements.

Les actions à droit de vote variable de catégorie A et les actions à droit de vote de catégorie B d'ACE sont inscrites à la cote de la Bourse de Toronto sous les symboles ACE.A et ACE.B, respectivement.

Le Rapport de gestion (« Rapport de gestion ») doit être lu en parallèle avec les états financiers consolidés et vérifiés et les notes y afférentes d'ACE. Aux fins du présent Rapport de gestion, « Société » s'entend, selon le contexte, d'ACE et ses filiales collectivement, d'ACE et l'une ou plusieurs de ses filiales, d'une ou plusieurs filiales d'ACE, ou d'ACE à proprement parler. Sauf indication contraire, tous les montants en numéraire sont exprimés en dollars canadiens.

Le présent Rapport de gestion contient des énoncés prospectifs. Il convient de se reporter à la rubrique *Mise en garde concernant les énoncés prospectifs* du présent Rapport de gestion pour obtenir une présentation des risques, incertitudes et hypothèses dont il a été tenu compte pour l'établissement de ces états financiers. La rubrique *Facteurs de risque* du Rapport de gestion fait état des principaux risques auxquels s'exposent ACE et ses filiales dans le cours normal de leurs activités commerciales.

La responsabilité du Rapport de gestion incombe à la direction d'ACE et, à moins d'indication contraire, celui-ci est arrêté en date du 14 février 2007. Le Comité de vérification, des finances et du risque d'ACE a examiné le présent Rapport de gestion et les états financiers consolidés et vérifiés, et le conseil d'administration d'ACE a approuvé ces documents avant leur diffusion. Pour un complément d'information sur les documents financiers publics d'ACE, dont la Notice annuelle d'ACE, on se reportera au site d'ACE au www.aceaviation.com, de SEDAR au www.sedar.com ou d'EDGAR au www.sec.gov/edgar.shtml.

2. Mise en garde concernant les énoncés prospectifs

Dans ses communications orales ou écrites, ACE fait souvent des déclarations qui sont reprises dans le présent Rapport de gestion ou peuvent être intégrées à des documents déposés auprès d'autorités en matière de valeurs mobilières tant au Canada qu'aux États-Unis. Ces énoncés prospectifs se reconnaissent à l'emploi de termes ou d'expressions comme « il devrait », « il se pourrait que », « il est prévu que », « on estime que », « on s'attend que », « on projette que » et autres qui soulignent les éventualités possibles et font renvoi aux hypothèses retenues. Ces énoncés peuvent porter sur des observations concernant entre autres les stratégies, les attentes, les activités planifiées ou les actions à venir.

Comme, de par leur nature, les énoncés prospectifs partent d'hypothèses, ils sont soumis à d'importants risques et incertitudes. Toute prévision ou projection n'est donc pas entièrement assurée en raison, notamment, de la survenance possible d'événements externes ou de l'incertitude qui caractérise le secteur. Les résultats qui y sont présentés peuvent donc différer sensiblement des résultats réels en raison de divers facteurs, dont les prix de l'énergie, les conditions du secteur, du marché et de l'économie en général, des conflits armés, des attentats terroristes, l'évolution de la demande en fonction du caractère saisonnier du secteur, la capacité de réduire les coûts d'exploitation et l'effectif, les relations du travail, les négociations collectives ou les conflits de travail, les questions de retraite, les taux de change et d'intérêt, l'évolution de la législation, des développements ou procédures réglementaires défavorables ainsi que les litiges en cours avec des tiers, de même que les facteurs précisés dans le présent Rapport de gestion, notamment ceux dont il est question à la section 14 « Facteurs de risque ». Les énoncés prospectifs aux présentes représentent les attentes d'ACE en date du 14 février 2007, et ils peuvent changer après cette date. Toutefois, ACE n'a ni l'intention ni l'obligation d'actualiser ou de réviser ces énoncés à la lumière de nouveaux éléments d'information ou d'événements futurs ou pour quelque autre motif sauf si elle y est tenue en vertu de la réglementation en valeurs mobilières applicable.

3. Glossaire

BAI IALA – Unité de mesure, ne relevant pas des PCGR, pour mesurer le bénéfice avant intérêts, impôts, amortissement, désuétude et locations avions.

BAI IA – Unité de mesure, ne relevant pas des PCGR, pour mesurer le bénéfice avant intérêts, impôts, amortissement et désuétude.

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.

CAC de Jazz – Contrat d'achat de capacité modifié et mis à jour, en vigueur depuis le 1^{er} janvier 2006, entre Air Canada et Jazz.

CAC initial de Jazz – Contrat d'achat de capacité conclu entre Air Canada et Jazz SEC, qui a été en vigueur du 1^{er} octobre 2004 au 31 décembre 2005.

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.

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

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.

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

4. Secteurs de l'industrie

Les sociétés du secteur du transport aérien d'ACE sont exploitées dans le cadre de quatre secteurs isolables. Le tableau qui suit présente une liste descriptive de ces secteurs et des sociétés en exploitation qui en font partie au 31 décembre 2006.

Secteur	Sociétés en exploitation	Participation
Services Air Canada	<p>Air Canada (symboles TSX : AC.A, AC.B) est le plus important transporteur aérien au Canada à assurer des services intérieurs et internationaux et le plus grand fournisseur de services passagers réguliers sur le marché canadien, sur le marché transfrontalier américain et sur le marché international au départ et à destination du Canada.</p> <p>Société en commandite AC Cargo (« Air Canada Cargo »), avec Air Canada, est le plus important fournisseur de services de fret au Canada.</p> <p>Société en commandite ACGHS (« Services au sol Air Canada ») assure des services d'assistance en escale.</p> <p>Société en commandite Touram (« Vacances Air Canada ») est un grand voyageur canadien qui offre des forfaits vacances. Le secteur des Services Air Canada détient une participation de 51 % dans Vacances Air Canada qui est également détenue par ACE à 87,25 % sur une base consolidée diluée.</p>	75,0 %
Aéroplan	<p>Aéroplan est le premier programme de marketing de fidélisation au Canada. Aéroplan fournit à ses partenaires commerciaux des services de marketing de fidélisation qui stimulent la demande pour leurs produits et services. À la suite de la distribution spéciale de parts du Fonds de revenu Aéroplan (symbole TSX : AER.UN) le 10 janvier 2007, ACE a conservé une participation de 50,3 % dans Aéroplan. (Se reporter à la section 18)</p>	75,3 %
Jazz	<p>Jazz (symbole TSX : JAZ.UN) est le plus grand transporteur régional au Canada et le deuxième transporteur en importance au pays après Air Canada, en matière de parc aérien et de lignes exploitées. Aux termes d'un contrat d'achat de capacité, Jazz exploite des services intérieurs et transfrontaliers américains pour Air Canada.</p>	79,7 %
ACTS	<p>ACTS est un fournisseur mondial de services complets d'entretien, de réparation et de révision. Le 4 décembre 2006, ACTS a conclu une entente en vue d'acquérir une participation de 80 % dans Aeromantenimiento, S.A. Il convient de se reporter à la section 6, <i>Événements importants en 2006</i>, pour en savoir davantage à ce sujet.</p>	100 %

5. Principes et estimations comptables

ACE prépare ses états financiers consolidés conformément aux principes comptables généralement reconnus du Canada (les « PCGR »).

Les principes et les méthodes comptables utilisés dans le cadre de la préparation des états financiers consolidés et vérifiés d'ACE sont décrits à la note 2 des états financiers consolidés et vérifiés d'ACE.

Pour préparer les états financiers consolidés d'ACE conformément aux PCGR du Canada, la direction doit établir des estimations et poser des hypothèses qui influent sur l'actif et le passif déclarés, sur les divulgations du passif éventuel et sur les montants déclarés des produits et des charges pour la période visée par les états financiers consolidés. ACE et ses sociétés en exploitation évaluent ces estimations et hypothèses régulièrement, en fonction des antécédents et d'autres facteurs pertinents. Les montants réels pourraient différer sensiblement de ces estimations et hypothèses. On se reportera à la section 13 du présent Rapport de gestion afin de connaître les Estimations comptables critiques d'ACE.

6. Événements importants en 2006

Un certain nombre d'événements importants se sont produits durant l'année et ont eu une incidence sur les résultats consolidés d'ACE pour 2006 et sur leur comparabilité aux résultats pour 2005. Ces événements sont présentés ci-dessous.

Le 2 février 2006, ACE a réalisé un premier appel public à l'épargne du Fonds de revenu Jazz Air (le « Fonds »). Le Fonds a vendu 23,5 millions de parts au prix de 10,00 \$ la part pour un produit net de 218 M\$, déduction faite des frais de placement de 17 M\$. À la clôture du premier appel public à l'épargne, le Fonds a émis 1,5 million de parts supplémentaires à la suite de l'exercice d'une option pour attributions excédentaires, pour un produit net d'environ 14 M\$, ce qui porte le produit net total du placement à quelque 232 M\$. À la réalisation du placement, la participation d'ACE dans Jazz était de 79,7 %. En outre, Jazz a établi une facilité de crédit consortiale garantie de 150 M\$ dont elle a tiré environ 115 M\$ (113 M\$, déduction faite des frais de 2 M\$) à la clôture du placement.

En mars 2006, ACE a remis à ses actionnaires, à titre de distribution spéciale, des parts du Fonds de revenu Aéroplan. La date de référence aux fins de la distribution spéciale était le 3 mars 2006. Compte tenu du prix de clôture des parts du Fonds de revenu Aéroplan au 3 mars 2006, la valeur des parts distribuées aux actionnaires d'ACE était de 251 M\$. Une fois la distribution et le transfert de parts complétés dans le cadre du Régime initial d'intéressement à long terme d'Aéroplan, la participation d'ACE dans Aéroplan était de 75,3 %.

Aux deuxième et troisième trimestres de 2006, ACE a cédé 4,5 millions d'actions de sa participation dans US Airways en contrepartie d'un produit net de 232 M\$ et a réalisé un gain de 152 M\$.

Le 5 octobre 2006, les actionnaires d'ACE réunis en assemblée extraordinaire ont approuvé un plan d'arrangement élaboré en vertu de la *Loi canadienne sur les sociétés par actions*. Le 6 octobre 2006, la Cour supérieure du Québec a sanctionné une ordonnance définitive approuvant le plan d'arrangement, qui est entré en vigueur le 10 octobre 2006. L'arrangement confère au conseil d'administration d'ACE le pouvoir d'effectuer à l'occasion une ou plusieurs distributions spéciales aux actionnaires d'ACE d'un montant total d'au plus 2 milliards de dollars par réduction du capital déclaré des actions à droit de vote variable de catégorie A, des actions à droit de vote de catégorie B et des actions privilégiées d'ACE.

Le 24 novembre 2006, ACE et Air Canada ont lancé un premier appel public à l'épargne et ont effectué un placement secondaire visant l'émission d'un total de 25 millions d'actions d'Air Canada à 21 \$ l'unité pour un produit net de 491 M\$, déduction faite des frais de placement de 34 M\$. Dans le cadre du premier appel public à l'épargne, Air Canada a vendu un total de 9 523 810 actions à droit de vote

variable de catégorie A et actions à droit de vote de catégorie B en contrepartie d'un produit net de 187 M\$, déduction faite des frais de placement de 13 M\$. Dans le cadre du placement secondaire, ACE a vendu un total de 15 476 190 actions à droit de vote variable de catégorie A et actions à droit de vote de catégorie B en contrepartie d'un produit net de 304 M\$, déduction faite des frais de placement de 21 M\$. Au 31 décembre 2006, 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 étaient émises et en circulation. ACE conserve le contrôle d'Air Canada par l'intermédiaire d'une participation de 75 %.

Le 4 décembre 2006, ACTS et Grupo TACA Holdings Limited (« Grupo TACA ») du El Salvador ont conclu une entente qui permet à ACTS d'acquérir une participation de 80 % dans Aeromantenimiento, S.A (« Aeroman »), division de Grupo TACA responsable de la maintenance d'appareils. La contrepartie totale comprend des espèces et le droit d'acquérir une participation en capital dans ACTS. Le montant en espèces de 45 millions de dollars US, constitué de 43 millions de dollars en espèces à la clôture et d'au plus 2 millions de dollars en paiements jalonnés, est financé par ACTS par l'entremise des liquidités d'ACE. Le pourcentage de participation en capital dans ACTS sera confirmé au moment de la monétisation d'ACTS; on s'attend à ce qu'elle représente moins de 7 % de la participation totale en capital dans ACTS. Avant la monétisation d'ACTS, Grupo TACA peut faire valoir son droit d'acquérir des capitaux propres d'ACE à rabais (de 40 millions de dollars US jusqu'à un plafond de 51 millions de dollars US) sur une période de 12 mois ou à la date de la monétisation si elle a lieu précédemment. Le 13 février 2007, ACTS a conclu le processus d'acquisition d'Aeroman.

La monétisation d'ACTS, qui a commencé à la fin de 2006, devrait prendre fin d'ici le milieu de 2007.

Le 28 décembre 2006, ACE a annoncé les modalités d'une distribution de 50 000 000 de parts du Fonds de revenu Aéroplan à ses actionnaires en vertu d'un plan d'arrangement approuvé par les actionnaires d'ACE lors de l'assemblée extraordinaire tenue le 5 octobre 2006. À la date de référence aux fins de la distribution, soit le 10 janvier 2007, les actionnaires d'ACE ont reçu une distribution non en espèces représentant environ 0,442 part du Fonds de revenu Aéroplan par action à droit de vote variable de catégorie A, action à droit de vote de catégorie B et action privilégiée d'ACE (après conversion). Compte tenu d'un prix de clôture de 17,97 \$ par part du Fonds de revenu Aéroplan à la Bourse de Toronto au 10 janvier 2007, la distribution est évaluée à environ 899 M\$ ou environ 7,95 \$ par action d'ACE.

7. Résultats d'exploitation du quatrième trimestre

Le tableau ci-après présente les résultats de la Société, les résultats de ses secteurs isolables et certaines mesures non conformes aux PCGR pour les périodes de trois mois terminées les 31 décembre 2006 et 2005.

	Période de trois mois terminée le 31 décembre 2006						Période de trois mois terminée le 31 décembre 2005					
	Services Air Canada	Aéroplan	Jazz	ACTS	ENSE	Total ACE	Services Air Canada	Aéroplan	Jazz	ACTS	ENSE	Total ACE
Produits d'exploitation												
Produits passages	2 071 \$	- \$	- \$	- \$	25 \$	2 096 \$	1 949 \$	- \$	1 \$	- \$	19 \$	1 969 \$
Produits fret	165	-	-	-	-	165	176	-	-	-	-	176
Autres produits	138	205	2	64	(126)	283	111	149	5	39	(87)	217
Produits externes	2 374	205	2	64	(101)	2 544	2 236	149	6	39	(68)	2 362
Produits intersectoriels	41	3	350	164	(558)	-	35	5	298	153	(491)	-
	2 415	208	352	228	(659)	2 544	2 271	154	304	192	(559)	2 362
Charges d'exploitation												
Salaires et charges sociales	443	21	82	85	3	634	463	19	75	85	5	647
Carburant avions	583	-	69	-	(68)	584	577	-	62	1	(62)	578
Locations avions	75	-	34	-	(2)	107	90	-	28	-	(1)	117
Redevances aéroportuaires	232	-	46	-	(45)	233	222	-	37	-	(37)	222
Maintenance, matières et fournitures avions	205	-	27	56	(164)	124	180	-	18	56	(150)	104
Amortissement et désuétude	135	3	5	8	6	157	106	3	4	8	4	125
Restauration et fournitures connexes	76	-	4	-	-	80	78	-	3	-	-	81
Commissions	49	-	-	-	(1)	48	47	-	-	-	-	47
Frais payés à Jazz au titre du CAC	224	-	-	-	(224)	-	194	-	-	-	(194)	-
Charge exceptionnelle liée à la restructuration de la main-d'œuvre	(8)	-	-	-	-	(8)	-	-	-	-	-	-
Autres charges d'exploitation	406	147	52	67	(160)	512	405	102	43	50	(125)	475
	2 420	171	319	216	(655)	2 471	2 362	124	270	200	(560)	2 396
Bénéfice (perte) d'exploitation	(5)	37	33	12	(4)	73	(91)	30	34	(8)	1	(34)
Produits (charges) hors exploitation												
Intérêts créditeurs	24	6	2	1	3	36	14	4	-	-	1	19
Intérêts débiteurs	(88)	(4)	(2)	(6)	(5)	(105)	(74)	(2)	(3)	(4)	(4)	(87)
Intérêts capitalisés	22	-	-	-	-	22	6	-	-	-	-	6
Gain de dilution - Air Canada	-	-	-	-	25	25	-	-	-	-	-	-
Gain (perte) à la vente	(10)	-	-	-	6	(4)	(30)	-	1	-	(1)	(30)
Autres produits (charges) hors exploitation	-	-	(1)	-	-	(1)	(2)	(3)	-	-	9	4
	(52)	2	(1)	(5)	29	(27)	(86)	(1)	(2)	(4)	5	(88)
Bénéfice (perte) avant les éléments suivants :	(57)	39	32	7	25	46	(177)	29	32	(12)	6	(122)
Intérêts minoritaires	(3)	-	-	-	(16)	(19)	(2)	-	-	-	(6)	(8)
Écart de change	(107)	-	-	1	1	(105)	(11)	-	-	-	-	(11)
Recouvrement (charge) d'impôts sur les bénéfices	23	-	-	-	6	29	55	-	-	-	(16)	39
Bénéfice (perte) de la période	(144) \$	39 \$	32 \$	8 \$	16 \$	(49) \$	(135) \$	29 \$	32 \$	(12) \$	(16) \$	(102) \$
BAILALA ¹⁾	205	40	72	20	-	337	105	33	66	-	4	208
BAILALA, avant les charges exceptionnelles ¹⁾	197	40	72	20	-	329	105	33	66	-	4	208

1) Consulter la section 20 « Mesures financières hors PCGR » dans ce Rapport de gestion pour obtenir un rapprochement du BAILALA et du bénéfice (perte) d'exploitation.

ACE a déclaré un bénéfice d'exploitation de 73 M\$ pour le quatrième trimestre de 2006, soit une amélioration de 107 M\$ contre la perte d'exploitation de 34 M\$ enregistrée au cours de la même période en 2005. Si on soustrait les charges exceptionnelles, le bénéfice d'exploitation a augmenté de 99 M\$ par rapport à 2005.

Sur une base consolidée, le BAIIALA a augmenté de 129 M\$ au quatrième trimestre de 2006 par rapport à la même période en 2005. Si on soustrait les charges exceptionnelles, le BAIIALA a augmenté de 121 M\$ par rapport au quatrième trimestre de 2005. Le BAIIALA a enregistré une hausse dans tous les secteurs isolables. Au quatrième trimestre de 2006, les secteurs de Services Air Canada, Aéroplan, Jazz et ACTS ont affiché des gains au chapitre du BAIIALA de l'ordre de 100 M\$, 7 M\$, 6 M\$ et 20 M\$, respectivement, par rapport au même trimestre en 2005.

Les charges hors exploitation se sont élevées à 27 M\$ au quatrième trimestre de 2006, alors que celles-ci se chiffraient à 88 M\$ au quatrième trimestre de 2005. Au quatrième trimestre de 2006, les intérêts débiteurs nets ont diminué de 15 M\$ par rapport à ceux de la même période en 2005. Une augmentation des intérêts débiteurs, alimentée essentiellement par les opérations de financement de nouveaux appareils, a été plus qu'annulée par les intérêts capitalisés liés à l'achat des appareils de Boeing et la hausse des intérêts créditeurs issue de soldes de caisse et de taux d'intérêt moyens plus élevés.

Au quatrième trimestre de 2006, les pertes liées à la réévaluation d'éléments monétaires libellés en devises se chiffrent à 105 M\$, pertes attribuables à la faiblesse du dollar canadien au 31 décembre 2006 par rapport à sa valeur au 30 septembre 2006. Pour la même période en 2005, les pertes de change sur les éléments monétaires libellés en devises se chiffraient à 11 M\$.

Le quatrième trimestre de 2006 se solde par une perte nette de 49 M\$ ou 0,48 \$ par action diluée, contre une perte nette de 102 M\$ ou 1,01 \$ par action diluée pour la même période en 2005.

7.1. Services Air Canada

Les Services Air Canada ont enregistré une perte d'exploitation de 5 M\$ pour le quatrième trimestre de 2006, soit une amélioration de 86 M\$ comparativement à la même période en 2005. Le BAIIALA a augmenté de 100 M\$ au cours du quatrième trimestre de 2005.

Au quatrième trimestre de 2006, les produits passages réseau ont progressé de 122 M\$ ou 6 % par rapport à la période correspondante de 2005, traduisant en cela l'amélioration du rendement unitaire et du trafic à l'échelle du réseau par suite d'une hausse de la demande. L'amélioration de 1 % du rendement à l'échelle du réseau au quatrième trimestre de 2006 par rapport à la même période en 2005 s'explique principalement par les augmentations de tarifs liées au prix du carburant et à l'augmentation des suppléments carburant visant à compenser la hausse du prix du carburant et, dans une moindre mesure, par la majoration du tarif de la classe Affaires. Cette augmentation du rendement unitaire est en partie annulée par l'incidence négative de l'appréciation du dollar canadien sur les produits tirés des lignes internationales, transfrontalières et intérieures. Au quatrième trimestre de 2006, le trafic s'est accru de 5 %, en regard d'une capacité de 4 % supérieure à celle de la même période en 2005, ce qui s'est traduit par une augmentation de 1,1 point du coefficient d'occupation. Les PPSMO ont affiché une hausse de 2 % par rapport au quatrième trimestre de 2005, en raison d'une croissance du rendement ainsi que d'une amélioration du coefficient d'occupation à l'échelle du réseau.

Les produits fret du quatrième trimestre de 2006 ont diminué de 11 M\$ ou 6 % par rapport à ceux du même trimestre de 2005. Le trafic à l'échelle du réseau a baissé de 4 % et le rendement unitaire du fret par tonne-mille payante, de 2 %. Le service de fret a été réduit de trois avions-cargos MD-11 nolisés à deux appareils à partir du mois de novembre 2006 plutôt que les trois avions-cargos MD-11 utilisés au cours du quatrième trimestre de 2005.

Au quatrième trimestre de 2006, les autres produits ont grimpé de 33 M\$ ou 23 % par rapport à la même période en 2005, et comprennent les produits plus élevés de Vacances Air Canada, la hausse des frais d'annulation de vols et de modification de réservations, des produits liés au programme d'achat à bord ainsi que d'autres produits divers.

Les charges d'exploitation au quatrième trimestre de 2006 se sont accrues de 58 M\$ ou 2 % par rapport à la période correspondante de 2005. Le coût unitaire, mesuré en charges d'exploitation par SMO, a diminué de 1 % au cours du quatrième trimestre par rapport à celui de 2005.

Les augmentations au titre des charges d'exploitation comprennent les salaires; le carburéacteur; les redevances aéroportuaires et de navigation; la maintenance, matières et fournitures d'avions; les coûts de propriété, qui regroupent les frais de location d'avions, la charge d'amortissement et de désuétude; et les frais liés à l'achat de capacité versés à Jazz. Les frais liés à l'achat de capacité versés à Jazz se sont accrues de 30 M\$ ou 15 %, par suite de l'ajout de 12 appareils au parc d'appareils en service de Jazz visés par le CAC de Jazz et de l'augmentation de la capacité en SMO de 26 % pour les vols exploités par Jazz. Au quatrième trimestre de 2006, la charge liée à la maintenance, aux matières et aux fournitures pour les avions a connu une augmentation de 25 M\$ ou 14 %, en grande partie en raison des activités accrues de maintenance cellule portant sur les appareils 767 de Boeing et dans une moindre part de celles portant sur les A320 d'Airbus, vu la programmation du cycle de maintenance. Ont également joué dans la hausse des coûts, les activités accrues d'entretien moteurs portant sur les A320 et les A340 d'Airbus ainsi que les charges découlant de la nécessité de respecter des conditions minimales de restitution de certains appareils en location à court terme et des frais de restitutions futures d'appareils à leurs locataires. Les coûts de propriété ont augmenté de 14 M\$ au cours du quatrième trimestre de 2006 et tenaient compte de nouvelles hypothèses relatives à la valeur résiduelle de certains appareils et de l'ajout de 16 avions d'Embraer au parc d'appareils en service d'Air Canada. Par ailleurs, cette augmentation des coûts de propriété est en partie compensée du fait des appareils rendus aux locataires et de la fin des contrats de location, de la cession de dix CRJ100 à Jazz, qui a eu pour effet de transférer le coût de propriété à la catégorie de charge représentée par l'achat de capacité, du retranchement d'un avion-cargo MD-11 et de l'incidence du raffermissement du dollar canadien pour ce qui concerne les locations d'avions.

Les charges hors exploitation se sont élevées à 52 M\$ au quatrième trimestre de 2006, alors que celles-ci se chiffraient à 86 M\$ au quatrième trimestre de 2005. L'augmentation des intérêts débiteurs de 14 M\$, stimulée essentiellement par les opérations de financement de nouveaux appareils, a été plus que compensée par les intérêts capitalisés liés à l'achat des appareils 777 et 787 de Boeing et par la hausse des intérêts créditeurs attribuable à des soldes de caisse et taux d'intérêt moyens plus élevés.

Au quatrième trimestre de 2006, les pertes liées à la réévaluation d'éléments monétaires libellés en devises se chiffrent à 107 M\$, pertes attribuables à la faiblesse du dollar canadien au 31 décembre 2006 par rapport à sa valeur au 30 septembre 2006. Pour la même période en 2005, elles se chiffraient à 11 M\$.

Une perte sectorielle de 144 M\$ a été constatée au quatrième trimestre de 2006, comparativement à une perte sectorielle de 135 M\$ pour la même période en 2005.

7.2. Aéroplan

Pour le quatrième trimestre de 2006, Aéroplan a déclaré un bénéfice d'exploitation de 37 M\$, soit une hausse de 7 M\$ pour le même trimestre en 2005. Le BAIIA a augmenté de 7 M\$ par rapport au quatrième trimestre de 2005. Les augmentations au titre du bénéfice d'exploitation et du BAIIA s'expliquent principalement par une hausse de 37 % des milles échangés et par des périodes d'échange plus intenses.

Les produits d'exploitation pour le quatrième trimestre de 2006 ont augmenté de 54 M\$, ou 35 %, principalement en raison de l'intensification des périodes d'échange de milles et l'augmentation des produits moyens constatés par mille Aéroplan, ainsi que d'une hausse de 3 M\$ au titre des produits liés aux désistements. Ces augmentations ont été en partie annulées par la baisse des produits tirés de la gestion des statuts supérieurs, de la gestion du centre d'appels et des frais de commercialisation répercutés par Air Canada au quatrième trimestre de 2006.

Les charges totales d'exploitation ont augmenté de 47 M\$ ou 38 % au quatrième trimestre de 2006, en raison surtout d'une hausse de 37 M\$ des coûts liés aux primes, ce qui découle de l'accroissement de l'échange de milles. Les autres charges d'exploitation, exclusion faite des coûts liés aux primes, ont augmenté de 10 M\$ par rapport au quatrième trimestre de 2005 en raison, d'une part, de la hausse des coûts de rémunération, et, d'autre part, d'une augmentation des coûts de publicité et de promotion par suite d'activités promotionnelles principalement liées au lancement des Primes Vol ClassiquePlus au quatrième trimestre de 2006 et à la hausse des coûts relatifs aux technologies.

Conformément à sa politique relative à l'examen biennal des désistements, la direction a effectué son examen du facteur de désistement estimatif utilisé pour déterminer le nombre de milles vendus qui ne devraient pas être échangés. Même si rien ne garantit que le facteur de désistement demeurera le même dans l'avenir, en fonction des résultats des études, ce qui comprend l'incidence des modifications du programme annoncées le 16 octobre 2006, mais exclut l'influence éventuelle des nouvelles Primes Vol ClassiquePlus, le facteur de désistement est demeuré inchangé à 17 %. Les données utilisées aux fins des études couvrent la période jusqu'au 31 décembre 2005 et seront mises à jour par la direction en 2007.

Conformément à une modification du contrat de participation et de services commerciaux (le « CPSC ») conclu le 13 octobre 2006, Air Canada a convenu d'augmenter son obligation envers le coût des primes aériennes liée à l'échange des milles Aéroplan gagnés par les membres avant le 1^{er} janvier 2002, qui passera de 103 milliards à 112 milliards. On se reportera à la note 21 afférente aux états financiers consolidés d'ACE pour un complément d'information.

Le 16 octobre 2006, en réponse aux demandes des membres visant l'amélioration des choix de voyages et une plus grande flexibilité des dispositions de voyage, Aéroplan a lancé Primes Vol ClassiquePlus. En vertu de ce programme, les membres Aéroplan ont un accès illimité à l'ensemble des sièges disponibles sur tout le réseau d'Air Canada et d'Air Canada Jazz, que ce soit en classe économique ou Affaires, et ils peuvent également réserver un siège jusqu'à deux heures avant le départ d'un vol si des sièges sont encore disponibles.

Parallèlement, Aéroplan a également annoncé la mise en œuvre de certaines modifications au programme (relatives à l'expiration et à l'accumulation des milles) qui sont entrées en vigueur les 1^{er} janvier 2007 et 1^{er} juillet 2007. Ces modifications visent à inciter les membres à participer activement au programme en accumulant et en échangeant leurs milles.

7.3. Jazz

Au quatrième trimestre de 2006, le bénéfice d'exploitation s'est chiffré à 33 M\$ au titre du CAC de Jazz, alors qu'au quatrième trimestre de 2005 ce poste se chiffrait à 34 M\$, au titre du CAC initial de Jazz. Le BAIIALA pour le quatrième trimestre de 2006 s'est amélioré de 6 M\$ par rapport à la période correspondante de 2005, surtout attribuable à l'augmentation du parc aérien de Jazz, à l'augmentation des heures de vol à contrat en vertu du CAC de Jazz et aux mesures d'économie.

Le CAC de Jazz est entré en vigueur le 1^{er} janvier 2006. Les principales modifications apportées au CAC initial de Jazz portent notamment sur l'extension de sa durée, sur l'augmentation à 133 du nombre d'appareils garantis jusqu'à son échéance, ainsi que sur les frais de Jazz désormais remboursables par Air Canada à des taux majorés au titre des coûts contrôlables, les autres dépenses étant remboursables par Air Canada au coût.

Au quatrième trimestre de 2006, les produits d'exploitation ont grimpé de 48 M\$ ou 16 % par rapport à la même période en 2005. La hausse notable des produits d'exploitation provient de l'ajout net de 14 appareils au parc exploité par Jazz, ce qui a fait monter de 21 % les heures de vol cale à cale par rapport au quatrième trimestre de 2005, et de la hausse des coûts refacturés à Air Canada au titre du CAC de Jazz.

Au quatrième trimestre de 2006, les charges d'exploitation se sont accrues de 49 M\$ ou 18 % par rapport à la même période en 2005 et comprennent une hausse des coûts refacturés de 18 M\$ ou 17 % occasionnée principalement par une capacité de 26 % plus élevée que celle de la période correspondante de 2005. Le coût unitaire constaté au quatrième trimestre de 2006 a décliné de 8 % par rapport à la même période de 2005, en raison notamment d'une augmentation des vols long-courriers, qui font généralement baisser les coûts unitaires par SMO. Exclusion faite de la charge de carburant, le coût unitaire pour le quatrième trimestre de 2006 a baissé de 5 % par rapport à la période correspondante de 2005. L'augmentation du coût unitaire de location d'avions provient, pour l'essentiel, de l'ajout de six CRJ200 au parc aérien et de la cession par Air Canada de dix CRJ100, qui a été en partie contrebalancée par la fin des contrats de location-exploitation de deux appareils Dash-8.

Au quatrième trimestre de 2006, un bénéfice sectoriel de 32 M\$ a été constaté, soit le même qu'au quatrième trimestre de 2005.

7.4. ACTS

ACTS a enregistré un bénéfice d'exploitation de 12 M\$ pour le quatrième trimestre de 2006 comparativement à une perte d'exploitation de 8 M\$ pour la même période en 2005, soit une amélioration de 20 M\$, résultat d'une croissance des produits et de l'accent mis sur l'efficacité opérationnelle.

Les produits d'exploitation se sont accrues de 36 M\$ par rapport au quatrième trimestre de 2005, ce qui reflète une croissance de 12 M\$ d'Air Canada et de 24 M\$ de clients tiers, alors que les volumes de Jazz sont demeurés relativement stables. L'augmentation des produits d'Air Canada provient des divisions de maintenance des cellules et d'entretien moteurs par suite de révisions générales supplémentaires effectuées au quatrième trimestre de 2006, par rapport à la même période en 2005. La croissance des produits liés à des tiers provient d'un plus grand volume de commandes livrées par les divisions d'entretien moteurs et de maintenance des composants, les deux ayant doublé leurs produits par rapport aux niveaux de 2005.

Au quatrième trimestre de 2006, les charges d'exploitation se sont accrues de 16 M\$ par rapport à 2005 afin de soutenir l'augmentation des produits, même si les gains d'efficacité réalisés sur le plan des matières et de la main-d'œuvre ont considérablement réduit les ratios coûts/produits comparativement aux niveaux de 2005.

Un bénéfice sectoriel de 8 M\$ a été constaté au quatrième trimestre de 2006, comparativement à une perte sectorielle de 12 M\$ pour la période correspondante en 2005.

7.5. Éléments non sectoriels et éliminations (« ENSE »)

Les ENSE comprennent les activités non sectorielles et les activités de financement et d'investissement d'ACE. Les ENSE regroupent aussi certains ajustements de consolidation liés aux différences qui peuvent exister entre divers secteurs d'exploitation sur le plan de la constatation des produits. En l'occurrence, ces ajustements de consolidation ont trait aux moments et à la façon dont sont constatés les produits liés aux échanges de milles Aéroplan, ainsi qu'aux moments où sont constatés les produits tirés des services de maintenance assurés par ACTS (à l'achèvement des contrats de services d'entretien moteurs ou de maintenance des composants) par rapport aux moments où Air Canada et Jazz les passent en charges, à savoir une fois que les travaux sont terminés.

Les ajustements de consolidation liés à Aéroplan constatés dans les ENSE visent surtout à corriger les écarts entre les moments où Aéroplan constate ses produits, soit ceux où des milles sont échangés contre une prime-voyage, et les moments prescrits par la méthode comptable de constatation des produits sur une base consolidée, à savoir lorsque le transport faisant l'objet de la prime est assuré. En outre, Aéroplan constate les produits qu'elle tire de l'échange de milles dans les « autres » produits, tandis que, dans les états financiers consolidés d'ACE, elle constate dans les produits « passages » les produits qu'elle tire des milles échangés contre des vols d'Air Canada et de Jazz. Cela donne lieu à l'élimination de certains montants inscrits au titre des « autres » produits Aéroplan dans les ENSE, étant donné que, sur une base consolidée, les milles Aéroplan échangés contre des vols d'Air Canada et de Jazz sont constatés dans les produits « passages ». Il en résulte aussi, dans les ENSE, un ajustement au titre des produits « passages ». Dans les informations sectorielles concernant Aéroplan, le coût constaté par Aéroplan relativement à l'achat de primes est constaté dans les « autres » charges d'exploitation.

Un gain de dilution de 25 M\$ est compris dans les résultats du quatrième trimestre de 2006 au titre des ENSE par suite du premier appel public à l'épargne d'Air Canada. Dans le cadre de cet appel, ACE a fait l'acquisition de certains placements détenus par Air Canada dans ACTS, pour une contrepartie de 673 M\$.

8. Résultats d'exploitation de l'exercice 2006

Le tableau ci-dessous présente les résultats de la Société, les résultats de ses secteurs isolables et certaines mesures non conformes aux PCGR pour les exercices terminés les 31 décembre 2006 et 2005.

	2006						2005					
	Services Air Canada	Aéroplan	Jazz	ACTS	ENSE	Total ACE	Services Air Canada	Aéroplan	Jazz	ACTS	ENSE	Total ACE
Produits d'exploitation												
Produits passages	8 887 \$	- \$	- \$	- \$	82 \$	8 969 \$	8 197 \$	- \$	2 \$	- \$	70 \$	8 269 \$
Produits fret	625	-	-	-	-	625	620	-	-	-	-	620
Autres produits	558	759	7	228	(489)	1 063	537	627	8	187	(418)	941
Produits externes	10 070	759	7	228	(407)	10 657	9 354	627	10	187	(348)	9 830
Produits intersectoriels	169	10	1 374	627	(2 180)	-	155	13	1 013	567	(1 748)	-
	10 239	769	1 381	855	(2 587)	10 657	9 509	640	1 023	754	(2 096)	9 830
Charge exceptionnelle liée aux milles Aéroplan	(102)	-	-	-	-	(102)	-	-	-	-	-	-
	10 137	769	1 381	855	(2 587)	10 555	9 509	640	1 023	754	(2 096)	9 830
Charges d'exploitation												
Salaires et charges sociales	1 816	79	311	331	16	2 553	1 857	71	265	308	16	2 517
Carburant avions	2 544	-	285	1	(284)	2 546	2 197	-	177	1	(177)	2 198
Locations avions	314	-	134	-	(7)	441	341	-	80	-	(4)	417
Redevances aéroportuaires	982	-	178	-	(177)	983	924	-	124	-	(124)	924
Maintenance, matières et fournitures avions	768	-	98	234	(629)	471	693	-	68	174	(568)	367
Amortissement et désuétude	493	14	21	31	17	576	404	8	18	32	20	482
Restauration et fournitures connexes	322	-	15	-	(2)	335	326	-	8	-	-	334
Commissions	237	-	-	-	(1)	236	253	-	-	-	-	253
Frais payés à Jazz au titre du CAC	871	-	-	-	(871)	-	693	-	-	-	(693)	-
Charge exceptionnelle liée à la restructuration de la main-d'œuvre	20	-	-	5	-	25	-	-	-	-	-	-
Autres charges d'exploitation	1 656	536	195	255	(648)	1 994	1 630	459	154	192	(552)	1 883
	10 023	629	1 237	857	(2 586)	10 160	9 318	538	894	707	(2 082)	9 375
Bénéfice d'exploitation (perte)	114	140	144	(2)	(1)	395	191	102	129	47	(14)	455
Produits (charges) hors exploitation												
Intérêts créditeurs	82	20	6	1	11	120	48	6	1	-	11	66
Intérêts débiteurs	(313)	(15)	(8)	(18)	(24)	(378)	(270)	(5)	(16)	(14)	(10)	(315)
Intérêts capitalisés	62	-	(1)	-	-	61	14	-	-	-	-	14
Gain à la vente d'actions de US Airways	-	-	-	-	152	152	-	-	-	-	-	-
Gain (perte) à la vente	-	-	-	-	25	25	-	-	-	-	-	-
Gain de dilution lié à Jazz	-	-	-	-	220	220	-	-	-	-	-	-
Gain de dilution lié à Aéroplan	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	190	190
Perte de dilution liée à Air Canada	(6)	-	-	-	2	(4)	(31)	-	4	-	(1)	(28)
Autres produits (charges) hors exploitation	(16)	(1)	(1)	1	3	(14)	15	(3)	-	-	(24)	(12)
	(191)	4	(4)	(16)	389	182	(224)	(2)	(11)	(14)	166	(85)
Bénéfice (perte) avant les éléments suivants :	(77)	144	140	(18)	388	577	(33)	100	118	33	152	370
Intérêts minoritaires	(12)	-	-	-	(60)	(72)	(13)	-	-	-	(11)	(24)
Écart de change	12	-	-	-	-	12	47	-	-	-	(1)	46
Recouvrement (charge) d'impôts sur les bénéfices	3	-	-	-	(112)	(109)	(21)	-	-	-	(110)	(131)
Bénéfice (perte) de la période	(74) \$	144 \$	140 \$	(18) \$	216 \$	408 \$	(20) \$	100 \$	118 \$	33 \$	30 \$	261
BAIIALA ¹⁾	921	154	299	29	9	1 412	936	110	227	79	2	1 354
BAIIALA, avant les charges exceptionnelles ¹⁾	1 043	154	299	34	9	1 539	936	110	227	79	2	1 354

1) Consulter la section 20 « Mesures financières hors PCGR » dans ce Rapport de gestion pour obtenir un rapprochement du BAIIALA et du bénéfice (perte) d'exploitation.

ACE a inscrit un bénéfice d'exploitation de 395 M\$ en 2006, soit un recul de 60 M\$ par rapport à 2005. Si on soustrait les charges exceptionnelles de 127 M\$, le bénéfice d'exploitation a augmenté de 67 M\$ par rapport à 2005.

En 2006, une charge exceptionnelle de 102 M\$ liée à l'obligation d'Air Canada relativement à l'échange des milles Aéroplan d'avant 2002 et une charge exceptionnelle liée à la restructuration de la main-d'œuvre de 25 M\$ ont été constatées au titre des charges d'exploitation relativement à un programme de réduction de l'effectif non syndiqué.

Sur une base consolidée, le BAIIALA a augmenté de 58 M\$ en 2006 par rapport à 2005. Si on soustrait les charges exceptionnelles, le BAIIALA a augmenté de 185 M\$ par rapport à 2005, traduisant en cela une amélioration dans tous les secteurs sauf ACTS. En 2006, les secteurs des Services Air Canada, Aéroplan et Jazz ont affiché des gains au chapitre du BAIIALA (à l'exclusion des charges exceptionnelles) de l'ordre de 107 M\$, 44 M\$ et 72 M\$, respectivement, par rapport à 2005. Exclusion faite de la charge exceptionnelle liée à la restructuration de la main-d'œuvre de 5 M\$ inscrite au premier trimestre de 2006, le BAIIALA du secteur ACTS a reculé de 45 M\$ par rapport à 2005.

Les produits hors exploitation se sont élevés à 182 M\$, comparativement à des charges hors exploitation de 85 M\$ en 2005. Les intérêts débiteurs nets ont diminué de 38 M\$ par rapport à 2005. L'augmentation des intérêts débiteurs, stimulée essentiellement par les opérations de financement de nouveaux appareils, a été plus que compensée par les intérêts capitalisés liés à l'achat des appareils de Boeing et par la hausse des intérêts créditeurs attribuable à des soldes de caisse et des taux d'intérêt moyens plus élevés. Les résultats de 2006 comprennent un gain de 152 M\$ tiré de la vente d'actions de US Airways, un gain de dilution de 220 M\$ par suite du premier appel public à l'épargne réalisé par ACE et visant les parts du Fonds de revenu Jazz, ainsi qu'un gain de dilution de 25 M\$ par suite du premier appel public à l'épargne d'Air Canada réalisé par ACE.

Les gains tirés de la réévaluation d'éléments monétaires libellés en devises ont atteint 12 M\$ en 2006 et sont attribuables au raffermissement du dollar canadien au 31 décembre 2006 par rapport au 31 décembre 2005. Ces chiffres se comparent à des gains de change sur les éléments monétaires libellés en devises de 46 M\$ en 2005.

Le bénéfice net de 2006 s'est élevé à 408 M\$ ou 3,80 \$ par action diluée, contre 261 M\$ ou 2,48 \$ par action diluée pour la même période en 2005.

8.1. Services Air Canada

Pour l'exercice 2006, le secteur Services Air Canada a inscrit un bénéfice d'exploitation de 114 M\$, soit une diminution de 77 M\$ par rapport au bénéfice d'exploitation de 191 M\$ affiché en 2005. Si on soustrait les charges exceptionnelles de 122 M\$ liées aux milles Aéroplan et à la restructuration de la main-d'œuvre, il s'agit d'une augmentation de 45 M\$ par rapport à 2005. Le BAIIALA a décréu de 15 M\$ par rapport à 2005. Sans les charges exceptionnelles liées aux milles Aéroplan et à la restructuration de la main-d'œuvre, il s'agit en réalité d'un gain de 107 M\$ comparativement à 2005.

En 2006, les produits passages réseau ont progressé de 690 M\$ ou 8 %, ce qui traduit de meilleurs résultats sur le plan du rendement à l'échelle du réseau et du nombre de passagers attribuables à une demande plus forte. L'amélioration de 3 % du rendement à l'échelle du réseau en 2006 s'explique principalement par les augmentations de tarif liées au carburant et des suppléments carburant destinés à compenser la hausse du coût du carburant. L'augmentation du rendement unitaire s'explique également par la majoration du tarif de la classe Affaires. L'incidence des majorations tarifaires liées au carburant, des suppléments carburant et de la majoration du tarif de la classe Affaires a été en partie annulée par l'incidence négative de l'appréciation du dollar canadien pour les produits tirés des lignes internationales, des lignes transfrontalières et des lignes intérieures, qui s'élevaient à quelque 200 M\$ en 2006. La menace terroriste du 10 août 2006 au Royaume-Uni et le resserrement consécutif des mesures de sûreté ont eu des répercussions négatives en 2006. En 2006, le trafic s'est accru de 5 % en regard d'une augmentation de capacité annuelle de 4 %, ce qui a fait progresser le coefficient d'occupation de 0,7 % par rapport à 2005. Les PPSMO ont affiché une hausse de 4 % par rapport à 2005, essentiellement en raison d'une amélioration du rendement à l'échelle du réseau et en partie attribuable à la hausse du coefficient d'occupation.

Les produits fret se sont accrus de 5 M\$, ou 1 %, par suite de la croissance de 4 % du trafic marchandises, qui a été en partie annulée par un recul de 3 % du rendement unitaire par tonne-mille payante. Les produits fret de 2005 se sont accrus de 28 M\$, une hausse qui s'est principalement concentrée sur les lignes transpacifiques au premier semestre de 2006, pendant lequel des avions-cargos MD-11 supplémentaires ont été mis en service. En novembre 2006, Air Canada a réduit le nombre de ses avions-cargos de trois à deux avions-cargos MD-11.

Les autres produits ont grimpé de 35 M\$ ou 5 % par rapport à 2005. Les frais d'annulation de vols et de modification de réservations, les produits liés au programme d'achat à bord ainsi que les autres produits de diverses provenances ont également connu des hausses de produits.

Les charges d'exploitation ont augmenté de 705 M\$, ou 8 %, en grande partie du fait d'une croissance de 4 % de la capacité jumelée à une augmentation de 347 M\$, ou 16 %, de la charge de carburant. En 2006, le coût unitaire a augmenté de 4 % par rapport à 2005. Exclusion faite de la charge de carburant et de la charge exceptionnelle liée à la restructuration de la main-d'œuvre, le coût unitaire s'est accru de 1 % par rapport à 2005.

Les augmentations au titre des charges d'exploitation comprennent les salaires, le carburéacteur, les coûts de propriété, qui regroupent les frais de location d'avions, la charge d'amortissement et de désuétude, les redevances aéroportuaires et de navigation, la maintenance, matières et fournitures d'avions et les frais liés à l'achat de capacité versés à Jazz. Les frais payés à Jazz au titre du CAC de Jazz se chiffrent à 871 M\$, contre 693 M\$ pour l'exercice 2005, au titre du CAC initial de Jazz. Les hausses observées en 2006 s'expliquent principalement par une augmentation de 27 % des heures de vol cale à cale par rapport à 2005. La capacité en SMO des appareils exploités par Jazz a progressé de 51 % par rapport à l'exercice de 2005. La charge de maintenance, matières et fournitures avions de l'exercice 2006 s'est accrue de 75 M\$ en raison surtout de la hausse des coûts de maintenance de la flotte d'A320 d'Airbus et, dans une moindre part, des coûts de maintenance de la flotte de 767 de Boeing. Les autres augmentations des coûts de maintenance moteurs sont attribuables à l'accroissement des opérations d'entretien des A340 d'Airbus et à une augmentation globale des prix des moteurs. Parmi les facteurs responsables de cette augmentation par rapport à 2005, notons également un ajout aux provisions pour fins de maintenance, à savoir la nécessité de respecter des conditions minimales de rendu de certains appareils en location à court terme, et

des frais futurs liés aux appareils rendus à leurs locataires. Les coûts de propriété se sont accrus de 62 M\$ en 2006. La hausse de ces coûts a été établie en tenant compte des nouvelles hypothèses relatives à la valeur résiduelle de certains appareils, de l'ajout de 16 appareils d'Embraer au parc d'appareils en service d'Air Canada et de l'augmentation du nombre d'avions-cargos MD-11 en service au premier semestre de 2006, lequel a été contrebalancé en partie par la cession de 10 CRJ100 au parc de Jazz, par l'incidence du raffermissement du dollar canadien sur les locations d'avions et par l'effet des appareils rendus et des résiliations de contrats de location d'avions. En 2006, les redevances aéroportuaires et de navigation se sont accrues de 58 M\$, par suite surtout d'une hausse des départs de 6 % ainsi que de la majoration des droits d'atterrissage et des redevances générales principalement à l'Aéroport international Pearson de Toronto.

Les baisses au titre des charges d'exploitation comprennent les charges sociales, les commissions et la charge de restauration et de fournitures connexes. Les charges sociales ont diminué de 35 M\$ ou 8 % par rapport à l'exercice 2005, surtout en raison de la baisse des avantages complémentaires de retraite, contrebalancée en partie par une hausse de la charge de retraite par suite de l'application d'un taux d'actualisation moins élevé aux obligations de retraite et à un ajustement favorable de 8 M\$ lié à l'évaluation de la charge d'indemnisation des accidentés du travail au quatrième trimestre de 2006. Les commissions versées ont diminué de 16 M\$, ou 6 % en 2006, en regard d'une croissance de 8 % des produits passages et fret combinés, en raison essentiellement de la révision à la baisse du barème de commission, conjuguée à d'autres mesures commerciales visant à réduire le versement de commissions qui ont plus qu'annulé l'augmentation liée au volume de ventes.

En 2006, les charges hors exploitation se chiffrent à 191 M\$, comparativement à des charges hors exploitation de 224 M\$ pour 2005. En 2006, les intérêts débiteurs nets ont diminué de 39 M\$ par rapport à 2005. L'augmentation des intérêts débiteurs, stimulée essentiellement par les opérations de financement de nouveaux appareils, a été plus qu'annulée par les intérêts capitalisés liés à l'achat d'appareils 777 et 787 de Boeing et par la hausse des intérêts créditeurs attribuable à des soldes de caisse et taux d'intérêt moyens plus élevés.

En 2006, les gains tirés de la réévaluation d'éléments monétaires libellés en devises se chiffraient à 12 M\$ et proviennent surtout du raffermissement du dollar canadien au 31 décembre 2006 par rapport au 31 décembre 2005. Ces chiffres se comparent à des gains de change de 47 M\$ constatés en 2005.

Une perte sectorielle de 74 M\$ a été constatée en 2006, comparativement à une perte sectorielle de 20 M\$ en 2005.

8.2. Aéroplan

Pour l'exercice 2006, Aéroplan a déclaré un bénéfice d'exploitation de 140 M\$, comparativement à 102 M\$ en 2005, soit une hausse de 38 M\$. Le BAIIA a augmenté de 44 M\$ par rapport à 2005. Les augmentations au titre du bénéfice d'exploitation et du BAIIA s'expliquent principalement par une hausse de 11 % des milles échangés et par des périodes d'échange plus intenses conjuguées à une amélioration de la marge.

Les produits d'exploitation pour 2006 ont augmenté de 129 M\$, ou 20 %, en raison surtout de l'intensification des périodes d'échange de milles et de l'accroissement des recettes passagers moyennes par mille Aéroplan. En 2006, cette croissance a été comptabilisée comme une augmentation de 126 M\$ comprenant une hausse de 12 M\$ au titre des produits liés aux désistements, et s'explique par l'accroissement du nombre de milles vendus. Ont également contribué à cette augmentation la hausse du prix moyen de vente cumulatif par mille Aéroplan, par suite de majorations contractuelles, ainsi que la croissance des autres produits, comprenant essentiellement les frais facturés aux membres, notamment les frais liés au programme de transfert de milles et les frais de réservation, de modification et d'annulation. Ces augmentations ont été en partie annulées par la baisse des produits tirés de la gestion des statuts supérieurs, de la gestion du centre d'appels et des frais de commercialisation répercutés par Air Canada.

Les charges d'exploitation ont augmenté de 91 M\$, ou 17 %, en 2006. Cette hausse s'explique par l'augmentation nette de 68 M\$ des coûts liés aux primes, attribuable à l'intensification des périodes d'échanges de milles et à un plus grand nombre de milles Aéroplan échangés, soit 85 M\$, hausse en partie

annulée par une baisse de 17 M\$ liée à la diminution du coût moyen par mille échangé contre des primes-voyages aériens principalement. La baisse des coûts est attribuable à l'évolution de l'éventail de primes faisant l'objet d'échanges et à la hausse des échanges contre des primes non aériennes. Durant l'exercice 2006, la charge d'amortissement s'est accrue de 6 M\$, en raison surtout de la hausse de l'amortissement de logiciels à mesure que les projets, jusque-là en cours de développement, ont été mis en service. Les autres charges d'exploitation, excluant l'amortissement, se sont accrues de 17 M\$ par rapport à 2005, en raison de la hausse des coûts de rémunération, y compris les charges de rémunération à base d'actions et les coûts des indemnités de départ; une augmentation des honoraires de services-conseils et autres frais, incluant les dépenses d'une société inscrite en Bourse et la conformité avec les lois sur les valeurs mobilières; une hausse des coûts d'entretien des technologies de l'information découlant de la mise en service de projets jusque-là en développement; et une augmentation des coûts de publicité et de promotion par suite d'activités promotionnelles, principalement liées au lancement des Primes Vol ClassiquePlus.

8.3. Jazz

En 2006, le bénéfice d'exploitation s'est chiffré à 144 M\$ au titre du CAC de Jazz, par rapport à un bénéfice d'exploitation de 129 M\$ en 2005 au titre du CAC initial de Jazz. Le BAIIALA de 2006 s'est accru de 72 M\$ par rapport à 2005. La hausse du bénéfice d'exploitation et du BAIIALA en 2006 est surtout attribuable à l'augmentation du parc de Jazz, conformément au programme de Jazz visant à hausser sa part relative de la capacité en SMO en Amérique du Nord, à l'augmentation des heures de vol à contrat en vertu du CAC de Jazz et aux mesures d'économie.

Le CAC de Jazz est entré en vigueur le 1^{er} janvier 2006. Les principales modifications apportées au CAC initial de Jazz comprennent notamment : la prolongation de sa durée, un nombre plus élevé d'avions couverts, le minimum garanti étant fixé à 133 appareils pour toute la durée du contrat, ainsi que des dispositions prévoyant que les frais de Jazz seront désormais remboursables par Air Canada à des taux majorés au titre des coûts contrôlables, les autres dépenses étant remboursables au coût par Air Canada.

Les produits d'exploitation pour 2006 ont augmenté de 358 M\$ ou 35 % par rapport à 2005. La hausse notable des produits provient de l'ajout net de 14 appareils au parc exploité par Jazz, ce qui a fait monter de 27 % les heures de vol cale à cale par rapport à 2005, et de la hausse des coûts refacturés à Air Canada au titre du CAC de Jazz.

Les charges d'exploitation se sont accrues de 343 M\$ ou 38 % par rapport à 2005 et comprennent une hausse des coûts refacturés de 177 M\$ ou 55 %, conséquence surtout d'une augmentation de la capacité de 51 %. Le coût unitaire pour 2006 a décliné de 12 %, comparativement à 2005, en raison notamment d'une augmentation des vols long-courriers, qui font généralement baisser les coûts unitaires par SMO. Exclusion faite de la charge de carburant, le coût unitaire pour 2006 a diminué de 10 %. Des réductions du coût unitaire ont été réalisées dans toutes les catégories de dépenses, à l'exception de la charge de carburant et des locations d'avions. L'augmentation du coût unitaire de location d'avions provient, pour l'essentiel, de l'ajout de six CRJ200 au parc aérien et de la cession par Air Canada de dix CRJ100, qui a été en partie contrebalancée par la fin des contrats de location-exploitation de deux appareils Dash-8.

Un bénéfice sectoriel de 140 M\$ a été constaté en 2006, comparativement à un bénéfice sectoriel de 118 M\$ en 2005.

8.4. ACTS

ACTS a constaté des produits d'exploitation de 855 M\$ en 2006, en hausse de 101 M\$ par rapport à 2005 grâce à l'accroissement de la capacité de production. La croissance des produits par rapport à 2005 s'est opérée au sein des trois divisions (cellules, moteurs et composants) et dans l'ensemble des portefeuilles des clients. Les produits tirés d'Air Canada, de Jazz et de tiers se sont accrues de 36 M\$, 24 M\$ et 41 M\$, respectivement.

En 2006, les charges d'exploitation ont augmenté de 150 M\$ par rapport à 2005. En plus des charges variables liées à l'augmentation du volume, des charges non récurrentes de 11 M\$ ont été constatées au premier trimestre de 2006. Ces charges incluaient une charge exceptionnelle liée à la restructuration de la main-d'œuvre de 5 M\$ et des ajustements nets défavorables de 6 M\$ pour l'exercice 2005. L'augmentation des coûts liés à la charge salariale pour soutenir l'accroissement de capacité, les hausses du coût des matières résultant de plus nombreux remplacements de pièces de moteur à durée de vie limitée, la sous-traitance d'activités de maintenance d'appareils et les dépenses visant à appuyer des initiatives stratégiques liées à la croissance future d'entreprises sont d'autres facteurs qui ont contribué à l'augmentation annuelle.

Une perte d'exploitation de 2 M\$ a été inscrite en 2006, comparativement à un bénéfice d'exploitation de 47 M\$ en 2005, soit une baisse de 49 M\$. Le fait de miser, au cours du deuxième semestre de 2006, sur les attributs des produits, l'efficacité opérationnelle et la renégociation des contrats auprès des clients et des fournisseurs a permis à ACTS d'améliorer considérablement ses résultats aux troisième et quatrième trimestres.

Une perte sectorielle de 18 M\$ a été constatée en 2006, contre un bénéfice sectoriel de 33 M\$ en 2005.

8.5. Éléments non sectoriels et éliminations (« ENSE »)

Les résultats de 2006 liés aux ENSE comprennent un gain de 152 M\$ relativement à la vente d'actions de US Airways. Les résultats de 2006 comprennent aussi un gain de dilution de 220 M\$ par suite du premier appel public à l'épargne d'ACE visant le Fonds de revenu Jazz et un gain de dilution de 25 M\$ attribuable au premier appel public à l'épargne d'Air Canada réalisé par ACE. Les résultats de 2005 comprennent aussi un gain de dilution de 190 M\$ par suite du premier appel public à l'épargne d'ACE visant le Fonds de revenu Aéroplan et des charges de 29 M\$ relativement à l'extinction de la facilité de crédit accordée par General Electric.

9. Résultats consolidés

9.1. Actif consolidé

L'actif consolidé a augmenté, passant de 11,8 G\$ au 31 décembre 2005 à 13,4 G\$ au 31 décembre 2006. L'actif du secteur des Services Air Canada constitue plus de 80 % de l'actif consolidé.

L'importante croissance de l'actif consolidé en 2006 a été constatée au titre de la trésorerie et des placements à court terme qui ont augmenté de 997 M\$, essentiellement en raison des premiers appels publics à l'épargne visant les parts d'Air Canada et de Jazz, ainsi que de la vente de la majorité des parts de US Airways. Au 31 décembre 2006, la trésorerie et les placements à court terme consolidés s'élevaient à 3,2 G\$. Les immobilisations corporelles ont augmenté à 495 M\$, une hausse qui s'explique principalement par l'acquisition d'appareils en 2006.

Les actifs incorporels ont été touchés par suite de la reprise d'une provision pour moins-value des actifs d'impôts. La Société a déterminé qu'il est plus probable qu'improbable que certains actifs d'impôts futurs, au montant de 575 M\$, duquel un montant 504 \$ a été contrebalancé par une provision pour moins-value, se matérialiseront au moyen d'une combinaison de reprises d'écarts temporaires et de bénéfices imposables. Le plan d'arrangement qui a été approuvé le 5 octobre 2006 a servi en partie de base à l'évaluation de la direction au titre de la matérialisation attribuable à l'utilisation des actifs d'impôts futurs visés par la distribution des parts d'Aéroplan. Il convient de se reporter à la note 24 afférente aux états financiers consolidés d'ACE pour de plus amples renseignements.

Outre le montant repris sur la provision pour moins-value, une réduction des actifs incorporels (au prorata) de 504 M\$ a été constatée d'après la valeur comptable des actifs d'impôts futurs qui existaient au moment de l'adoption de la comptabilité nouveau départ, un montant de 16 M\$ a été comptabilisé à titre de recouvrement d'impôt dans l'état consolidé des résultats d'ACE pour ce qui est des actifs d'impôts futurs survenus après le passage à la comptabilité nouveau départ, un montant de 12 M\$ a été constaté à titre d'économie d'impôts pour l'exercice en cours, et un montant de 43 M\$ a été constaté à titre d'économie d'impôts différée liée à la hausse du taux d'imposition en vigueur applicable à certains actifs d'impôts futurs de la Société. Cette économie différée est constatée dans les créditeurs et charges à payer et sera contrepassée à titre de produit au moment de la matérialisation des actifs d'impôts futurs sous-jacents. La Société a déterminé qu'il est plus probable qu'improbable que les actifs d'impôts futurs de 1 511 M\$ ne soient pas recouvrables et qu'ils continuent d'être contrebalancés par une provision pour moins-value. Toutefois, les réductions d'impôts futurs à l'origine des actifs d'impôts futurs demeurent disponibles pour utilisation ultérieure en réduction du bénéfice imposable.

9.2. Dette et obligations consolidées au titre des contrats de location-acquisition

Dette

Au 31 décembre 2006, la dette à long terme et les obligations consolidées au titre des contrats de location-acquisition, y compris la part à court terme, s'élevaient à 4,1 G\$, en hausse de 318 M\$ par rapport au 31 décembre 2005. Le tableau ci-après résume la dette à long terme et les obligations consolidées au titre des contrats de location-acquisition par entité/secteur. L'augmentation de la dette à long terme s'explique en grande partie par le financement des appareils d'Embraer par Air Canada et une reprise de 115 M\$ par Jazz de sa nouvelle facilité de crédit.

(en millions de dollars)	2006	2005
Obligations convertibles de premier rang d'ACE	263	247
Services Air Canada :		
Dette directe	1 052	696
Dettes consolidées au titre de la NOC-15 ^{1) 2)}	1 110	1 178
Obligations au titre des contrats de location-acquisition	1 281	1 365
Aéroplan	300	300
Jazz	115	14
Autres	5	8
Total consolidé	4 126	3 808

1) Consolidation des entités à détenteurs de droits variables (« NOC-15 ») du Manuel de l'ICCA.

2) Comprend les paiements sur le capital à l'échéance des contrats auprès d'entités de location d'avions ou de réacteurs consolidées au titre de la NOC-15, avant prise en compte de la juste valeur prévue des avions ou réacteurs à l'échéance des contrats respectifs.

Le tableau ci-après résume, en date du 31 décembre 2006, les obligations de la Société concernant les remboursements du capital de sa dette à long terme et des obligations au titre des contrats de location-acquisition, et au titre de la dette liée à la location d'avions ou de réacteurs, et sociétés d'avitaillement, consolidées comme des EDDV en vertu de la NOC-15.

(en millions de dollars)	2007	2008	2009	2010	2011	Par la suite
Dette directe de la Société	67	85	485	55	70	973
Dette consolidée au titre de la NOC-15	120	117	60	118	248	447
Remboursement sur le capital des obligations au titre des contrats de location-acquisition	180	179	92	90	87	653
Total consolidé	367	381	637	263	405	2 073

Obligations au titre des contrats de location-acquisition

Par suite de l'adoption de la NOC-15, la Société a consolidé les sociétés de location d'avions et de réacteurs dont les contrats de location étaient auparavant comptabilisés à titre de contrats de location-exploitation. Au 31 décembre 2006, les paiements minimaux de loyer futurs au titre des contrats existants de location d'appareils et d'autres biens, compte non tenu des contrats comptabilisés à titre de contrats de location-exploitation et d'entités à détenteurs de droits variables (« EDDV »), se chiffraient à 3,0 G\$, comparativement à 3,4 G\$ au 31 décembre 2005. On se reportera au tableau ci-après pour un complément d'information sur les paiements minimaux de loyer futurs au titre des contrats de location-exploitation existants de la Société.

Le tableau ci-après résume, en date du 31 décembre 2006, les paiements de loyer minimaux futurs de la Société au titre de contrats de location existants.

(en millions de dollars)	2007	2008	2009	2010	2011	Par la suite
Services Air Canada						
Contrats de location-exploitation d'avions ¹⁾	403	334	304	269	200	1 072
Autres immobilisations	53	46	32	27	24	140
Total Services Air Canada	456	380	336	296	224	1 212
Jazz						
Contrats de location-exploitation d'avions	3	1	1	1	-	-
Autres immobilisations	13	12	11	7	1	3
Total Jazz	16	13	12	8	1	3
Total consolidé	472	393	348	304	225	1 215

1) Comprend les appareils loués et sous-loués à Jazz.

9.3. Capital social et autres capitaux propres

Au 31 décembre 2006, les actions ordinaires émises et en circulation d'ACE, ainsi que les autres actions ordinaires pouvant être émises en vertu d'actions privilégiées convertibles, d'obligations convertibles et d'options sur actions, s'établissaient comme suit :

	Nombre d'actions (en milliers)
	Au 31 décembre 2006
Actions ordinaires émises et en circulation	
Actions à droit de vote variable de catégorie A	79 499
Actions à droit de vote de catégorie B	22 772
Actions bloquées	-
Total des actions ordinaires émises et en circulation	102 271

	Nombre d'actions (en milliers)
	Au 31 décembre 2006
Actions ordinaires pouvant être émises	
Actions privilégiées convertibles	10 747
Obligations convertibles	7 354
Options sur actions	3 598
Total des actions ordinaires pouvant être émises	21 699

	Nombre d'actions (en milliers)
	Au 31 décembre 2006
Total des actions ordinaires en circulation et pouvant être émises	123 970

Dans le cadre de la distribution spéciale de parts du Fonds de revenu Aéroplan à ses actionnaires à la date de référence, le 10 janvier 2007, le taux de conversion de 4,25 % sur les obligations convertibles de premier rang d'ACE échéant en 2035 (obligations convertibles) a été ajusté, ce qui devrait se traduire par la conversion des obligations en 9,1 millions d'actions. De même, le nombre d'options sur actions d'ACE en cours a été ajusté. Ces ajustements ne concernent pas le nombre d'actions ordinaires pouvant être émises présentées dans le tableau ci-dessus.

Au 31 décembre 2006, le capital social d'ACE était comme suit :

	Au 31 décembre 2006
Capital social	
Actions ordinaires	2 188
Actions privilégiées convertibles	117
Obligations convertibles	92
	2 397
Ajustement aux capitaux propres	(1 655)
	742

Conformément à la comptabilité nouveau départ, le solde des capitaux propres après une réévaluation intégrale est ajusté à la valeur nette des actifs et passifs identifiables.

En 2006, par suite de l'examen des provisions en cours enregistrées au moment de l'issue de l'instance en vertu de la LACC le 30 septembre 2004, il a été déterminé qu'une part de la provision, de 38 M\$ (23 M\$ liés aux programmes de main-d'œuvre), ne serait plus requise. Le montant repris a été porté aux capitaux

propres, étant donné que les montants étaient liés aux provisions établies avant l'application de la comptabilité nouveau départ.

On se reportera à la note 12 des états financiers consolidés et vérifiés d'ACE pour obtenir de plus amples renseignements au sujet des actions ordinaires, des actions privilégiées convertibles et des obligations convertibles d'ACE.

9.4. Liquidités et fonds de roulement

La Société maintient des fonds considérables sous forme de trésorerie et de placements à court terme et s'assure l'accès à des fonds supplémentaires en vertu de différentes facilités de crédit. Au 31 décembre 2006, la Société disposait de 3 178 M\$ sous forme de trésorerie, d'équivalents de trésorerie et de placements à court terme, et avait un fonds de roulement positif de 1 086 M\$. Par rapport au 31 décembre 2005, la trésorerie, les équivalents de trésorerie (dont 313 M\$ étaient détenus par ACE) et les placements à court terme se sont accrus de 997 M\$ et le fonds de roulement a augmenté de 743 M\$.

Au 31 décembre 2006, les facilités de crédit inutilisées dont disposaient Air Canada, Aéroplan et Jazz étaient respectivement de 400 M\$, 175 M\$ et 35 M\$.

9.5. Flux de trésorerie consolidés

Au quatrième trimestre de 2006, les flux de trésorerie liés à l'exploitation ont baissé de 23 M\$, principalement à la suite de la capitalisation au titre des régimes de retraite de 146 M\$ au quatrième trimestre de 2006, comparée à 76 M\$ au quatrième trimestre de 2005, partiellement contrebalancée par l'amélioration des résultats d'exploitation.

Les flux de trésorerie liés à l'exploitation ont augmenté de 57 M\$ en 2006, principalement du fait de l'amélioration des résultats d'exploitation avant les charges exceptionnelles liées aux milles Aéroplan et à la restructuration de la main-d'œuvre, contrebalancée par la capitalisation au titre des régimes de retraite, ce qui explique l'augmentation de 171 M\$ en 2006.

En 2006, comme il est indiqué à la section 6 du présent Rapport de gestion, la Société a vendu des actions d'Air Canada et des parts du Fonds de revenu Jazz. Le produit net de l'offre d'actions d'Air Canada était de 491 M\$, déduction faite des frais de placement de 34 M\$. Le produit net de l'offre de parts de Jazz, incluant le produit de l'exercice de l'option pour attributions excédentaires, était de 232 M\$, déduction faite des frais de placement de 18 M\$. Au moment de la clôture du premier appel public à l'épargne, Jazz a tiré un produit net de 113 M\$ en vertu d'une nouvelle facilité de crédit à terme.

Les emprunts liés aux appareils se sont chiffrés à 76 M\$ au quatrième trimestre de 2006 et à 397 M\$ en 2006 et sont principalement liés à la livraison de trois appareils d'Embraer au cours du quatrième trimestre et de 16 appareils d'Embraer depuis le début de l'exercice. Les paiements programmés et autres versements sur la dette et les obligations au titre des contrats de location-acquisition se chiffraient 71 M\$ pour le quatrième trimestre de 2006 et à 278 M\$ pour l'exercice 2006.

En 2006, ACE a cédé 4,5 millions d'actions de sa participation dans US Airways. Le produit net tiré de la vente s'élevait approximativement à 232 M\$.

Les nouvelles immobilisations corporelles totalisaient 228 M\$ au quatrième trimestre de 2006 et 920 M\$ en 2006. Ces nouvelles immobilisations comprennent 89 M\$ liés à l'achat de trois appareils d'Embraer au cours du quatrième trimestre de 2006 et 481 M\$ liés aux 16 appareils d'Embraer en 2006. Les autres ajouts aux immobilisations, liés au programme de réaménagement des cabines et à l'installation de systèmes de divertissements à bord de la flotte de CRJ705 de Jazz, se chiffraient à 50 M\$ au quatrième trimestre de 2006 et à 148 M\$ en 2006. En outre, les acomptes versés sur les appareils de Boeing en commande s'élevaient à 44 M\$ en 2006.

9.6. Dépenses en immobilisations

Le tableau ci-après présente les projections des secteurs isolables d'ACE pour les années 2007 à 2011 en ce qui concerne les dépenses en immobilisations prévues et engagées, déduction faite du financement.

Projections de dépenses en immobilisations prévues et engagées, déduction faite du financement ¹⁾	2007	2008	2009	2010	2011
Services Air Canada					
Projections de dépenses prévues et engagées	2 390 \$	1 751 \$	606 \$	1 081 \$	1 022 \$
Projections de financement prévues et engagées	(1 533)	(1 293)	(302)	(834)	(732)
Services Air Canada, montant net ²⁾	857	458	304	247	290
Jazz	27	28	23	23	23
Aéropian	20	20	20	20	20
ACTS	71	44	35	27	27
	975	550	382	317	360
Éliminations inter-sociétés	(92)	(19)	-	-	-
Total consolidé	883	531	382	317	360

1) Les valeurs en dollars ci-dessus ne tiennent pas compte des obligations liées à l'exercice des activités au quotidien. Les montants, libellés en dollars américains, ont été convertis au cours en vigueur le 31 décembre 2006 à midi, à savoir 1,1653 \$. Les prix définitifs de livraison des appareils comprennent les augmentations estimatives et, s'il y a lieu, les intérêts reportés sur le paiement à la livraison et calculés selon le TIOL à 90 jours aux États-Unis au 31 décembre 2006.

2) Les montants de financement projetés comprennent les engagements de prêt obtenus au 31 décembre 2006.

Services Air Canada

En 2004, Air Canada a conclu des contrats d'achat définitifs avec Embraer — Empresa Brasileira de Aeronautica S.A. (« Embraer ») relativement à l'acquisition de biréacteurs régionaux.

Le marché conclu avec Embraer porte sur des commandes fermes de 15 appareils de série 175 et de 45 appareils de série 190. La livraison des 15 appareils 175 d'Embraer a commencé en juillet 2005 et s'est achevée par la livraison du dernier appareil en janvier 2006. Les livraisons d'appareils 190 d'Embraer ont débuté en décembre 2005. Au 31 décembre 2006, 18 appareils 190 d'Embraer faisant l'objet de commandes fermes avaient été livrés et la dernière livraison est prévue d'ici janvier 2008. Le marché prévoit en outre des options visant l'acquisition d'au plus 60 appareils d'Embraer de série 190 supplémentaires et des droits de conversion à d'autres modèles d'Embraer. Au 31 décembre 2006, 49 options pouvaient encore être exercées.

En novembre 2005, Air Canada a conclu des marchés avec Boeing visant l'acquisition d'au plus 36 appareils 777 de Boeing et d'au plus 60 appareils 787 de Boeing. La commande de 36 appareils 777 de Boeing comprend la commande ferme de 18 appareils et des droits d'achat sur 18 autres appareils du même type selon un panachage à déterminer parmi les plus récents modèles de la famille des 777. Au 31 décembre 2006, Air Canada avait confirmé auprès de Boeing la livraison de huit 777-300ER et de six 777-200LR. La livraison du premier appareil 777 de Boeing est prévue pour mars 2007.

Air Canada a conclu auprès d'International Lease Finance Corporation (« ILFC ») un contrat de location de dix ans portant sur un 777-300ER de Boeing dont elle devrait prendre livraison en mai 2007.

Outre l'acquisition de nouveaux appareils, Air Canada a entrepris, en avril 2006, un important programme de réaménagement des cabines de ses appareils existants. Air Canada a ainsi achevé le réaménagement de son seizième A320 d'Airbus et de son quatrième 767-300 de Boeing. Le réaménagement des cabines des appareils A319, A321 et A330 d'Airbus devrait commencer au début de 2007. Les nouveaux Embraer et les appareils 777 de Boeing sont livrés déjà pourvus de nouveaux sièges et systèmes de divertissements à bord. Le programme de réaménagement des appareils devrait être achevé d'ici le milieu de 2008. Les dépenses en immobilisations liées à ce programme seront amorties sur cinq ans.

Aéroplan

Les dépenses en immobilisations projetées et engagées d'Aéroplan pour les années 2007 à 2011 concernent principalement l'élaboration de logiciels et les initiatives technologiques.

Jazz

Les dépenses en immobilisations projetées et engagées de Jazz pour les années 2007 à 2011 concernent principalement les améliorations apportées aux avions, les ordinateurs et technologies de l'information ainsi que les installations et matériel au sol.

ACTS

Les dépenses en immobilisations projetées et engagées d'ACTS pour les années 2007 à 2011 concernent principalement l'élaboration de projets technologiques et des investissements dans des immobilisations de production et du matériel.

9.7. Obligations de capitalisation des régimes de retraite

Le tableau ci-dessous présente les projections relatives aux obligations de capitalisation des régimes de retraite d'Air Canada pour les années 2007 à 2011 en fonction des résultats de l'évaluation au 1^{er} janvier 2006, en date du 31 décembre 2006. Les obligations finales au titre de la capitalisation pour 2007 seront déterminées par l'évaluation au 1^{er} janvier 2007.

(en millions de dollars)	2007	2008	2009	2010	2011
Services Air Canada					
Coût des services passés au titre des régimes agréés canadiens	248	242	245	246	246
Coût des services rendus au titre des régimes agréés canadiens	155	160	165	170	175
Autres conventions de retraite ¹⁾	86	86	65	69	74
Total	489	488	475	485	495

1) Les autres conventions de retraite comprennent les conventions de retraite, les régimes supplémentaires 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 au 1^{er} janvier 2006, auquel s'ajoute une projection de cotisations.

Sur une base comptable, le déficit des régimes de retraite au 31 décembre 2006 était de 1,4 G\$, contre 2,5 G\$ au 31 décembre 2005. La diminution du déficit comptable s'explique principalement par le rendement excédentaire des actifs du régime d'environ 13,8 % en 2006 et par des cotisations au titre de services passés de 261 M\$. Le déficit de solvabilité au titre des régimes de retraite agréés au 1^{er} janvier 2007 devrait également diminuer considérablement par rapport à celui constaté au 1^{er} janvier 2006, ce qui devrait entraîner une diminution des cotisations patronales de 90 M\$ en 2007 et de 120 M\$ par année par la suite.

Le tableau ci-après présente les projections relatives aux obligations de capitalisation des régimes de retraite de Jazz pour les années 2006 à 2011 :

(en millions de dollars)	2007	2008	2009	2010	2011
Jazz					
Coût des services passés au titre des régimes agréés canadiens	2	2	2	2	-
Coût des services rendus au titre des régimes agréés canadiens	7	7	7	7	7
Autres conventions de retraite	6	6	6	6	7
Total Jazz	15	15	15	15	14

Les obligations de capitalisation ci-dessus concernent tous les régimes et conventions de retraite de Jazz. Les obligations de capitalisation reposent sur le minimum de cotisations, au titre des services passés, établi à partir des évaluations actuarielles au 1^{er} janvier 2006, auquel s'ajoute une projection de l'actif et du passif à court terme des régimes pendant toute la période projetée.

9.8. Gestion du risque lié au carburant – Air Canada

Le carburant pour avion constitue une dépense importante pour les compagnies aériennes. Entre le 1^{er} janvier 2006 et le 31 décembre 2006, le prix du pétrole brut Western Texas Intermediate (« WTI ») se situait entre 55,86 \$ US et 76,95 \$ US. Les prix du carburant continuent à être exposés à des risques comme l'instabilité politique dans différents endroits du monde, les politiques de l'Organisation des pays exportateurs de pétrole (OPEP), le niveau de la demande des économies émergentes comme la Chine, le niveau de stocks détenus par le secteur, la quantité de réserves dont disposent les gouvernements, les pannes dans les installations de production et de raffinage, les carburants de remplacement et les conditions climatiques. Compte tenu des volumes de 2006 et des taux de change américains, la direction d'Air Canada a estimé qu'une variation de 1 \$ US du prix du baril de brut WTI ou de la marge de raffinage entre le pétrole brut WTI et le carburéacteur a provoqué une variation d'environ 27 M\$ CA ou 24 M\$ US des charges de carburant en 2006 (avant l'incidence des suppléments carburant et de la couverture).

En vue de gérer le risque lié à la volatilité du prix du carburéacteur, Air Canada a couvert une part de ses besoins prévus en carburéacteur pour 2007 au moyen surtout de swaps et d'options sur tunnel. Les swaps permettent à Air Canada de maintenir le prix du carburéacteur à un niveau déterminé, alors que les options sur tunnel imposent des prix plafond et plancher, ce qui lui offre une protection en cas de dépassement du plafond mais l'expose à devoir payer le prix plancher si le prix tombe sous ce seuil. Au 31 décembre 2006, Air Canada avait couvert 39 % de ses besoins en carburant pour 2007 à des prix variant en moyenne de 74 \$ US à 85 \$ US le baril pour ses contrats basés sur le mazout, de 58 \$ US à 69 \$ US le baril pour ses contrats basés sur le brut WTI et de 81 \$ US à 85 \$ US pour ses contrats basés sur le carburéacteur. Depuis cette date, Air Canada a conclu de nouvelles positions de couverture faisant appel à des options sur tunnel qui ont permis d'augmenter sa couverture de 5 % pour 2007, portant ainsi le volume total couvert à 44 % et de 1 % supplémentaire pour 2008. Le 14 février 2007, compte tenu de ses besoins projetés en carburant pour 2007, Air Canada a couvert ses besoins pour les premier, deuxième, troisième et quatrième trimestres à hauteur de 57 %, 44 %, 36 % et 39 %, respectivement.

Il convient de se reporter à la section 11 du présent Rapport de gestion pour obtenir des renseignements sur les gains et pertes liés aux opérations de couverture carburant constatés à titre de « Charge de carburant » en 2006 et sur les gains et pertes constatés au titre des « Autres charges hors exploitation », dans le cas des instruments dérivés qui ne satisfont pas aux critères d'application de la comptabilité de couverture carburant.

10. Modifications à venir aux normes comptables

Le Conseil des normes comptables a publié trois nouvelles normes concernant les instruments financiers que la Société s'apprête à adopter pour des exercices ultérieurs :

Instruments financiers – comptabilisation et évaluation;

Couvertures;

Résultat étendu.

Les principes fondamentaux à la base de ces normes sont que tous les instruments financiers, dont les instruments dérivés, doivent être comptabilisés au bilan d'une entreprise et évalués soit à leur juste valeur, soit, dans des circonstances limitées, lorsque la juste valeur pourrait ne pas être considérée comme des plus pertinentes, au coût ou au coût après amortissement. Les instruments financiers qu'on entend détenir jusqu'à leur échéance doivent être évalués au coût après amortissement. Les exigences actuelles en ce qui concerne la comptabilité de couverture sont élargies de manière que soit précisé comment cette comptabilité de couverture devrait être appliquée. En outre, un nouveau poste (« Autres produits du résultat étendu ») a été créé pour constater temporairement hors de l'état des résultats certains gains et pertes découlant d'un changement dans la juste valeur, à condition que cela se fasse en toute transparence. Les nouvelles normes s'appliqueront à la Société à compter du 1^{er} janvier 2007. Les normes n'autorisent pas le retraitement des états financiers des exercices précédents; cependant, elles prévoient des dispositions transitoires détaillées. La Société a évalué toutes les répercussions de ces nouvelles normes, qui pourraient avoir une incidence notable sur ses états financiers. Il convient de se reporter à la note 16 afférente aux états financiers consolidés d'ACE pour obtenir un complément d'information sur les répercussions des nouvelles normes.

11. Arrangements hors bilan

Il convient de se reporter aux notes 16 et 17 afférentes aux états financiers consolidés d'ACE pour obtenir un complément d'information sur les instruments financiers dérivés et les garanties de la Société. Le texte qui suit résume les arrangements hors bilan les plus importants.

Garanties

Garanties d'achèvement liées à des contrats de location d'avions

En ce qui concerne les contrats de location de 45 appareils, la différence entre les loyers révisés à la faveur des opérations de restructuration conformément à la *Loi sur les arrangements avec les créanciers des compagnies* (la « LACC ») et les montants qu'exigeaient les contrats de location originaux s'effacera à l'échéance de ces contrats si aucun manquement important à ces contrats ne s'est produit d'ici là. En cas de manquement important, cette différence ainsi que les intérêts s'y rapportant deviendront exigibles d'Air Canada, et tous les loyers futurs retomberont aux taux de location initiaux. Les charges locatives sont inscrites aux valeurs renégociées dans les contrats de location, et les éventuelles obligations ne sont constatées que lorsque la direction estime qu'elles sont susceptibles de se matérialiser.

Instruments dérivés

La Société a pour ligne de conduite de gérer le risque lié aux fluctuations des taux d'intérêt, des cours du change et des prix du carburéacteur en recourant à divers instruments financiers dérivés. La Société ne recourt aux instruments financiers dérivés qu'aux fins de la gestion des risques et non à des fins spéculatives.

Gestion du risque de taux d'intérêt

La Société conclut, de temps à autre, des swaps de taux d'intérêt pour gérer le risque associé aux fluctuations des taux d'intérêt sur ses emprunts et placements à taux variable libellés en dollars américains ou canadiens, y compris les opérations prévues de financement par emprunt.

En 2006, Air Canada a conclu 19 swaps de taux d'intérêt d'une valeur nominale de 414 M\$ US en vue de recevoir des taux variables et de payer un taux fixe moyen pondéré de 5,81 % sur la dette liée au financement d'appareils 190 d'Embraer de juin 2006 à novembre 2007. Les swaps ont une durée de 15 ans à compter de la date de livraison prévue des appareils et viennent à échéance à des dates différentes de juin 2021 à décembre 2022. Air Canada entend établir les swaps de taux d'intérêt à la livraison des appareils qui s'y rattachent. Avant le 31 décembre 2006, sept de ces swaps ont été réglés, ce qui a donné lieu à une perte nette de 4 M\$. Au 31 décembre 2006, la juste valeur des 12 swaps restants était de 13 M\$, avec position favorable à la contrepartie, et était inscrite au bilan consolidé combiné d'Air Canada au titre des autres passifs à long terme. Le secteur des Services Air Canada a constaté à cet égard une perte nette de 17 M\$ au titre des autres charges hors exploitation de l'état consolidé des résultats d'Air Canada depuis la mise en place de ces swaps au deuxième trimestre de 2006.

En 2006, Jazz a conclu des swaps de taux d'intérêt pour se prémunir contre les fluctuations des taux d'intérêt sur l'encours de sa facilité de crédit garantie de premier rang. Le swap de taux d'intérêt, conclu avec des tiers pour un montant nominal de référence de 115 M\$, a efficacement donné lieu à un taux d'intérêt fixe de 7,09 % pour la durée de la facilité de crédit, soit jusqu'au 2 février 2009. À compter du 2 février 2006, Jazz applique la comptabilité de couverture à ces instruments dérivés, et aucun montant n'a été constaté dans les états financiers consolidés combinés d'Air Canada à cet égard. Au 31 décembre 2006, ces swaps avaient une juste valeur de moins de 1 M\$ avec position favorable à la contrepartie.

Air Canada a conclu des swaps de taux d'intérêt qui viennent à échéance en janvier 2024 et convertissent en taux variables les paiements de loyer à taux fixe de deux contrats de location de 767 de Boeing consolidés au titre de la NOC-15. Au 31 décembre 2006, ces deux swaps avaient une juste valeur de 4 M\$ en faveur d'Air Canada (7 M\$ en faveur d'Air Canada au 31 décembre 2005).

Gestion du risque de change

Air Canada, comme toute société exerçant ses activités à l'échelle internationale, est exposée au risque de change. En vue de gérer son exposition à un tel risque, Air Canada recourt à diverses structures de couverture de change. Ces structures de couverture offrent une protection à Air Canada sous forme de risque et de volatilité réduits en ce qui concerne les fluctuations des marchés des changes. Au 31 décembre 2006, Air Canada avait conclu des contrats de change à terme et des contrats d'options sur devises relativement à 503 M\$ US, ou environ 31 % des manques à gagner nets prévus pour 2007 en \$ US, la majorité des couvertures se réalisant au cours du premier semestre de 2007. Selon les prix exprimés en monnaie étrangère au 31 décembre 2006, le prix moyen du portefeuille de couverture était de 1,1035 \$. Au 31 décembre 2006, la juste valeur des contrats sur devises s'établissait à 25 M\$ avec une position favorable à Air Canada (1 M\$ au 31 décembre 2005 avec position favorable aux tiers sur des contrats de change à terme et des contrats d'options portant sur 521 M\$ US). Ces instruments dérivés n'ont pas été désignés comme couvertures aux fins comptables. Le gain latent a été constaté au titre de l'écart de change.

Air Canada a couvert au moyen de swaps de devises 16 CRJ de Bombardier visés par des contrats de location-exploitation jusqu'à leur échéance entre 2007 et 2011. À la passation de ces contrats, des swaps de devises ont été conclus avec des tiers relativement à cinq d'entre eux, lesquels avaient, au 31 décembre 2006, une juste valeur de 10 M\$ avec une position favorable aux tiers (13 M\$ au 31 décembre 2005, avec une position favorable aux tiers), compte tenu des cours du change à cette date. Les swaps de devises avec des tiers sur les contrats de location-exploitation de 11 CRJ de Bombardier avaient une juste valeur de 3 M\$ au 31 décembre 2006 avec une position favorable à Air Canada (3 M\$ au 31 décembre 2005 avec une position favorable à Air Canada). Ces swaps n'ont pas été désignés comme couvertures aux fins comptables. Les variations latentes de la juste valeur ont été constatées au titre de l'écart de change.

Gestion du risque lié au prix du carburant

Air Canada conclut des contrats avec des intermédiaires financiers pour gérer le risque lié à la volatilité du prix du carburant. Au 31 décembre 2006, Air Canada avait couvert à l'aide d'options sur tunnel et de swaps une partie de ses besoins prévus de kérosène pour la période de 2007 et 2008. Cependant, comme le kérosène ne se négocie pas sur un marché à terme organisé, les liquidités à appliquer à d'éventuelles opérations de couverture sur cette marchandise portent surtout sur un horizon à court terme. Comme les contrats sur le pétrole brut et le mazout se révèlent des instruments de couverture efficaces pour le kérosène, Air Canada y a recours pour se couvrir de moyen à long terme.

La comptabilité de couverture a été appliquée prospectivement à compter du 1^{er} octobre 2005. Selon la comptabilité de couverture, les gains ou pertes réalisés sur des contrats de couverture du carburant sont constatés en résultat net à titre d'élément de la charge de carburant lorsque le carburacteur couvert sous-jacent est consommé. Avant l'adoption de la comptabilité de couverture par Air Canada, un gain latent de 2 M\$ a été constaté au titre des « autres charges hors exploitation ».

En 2006, le secteur des Services Air Canada a constaté une perte nette de 43 M\$ dans l'état consolidé combiné des résultats (perte nette de 3 M\$ en 2005), au titre de la charge de carburant, à la suite du règlement des contrats venus à échéance et de l'amortissement de frais reportés. Au 31 décembre 2006, la juste valeur des contrats de couverture de carburant d'Air Canada s'établissait à 24 M\$ (21 M\$ US) avec une position favorable à des contreparties (3 M\$ au 31 décembre 2005 avec position favorable à des contreparties).

En 2006, Air Canada a conclu deux options sur tunnel à trois niveaux composés d'une option de vente position vendeur, une option d'achat position acheteur et une option d'achat position vendeur. Cette structure impose un plafond aux avantages qu'Air Canada serait susceptible d'en tirer si le cours de la marchandise venait à augmenter au-delà du seuil du prix d'exercice de l'option d'achat position vendeur. En raison du plafonnement des montants de ces instruments dérivés, ces derniers ne répondent pas aux critères d'instruments de couverture selon les PCGR. Au 31 décembre 2006, l'une de ces structures d'options sur tunnel à trois niveaux demeurait en cours. La juste valeur de ces instruments dérivés était de 1 M\$, avec position favorable à la contrepartie, et était inscrite au bilan consolidé d'Air Canada au titre des

« Crédoiteurs et charges à payer ».

En 2005, Air Canada a changé la désignation d'un contrat auparavant constaté en vertu de la comptabilité de couverture, lequel a été combiné à une option vendue. La valeur de l'option vendue avait une valeur inférieure à zéro au moment de sa création et ne répond donc pas aux critères d'instruments de couverture selon les PCGR. Au 31 décembre 2006, la juste valeur de l'option vendue était de 2 M\$, avec position favorable à la contrepartie (moins de 1 M\$ au 31 décembre 2005, avec position favorable à la contrepartie) et était inscrite au bilan consolidé d'Air Canada au titre des « Crédoiteurs et charges à payer ».

Concentration du risque de crédit

La Société estime ne pas être exposée à une concentration importante du risque de crédit. La trésorerie et ses placements à court terme sont placés auprès de grands établissements financiers, auprès de gouvernements au Canada et au sein de grandes sociétés. Les débiteurs proviennent généralement de la vente de billets à des particuliers par l'entremise d'agences de voyages, d'agences d'entreprise ou d'autres compagnies aériennes géographiquement dispersées, souvent réglés au moyen des principales cartes de crédit.

12. Modification des méthodes comptables

Le 6 juillet 2006, le Comité sur les problèmes nouveaux du Conseil des normes comptables du Canada a publié le CPN-162, *Rémunération à base d'actions des salariés admissibles à la retraite avant la date d'acquisition* (le « CPN-162 »). Le CPN-162 stipule que le coût de rémunération associé à l'attribution d'options sur actions à un salarié qui a le droit de prendre sa retraite à la date d'attribution devrait être constaté à la date d'attribution, si le salarié peut prendre sa retraite à tout moment et que la possibilité d'exercer ses droits à l'attribution ne dépend pas de la prestation continue de services. Il est également stipulé que le coût de rémunération associé à l'attribution d'options sur actions à un salarié qui a le droit de prendre sa retraite au cours du délai d'acquisition des droits devrait être constaté sur la période allant de la date d'attribution à la date où le salarié devient admissible à la retraite.

Avant l'adoption du CPN-162, la juste valeur des options sur actions attribuées était constatée linéairement au titre des charges salariales sur la durée du délai d'acquisition applicable, sans égard au fait que le salarié ait le droit ou non de prendre sa retraite. Le CPN-162 s'applique à ACE étant donné que les dispositions du régime d'options sur actions précisent que, au départ à la retraite du salarié, les options attribuées peuvent être exercées du fait que le salarié continue d'acquérir des droits.

ACE a adopté le CPN-162 en 2006 avec retraitements des chiffres des périodes précédentes. L'adoption du CPN-162 a donné lieu, sur les états financiers d'ACE, à des charges au titre des bénéfices non répartis de 16 M\$ au 1^{er} janvier 2005 et de 13 M\$ au 1^{er} janvier 2006, à une diminution des salaires et charges sociales de 3 M\$ pour l'exercice terminé le 31 décembre 2005, avec compensation au surplus d'apport. Par suite de l'adoption du CPN-162, le bénéfice de base et dilué par action a augmenté de 0,03 \$ pour l'exercice terminé le 31 décembre 2005.

La juste valeur des options sur actions attribuées aux salariés de la Société est constatée à titre de charge de rémunération et créditée au surplus d'apport dans les états financiers consolidés d'ACE. La charge de rémunération est amortie selon la méthode linéaire, sur la période d'acquisition applicable. La juste valeur associée à l'attribution d'options sur actions à un salarié qui a le droit de prendre sa retraite à la date d'attribution est passée en charges à cette date d'attribution. La juste valeur associée à l'attribution d'options sur actions à un salarié qui a le droit de prendre sa retraite au cours du délai d'acquisition des droits est constatée sur la période allant de la date d'attribution jusqu'à la date où le salarié a le droit de prendre sa retraite. La valeur du coût de rémunération constaté à quelque date que ce soit correspond au moins à la valeur de la part des options acquise à cette date.

13. 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 direction, 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.

La Société a repéré, aux fins des estimations comptables critiques utilisées dans l'établissement de ses états financiers, les secteurs suivants :

Produits passages et fret

Les produits passages et fret d'Air Canada perçus d'avance sont reportés et inclus dans le passif à court terme. Les produits perçus d'avance comprennent le produit de la vente de titres de transport à Aéroplan, qui assure à Air Canada les services de son programme de fidélisation et achète des sièges à Air Canada au titre du CPSC. Les produits passages et fret sont constatés au moment où les transports correspondants sont assurés, sauf les produits tirés de passes de vols illimitées, qui sont constatés linéairement sur la période de validité de la passe de vols considérée. Air Canada a formé des alliances avec d'autres transporteurs aériens qui recouvrent une participation au programme de fidélisation, une exploitation à code multiple ou la coordination de services portant entre autres sur les réservations, le traitement des bagages et les horaires des vols. Le cas échéant, les produits sont répartis selon des formules précisées dans les ententes commerciales et constatés quand les transports sont assurés.

Air Canada évalue régulièrement l'obligation au titre des produits reportés, ce qui peut entraîner des ajustements dans les produits d'exploitation. En raison de la complexité des tarifs et des accords commerciaux et intersociétés qui sont courants dans tout le secteur aérien, des antécédents qui remontent à de nombreuses années, et d'autres facteurs comme les remboursements, échanges et billets non utilisés, certains montants relativement faibles sont comptabilisés à titre de produits reposant sur des estimations. Des événements et circonstances peuvent faire que ces estimations diffèrent des résultats réels, mais, généralement, ces écarts ont été minimes dans le passé.

Avantages sociaux futurs

Air Canada propose à ses salariés, notamment à ses employés qui sont détachés par contrat à ACTS et à Aéroplan, plusieurs régimes de retraite à prestations ou à cotisations déterminées ainsi que des régimes d'avantages complémentaires de retraite et d'avantages postérieurs à l'emploi. Ces salariés cotisent aux régimes de retraite à prestations déterminées dont Air Canada est le promoteur et participent en outre aux régimes d'avantages sociaux futurs (prévoyance maladie, assurance vie et assurance invalidité) dont elle est le promoteur. Les états financiers consolidés combinés d'Air Canada portent sur tous les actifs et passifs des régimes dont la Société est le promoteur.

La direction formule un certain nombre d'hypothèses pour le calcul à la fois de l'obligation au titre des prestations et de la charge de retraite :

	31 décembre 2006	31 décembre 2005
Hypothèses actuarielles moyennes pondérées utilisées pour déterminer l'obligation au titre des prestations		
Taux d'actualisation à la clôture de la période	5,00 %	5,00 %
Taux d'accroissement de la rémunération ¹⁾	2,50 %	4,00 %
Hypothèses actuarielles moyennes pondérées ayant servi au calcul de l'obligation au titre des prestations de retraite		
Taux d'actualisation à la clôture de la période	5,00 %	5,75 %
Taux de rendement à long terme de l'actif des régimes	7,50 %	7,50 %
Taux d'accroissement de la rémunération ²⁾	4,00 %	4,00 %

- 1) Par suite des augmentations salariales octroyées en 2006, un taux d'accroissement de la rémunération de 1,75 % a été utilisé pour déterminer l'obligation nette au titre des prestations de régimes de retraite pour les exercices 2006 à 2008, et un taux de 2,5 % a été utilisé pour les exercices restants.
- 2) Un taux d'accroissement de la rémunération de 0 % en 2005 et de 2 % en 2006 et de 4 % pour les exercices restants a été utilisé pour déterminer la charge nette de retraite.

Taux d'actualisation

Le taux d'actualisation retenu pour déterminer l'obligation de retraite est établi à partir des taux d'intérêt du marché sur les obligations d'entreprise cotées « AA » ou mieux dont les flux de trésorerie correspondent à peu près aux moments et aux valeurs auxquels s'effectueront les versements de prestations prévus.

Rendement prévu à partir des hypothèses sur l'actif

Le taux de rendement à long terme prévu par Air Canada à partir des hypothèses sur l'actif est fonction des faits et circonstances qui existent à la date d'évaluation et de la composition particulière du portefeuille d'actifs du régime. La direction, avec l'aide d'actuaire, analyse les prévisions de rendement à long terme des diverses catégories d'actifs et établit à partir de celles-ci la stratégie de répartition de l'actif qu'adoptera Air Canada, tout en prenant en compte la durée plus longue du portefeuille d'obligations par rapport à celle d'autres régimes de retraite. Ces facteurs servent à déterminer le taux moyen de rendement prévu des sommes capitalisées aux fins du versement des prestations de retraite. Même si l'analyse prend en compte les rendements récents et historiques des caisses de retraite, le taux retenu pour hypothèse est avant tout un taux prospectif à long terme.

Répartition de l'actif

La composition de l'actif des régimes agréés canadiens et la répartition visée sont représentées ci-dessous :

	30 novembre 2005	30 novembre 2006	Répartition visée
Valeurs mobilières	62,3 %	59,1 %	59,0 %
Obligations et hypothèques	32,1 %	34,7 %	41,0 %
Valeurs immobilières	0,1 %	0,0 %	0,0 %
Actifs à court terme et autres	5,5 %	6,2 %	0,0 %
Total	100,0 %	100,0 %	100,0 %

Régimes agréés canadiens

En ce qui concerne les régimes agréés canadiens, les placements sont effectués conformément à l'*Énoncé de la politique et des objectifs en matière de placement* de la Fiducie globale des caisses de retraite d'Air Canada (la « Fiducie globale »). En matière de rendement de ses placements, la Fiducie globale vise à dégager un taux annualisé général qui, à long terme, soit d'au moins 3,75 % supérieur à l'inflation.

Outre l'affectation générale de l'actif, résumée dans le tableau présenté ci-dessus, la gestion de chaque catégorie d'actif est assurée selon les principes suivants :

- Les placements en valeurs mobilières peuvent comprendre des titres convertibles, et ils doivent être répartis de façon diversifiée sur plusieurs secteurs d'activité industrielle ou économique. Les titres étrangers peuvent former de 37 % à 43 % de la valeur commerciale totale de la fiducie. Des limites sont fixées quant aux valeurs globales pouvant être affectées à un titre donné, tant sur le plan du coût que sur celui de la valeur au marché. Les instruments dérivés sont autorisés dans la mesure où ils ne servent pas à des fins spéculatives ni à créer un emprunt.
- Les placements à taux de rendement fixe visent des placements prudents à long terme dans des titres ayant au moins la cote « A ». Hormis les titres du gouvernement ou des provinces du Canada, où la fiducie est autorisée à investir la totalité de ses placements à taux fixe, ces derniers doivent être étalés sur des titres et secteurs diversifiés. Le rendement cible est composé à 40 % du rendement global de l'indice obligataire universel Scotia Capitaux et à 60 % du rendement global de l'indice obligataire à long terme Scotia Capitaux.

Des politiques de placement analogues sont établies pour d'autres régimes de retraite dont Air Canada est le promoteur.

Meilleure estimation des cotisations patronales

En vertu d'une entente, qui reste à être avalisée par le Bureau du surintendant des institutions financières (« BSIF »), entre Air Canada et les représentants de ses employés syndiqués et non syndiqués, actifs et retraités, sur la capitalisation des régimes agréés canadiens, les cotisations réelles de 2005 et de 2006 sont les suivantes :

	Cotisations 2005	Cotisations 2006
(en millions de dollars)		
Coût des services passés au titre des régimes agréés	99	224
Coût des services rendus au titre des régimes agréés	127	140
Autres conventions de retraite ¹⁾	52	83
Services Air Canada²⁾	278	447
Jazz	6	8
Total consolidé	284	455

1) Les autres conventions de retraite comprennent les conventions de retraite, les régimes supplémentaires et les régimes étrangers.

2) Comprend les obligations liées aux salariés affectés aux parties apparentées.

Analyse de sensibilité

La sensibilité de la charge de retraite pour 2006, compte tenu de différentes hypothèses actuarielles relativement au taux d'actualisation et au rendement prévu de l'actif du régime, s'établit comme suit :

Incidence sur la charge de retraite de 2006 (en millions de dollars)	0,25 point de pourcentage	
	Diminution	Augmentation
Hypothèse sur le taux d'actualisation de l'obligation	29	(19)
Hypothèse sur le taux de rendement à long terme de l'actif du régime	25	(25)

Les taux hypothétiques relatifs aux coûts de santé ont une incidence marquée sur les sommes déclarées à l'égard des régimes de santé. En 2006, un taux d'augmentation annuel de 9,75 % (10 % retenu pour hypothèse en 2005) du coût par personne des prestations de santé couvertes a été retenu pour hypothèse. On prévoit que le taux devrait diminuer progressivement pour s'établir à 5 % d'ici 2013. Une augmentation de un point de ces taux aurait fait monter de 1 M\$ le total des coûts des services rendus et des intérêts débiteurs et de 17 M\$ l'obligation. Une diminution de un point de ces taux aurait abaissé de 1 M\$ le total des coûts des services rendus et des intérêts débiteurs et de 16 M\$ l'obligation.

Impôts sur les bénéfices

La Société comptabilise les impôts sur les bénéfices selon la méthode du report variable, en vertu de laquelle des actifs et des passifs d'impôts futurs sont constatés au titre des effets fiscaux futurs estimatifs attribuables aux écarts entre la valeur comptable et la valeur fiscale des actifs et passifs. La direction se sert de jugement et d'estimations pour déterminer les taux et montants appropriés relativement à la constatation des impôts futurs en prenant en considération le temps et la probabilité. Les impôts réels pourraient varier de façon importante par rapport aux estimations en raison d'événements futurs, notamment des modifications à la loi de l'impôt sur le revenu ou le résultat d'examen effectués par les autorités fiscales et autres. La résolution de ces incertitudes et les impôts finaux qui y sont associés pourraient entraîner un ajustement aux actifs et des passifs d'impôts de la Société.

Il y a constatation d'actifs d'impôts futurs dans la mesure où leur matérialisation est considérée comme plus probable qu'improbable. La Société considère les résultats passés, les tendances actuelles et perspectives pour les exercices à venir au moment d'évaluer la matérialisation des actifs d'impôts. En 2006, la Société a déterminé qu'il est plus probable qu'improbable que 575 M\$ d'actifs d'impôts futurs se matérialiseront au moyen d'une combinaison de reprises d'écarts temporaires et de bénéfices imposables. La modification de

l'évaluation de ces facteurs peut modifier les actifs d'impôts futurs. Il convient de se reporter à la note 8 afférente aux états financiers consolidés d'ACE pour obtenir de plus amples renseignements.

Moins-value d'actifs à long terme

Les actifs à long terme font l'objet d'un test de recouvrabilité lorsque les circonstances donnent à penser que leur valeur comptable pourrait ne pas être recouvrable. Lorsqu'un événement ou un changement de circonstances donne à penser que la valeur comptable d'actifs à long terme pourrait ne pas être recouvrée, on en teste la moins-value éventuelle en comparant l'estimation des flux de trésorerie qu'on s'attend à en tirer dans l'avenir à la valeur comptable des actifs ou groupes d'actifs. Si la valeur comptable ne pourra être recouvrée à partir des flux de trésorerie futurs prévus, il faut calculer la perte de valeur comme l'excédent de la valeur comptable d'un actif à long terme sur sa juste valeur. La recouvrabilité est déterminée en fonction des flux de trésorerie non actualisés découlant directement de l'utilisation du groupe d'actifs ou de sa sortie.

Immobilisations corporelles

Les immobilisations corporelles sont initialement constatées au coût. Les immobilisations faisant l'objet de contrats de location-acquisition et l'obligation quant aux versements futurs au titre de la location sont initialement constatées selon la moindre des valeurs entre la juste valeur des immobilisations et la valeur actualisée de ces versements au titre de la location. Le 30 septembre 2004, lors de l'adoption de la comptabilité nouveau départ, le coût des immobilisations corporelles de la Société a été ajusté en fonction de la juste valeur. De plus, la durée de vie utile estimative de certaines immobilisations a été ajustée, notamment celle de bâtiments, qui a été prolongée sans toutefois dépasser 50 ans.

Les immobilisations corporelles sont amorties linéairement sur leur durée d'utilisation estimative, à concurrence de leur valeur résiduelle estimative. Les immobilisations corporelles au titre de contrats de location-acquisition et d'entités à détenteurs de droits variables (« EDDV ») sont amorties sur la durée du contrat, à concurrence de leur valeur résiduelle estimative. La période d'amortissement du matériel volant de la Société est de 20 à 30 ans et sa valeur résiduelle estimative, de 10 % à 20 %. Les frais de reconfiguration des avions sont amortis sur trois ans. Les améliorations apportées aux avions détenus sont capitalisées et amorties sur la durée d'utilisation restante. Les améliorations apportées aux avions en location-exploitation sont amorties sur la durée du contrat de location.

Les bâtiments sont amortis linéairement sur leur durée de vie utile jusqu'à concurrence de 40 à 50 ans. Une exception à cette règle est lorsque la vie utile du bâtiment est supérieure à la durée du bail foncier. Le cas échéant, le bâtiment est amorti sur la durée du bail. Les améliorations locatives sont amorties sur la durée du bail ou cinq ans, selon la moindre durée. Le matériel au sol et autre matériel sont amortis sur une période de 3 à 25 ans.

On détermine la durée amortissable des avions par une analyse économique, un examen des plans existants concernant le parc aérien et des comparaisons avec le matériel volant de compagnies aériennes ayant recours aux mêmes types d'avions. Les valeurs résiduelles estimatives sont établies à partir des antécédents de la Société concernant les ventes d'appareils et de rechanges ainsi qu'à partir d'évaluations prospectives préparées par des tiers indépendants.

Actifs incorporels

Les actifs incorporels identifiables de la Société ont été constatés à leur juste valeur estimative au 30 septembre 2004. Au titre des PCGR canadiens, les actifs à durée de vie indéfinie doivent faire l'objet d'un test de dépréciation tous les ans ou lorsqu'un événement ou une situation indique une possibilité de dépréciation. Si la valeur comptable des actifs dépasse leur juste valeur, on ramène la valeur de ces actifs à leur juste valeur.

Pour ce qui est de l'évaluation des actifs identifiables selon les PCGR du Canada, la juste valeur est définie comme étant « le montant de la contrepartie dont conviendraient des parties compétentes agissant en toute liberté dans des conditions de pleine concurrence ». L'évaluation de la juste valeur des actifs incorporels exige de la direction qu'elle fasse des estimations sur les flux de trésorerie futurs qui devront être générés par les actifs, y compris la durée de vie utile estimative des actifs.

Programme de fidélisation

Aéroplan, le programme de fidélisation de la Société, accorde des milles à ses clients en fonction des vols effectués pour Air Canada, Jazz, des transporteurs Star Alliance et d'autres compagnies aériennes qui ont adhéré au programme. De plus, Aéroplan accorde des milles à ses membres pour l'achat de biens ou de services auprès de partenaires non aériens participants. Les milles en cours peuvent être échangés contre des primes- voyages ou autres biens ou services.

Compte tenu des antécédents et des politiques courantes du programme, la Société fait une estimation du taux de milles qui ne devraient pas être échangés, appelés désistements. La Société établit une estimation des désistements à partir des conditions d'adhésion et des antécédents déjà enregistrés en ce qui concerne les milles accumulés et échangés, après ajustement pour tenir compte de tous les changements survenant dans les conditions d'échange imposées aux membres. Le facteur de désistement estimatif est de 17 %. Les changements du facteur de désistement sont comptabilisés de la façon suivante : pendant la période d'application du changement, le solde des produits reportés est ajusté comme si le montant estimatif révisé avait été utilisé dans les périodes précédentes, et le montant compensatoire est constaté à titre d'ajustement des « Autres produits ». Pendant les périodes subséquentes, c'est le montant estimatif révisé qui est utilisé. La valeur attribuée aux désistements est constatée linéairement dans les « Autres produits » sur une période de 30 mois, à savoir la durée de vie utile moyenne estimative d'un mille.

La part à court terme des produits reportés au titre du programme de fidélisation Aéroplan, de 857 M\$ (680 M\$ en 2005), est établie en fonction de l'estimation que fait la direction de la partie des obligations qui fera l'objet d'un échange dans les 12 mois subséquents. La partie restante des passifs est comptabilisée au titre des « Produits reportés Aéroplan ».

Au 31 décembre 2006, la Société estimait à 190 milliards les milles émis à des clients, comparativement à 183 milliards à la fin de l'exercice précédent. La direction a constaté une obligation de 1 763 M\$ à l'égard du nombre estimatif de milles non encore échangés et de la partie non amortie des désistements. Une éventuelle variation par rapport à cette estimation pourrait avoir des répercussions importantes sur l'obligation correspondante pendant la période où se produit la variation et pendant les périodes subséquentes.

En 2006, 58 milliards de milles (52 milliards en 2005) ont été échangés principalement contre des vols. Ces échanges ont représenté environ 10 % du total des passagers-milles payants d'Air Canada en 2006 (10 % en 2005). La stricte gestion des stocks de places allouées au programme conserve à un minimum le nombre de passagers payants éconduits. Le total des milles échangés contre des vols d'Air Canada en 2006, primes et surclassés compris, a représenté 73 % du total des milles échangés, dont 63 % ont été utilisés pour des voyages aux États-Unis et au Canada. Outre les primes-voyages émises par Air Canada, en 2006, environ 18 % des milles ont été échangés contre des vols assurés par des compagnies aériennes partenaires et 10 %, contre des biens ou services de partenaires non aériens.

Une éventuelle variation par rapport à ces tendances dans l'échange des milles ou aux options de primes pourrait avoir des répercussions importantes sur le chiffre d'affaires de la Société pendant la période où se produit la variation et pendant les périodes subséquentes.

14. Facteurs de risque

La présente section ne prétend pas englober tous les facteurs de risque possibles pour la Société. D'autres risques, que la Société ignore ou juge minimes pour le moment, pourraient se manifester ultérieurement et nuire considérablement aux activités de la Société, aux résultats d'exploitation et à sa situation financière.

Risques liés à ACE

Dépendance envers le personnel essentiel

La réussite d'ACE repose sur les compétences, l'expérience, les connaissances du secteur et les efforts personnels de ses membres de la haute direction. La perte de ces membres du personnel au sein d'ACE pourrait avoir une incidence négative importante sur les activités, la situation financière et les contrats éventuels d'ACE. De plus, ACE pourrait ne pas être en mesure d'attirer et de fidéliser les membres de la haute direction qualifiés supplémentaires dont elle pourrait avoir besoin à l'avenir.

Modifications proposées au traitement fiscal fédéral canadien des fiducies de revenu

Le 31 octobre 2006, le ministre des Finances du Canada a proposé de nouvelles mesures fiscales visant l'imposition des fiducies de revenu et d'autres entités intermédiaires et a déposé un avis de motion et des moyens visant à modifier la *Loi de l'impôt sur le revenu* à cet égard (la « mesure d'octobre »). Le 21 décembre 2006, à la suite de la mesure d'octobre, une modification législative (la « modification législative » et, avec la mesure d'octobre, les « modifications proposées de 2006 ») a été rendue publique par le ministère des Finances du Canada au sujet de l'impôt sur les distributions des fiducies de revenu et sociétés de personnes. Les modifications proposées de 2006, si elles sont adoptées dans leur forme actuelle, assujettiront le Fonds de revenu Aéroplan et le Fonds de revenu Jazz Air à l'imposition au même titre que les fiducies à compter du 1^{er} janvier 2011, ce qui réduira le montant de fonds disponible aux fins de distributions par les fiducies de revenu. La perte de l'avantage de l'application reportée du nouveau régime fiscal jusqu'en 2011 pourrait avoir une incidence négative importante sur la valeur de la participation d'ACE dans Aéroplan et Jazz.

Dépendance envers les principaux placements

ACE est une société de portefeuille chapeautant plusieurs sociétés du secteur du transport aérien et la plupart des actifs est représentée par sa participation dans Air Canada, Aéroplan, Jazz et ACTS. Les flux de trésorerie d'ACE et sa capacité de distribuer des bénéfices à ses actionnaires sont tributaires de la capacité des entités mentionnées ci-dessus à verser des dividendes ou des distributions à ACE.

La capacité de ces entités à verser des dividendes ou des distributions dépendra du rendement de leur exploitation et de leur rentabilité, et sera assujettie aux lois et règlements applicables et aux restrictions contractuelles que pourraient prévoir les instruments régissant l'emprunt auxquels ces entités sont parties. Aucune des entités distinctes n'a d'obligation juridique de verser des dividendes ou des distributions à ACE.

Risques liés aux secteurs d'ACE

Services Air Canada

Résultats d'exploitation

Récemment, Air Canada a subi d'importantes pertes d'exploitation et il est possible qu'elle subisse d'importantes pertes dans l'avenir. Le 30 septembre 2004, Air Canada et certaines de ses filiales se sont affranchies de la protection contre les créanciers aux termes de la LACC et ont mis en œuvre le plan d'arrangement. Pour les exercices terminés les 31 décembre 2003, 2002 et 2001, Air Canada a subi des pertes d'exploitation, compte non tenu des frais de réorganisation et de restructuration et des frais de main-d'œuvre non récurrents, de 684 M\$, de 192 M\$ et de 731 M\$, respectivement. Pour la période de neuf mois terminée le 30 septembre 2004, Air Canada a réalisé un bénéfice d'exploitation, compte non tenu des frais de réorganisation et de restructuration, de 120 M\$ et pour le trimestre terminé le 31 décembre 2004, Air Canada a subi une perte d'exploitation de 59 M\$. Pour les exercices terminés les 31 décembre 2006 et 2005, Air Canada a réalisé un bénéfice d'exploitation de 259 M\$ et 318 M\$, respectivement. Avant le 30 septembre 2004, l'exploitation d'Air Canada englobait l'exploitation de diverses entités comprises dans le secteur des Services Air Canada, ainsi que ceux de Jazz, d'Aéroparc et d'ACTS, et pour cette raison, il est possible que les résultats susmentionnés ne soient pas comparables. En dépit du fait qu'Air Canada s'est affranchie de la protection dont elle jouissait en vertu de la LACC vis-à-vis de ses créanciers, des mesures qu'elle a depuis menées à bien en vue de comprimer ses coûts et des résultats qu'elle a récemment dégagés, Air Canada pourrait ne pas être en mesure de mener à bien d'autres initiatives planifiées sur le plan des activités commerciales et de la compression des coûts, notamment pour compenser ses importantes charges de carburant et d'autres dépenses, et de maintenir sa rentabilité, et elle pourrait subir d'importantes pertes dans l'avenir.

Endettement et liquidités

Air Canada a et devrait continuer d'avoir un niveau d'endettement élevé, associé notamment aux coûts fixes substantiels liés aux locations et financement d'avions. Il est possible qu'Air Canada ait, dans l'avenir, à contracter une dette supplémentaire et, notamment, une dette garantie. Le niveau d'endettement actuel ou futur d'Air Canada pourrait avoir des conséquences importantes. Par exemple, il pourrait i) restreindre la capacité d'Air Canada de réunir des capitaux supplémentaires, ii) forcer Air Canada à consacrer une part substantielle des flux de trésorerie liés à son exploitation au remboursement de sa dette et de ses coûts fixes, ce qui réduirait d'autant les fonds disponibles à d'autres fins, iii) rendre Air Canada plus vulnérable à un ralentissement économique et iv) atténuer la réactivité d'Air Canada à l'évolution de la conjoncture et du marché et, du coup, sa compétitivité.

Dans l'avenir, la capacité d'Air Canada de s'acquitter de ses obligations de paiement sur sa dette dépendra, entre autres, du rendement de son exploitation et de sa capacité de refinancer sa dette au besoin. Chacun de ces facteurs est, dans une large mesure, lui-même dépendant de facteurs d'ordres économique, financier, concurrentiel, réglementaire, opérationnel et autres qui, pour une bonne part, échappent à la volonté d'Air Canada. De plus, comme Air Canada est appelée à souscrire des emprunts portant intérêt à des taux variables, toute hausse des taux d'intérêt se répercutera du même ordre sur ses intérêts débiteurs. Rien ne garantit qu'Air Canada sera à même de tirer de son exploitation suffisamment de liquidités pour assurer le service de sa dette et de ses obligations au titre des contrats de location-acquisition.

Apport de capitaux neufs

Dans le cadre normal de ses activités, Air Canada doit affronter plusieurs défis reliés, entre autres, aux prix élevés du carburant et à la concurrence intense que continuent de lui opposer les transporteurs internationaux ou américains et les transporteurs à bas prix sur le segment intérieur. Pour faire face à ces défis et mener à bien la stratégie commerciale d'Air Canada, d'importantes dépenses d'exploitation et d'immobilisations doivent être engagées ou pourront devoir l'être dans l'avenir. Rien ne garantit que, si les liquidités qu'elle tire de son exploitation et sa trésorerie sont insuffisantes, Air Canada continuera d'obtenir,

en temps voulu et à des conditions qui lui conviennent, les fonds dont elle a besoin pour satisfaire à ses besoins de liquidités et financer les dépenses d'exploitation et d'immobilisations par lesquelles passe la mise en œuvre de sa stratégie commerciale.

L'incapacité de réunir des capitaux supplémentaires, à même les fonds tirés de son exploitation ou de financements par emprunts ou capitaux, pourrait forcer Air Canada à retarder ou à abandonner, en totalité ou en partie, ses dépenses prévues ou à modifier sa stratégie commerciale, ce qui pourrait nuire gravement à ses activités, à ses résultats d'exploitation et à sa situation financière. Par ailleurs, la capacité de ses concurrents de réunir des fonds plus facilement ou à des conditions moins onéreuses serait à même de placer Air Canada en situation de désavantage.

En outre, les cotes de solvabilité attribuées à Air Canada influent sur sa capacité d'accéder aux marchés financiers. Rien ne garantit que ces cotes ne seront pas revues à la baisse, ce qui pourrait ajouter alors aux coûts d'emprunt et d'assurance d'Air Canada et entraverait sa capacité d'attirer du capital et d'exercer ses activités, et pourrait gravement nuire à ses activités, à ses résultats d'exploitation et à sa situation financière.

Limitations dues à des clauses restrictives

Certains des grands arrangements financiers et autres que conclut Air Canada sont assortis de clauses restrictives qui la limitent ou, dans certains cas, la bloquent carrément dans sa capacité de structurer ou d'exercer ses activités à sa guise, notamment pour ce qui est de contracter des emprunts, de créer des privilèges, de vendre des actifs, d'engager des dépenses en immobilisations et de se livrer à des acquisitions, fusions et restructurations. De plus, certains arrangements financiers obligent Air Canada à maintenir certains ratios financiers. Il peut également être envisagé qu'elle souscrive un emprunt assorti de clauses de la sorte qui la limiteront dans sa marge de manœuvre opérationnelle et financière, ce qui pourrait nuire considérablement à sa rentabilité.

Tout manquement d'Air Canada à ses obligations contractuelles (et notamment des clauses restrictives) ou toute défaillance de sa part quant au remboursement de ses emprunts et coûts fixes pourrait entraîner toutes sortes de conséquences néfastes importantes, dont le devancement de certaines échéances, la retenue des produits perçus d'avance par des fournisseurs de services de carte de crédit, ou l'exercice d'autres recours par ses créanciers et bailleurs qui pourraient entraîner, par ricochet, la défaillance au titre d'autres emprunts ou accords. Le cas échéant, il est peu probable qu'Air Canada soit en mesure de rembourser cette dette par anticipation ou de s'acquitter de ses obligations aux termes de certains contrats, de verser les loyers attendus d'elle ou de couvrir ses coûts fixes. De plus, les prêteurs pourraient saisir la totalité ou la quasi-totalité des avoirs d'Air Canada à titre de garanties sur ses obligations.

Coûts du carburant

Le carburant a représenté la première charge en importance pour Air Canada en 2006, en pourcentage des charges d'exploitation. Le prix du carburant subit de grandes fluctuations sous l'influence des marchés internationaux, des événements géopolitiques et du taux de change entre les dollars américain et canadien. Air Canada ne peut prédire avec précision le prix du carburant. En 2006, comme en 2004 et 2005, les prix du carburant ont augmenté et atteint ou presque atteint des sommets historiques. Leur maintien à ces niveaux très élevés, voire le dépassement de ces niveaux, pourrait nuire gravement aux activités d'Air Canada, à ses résultats d'exploitation et à sa situation financière. Vu la grande concurrence à laquelle elle doit faire face au sein du secteur du transport aérien, Air Canada pourrait ne pas être en mesure de répercuter sur ses clients les hausses des prix du carburant par voie de majorations tarifaires. Compte tenu des volumes de 2006, la direction estime qu'une variation de 1 \$ US du prix moyen du baril de brut du WTI aurait provoqué une variation d'environ 27 M\$ CA des charges de carburant pour Air Canada en 2006 (avant l'incidence des suppléments carburant et opérations de couverture du carburant), dans l'hypothèse où la capacité des vols serait demeurée inchangée, où les marges de raffinage entre le pétrole brut du WTI et le carburant seraient demeurées constantes et où les taux de change seraient demeurés stables.

Coûts de main-d'œuvre et relations du travail

Les coûts de main-d'œuvre constituent l'un des postes les plus importants parmi les charges d'exploitation d'Air Canada. Rien ne garantit qu'Air Canada parviendra à maintenir ces coûts à des niveaux qui ne nuiront pas à ses activités, aux résultats de son exploitation ni à sa situation financière. Rien ne garantit que les futures conventions collectives qu'elle conclura avec les syndicats représentant ses employés ou que les résultats des arbitrages se feront à des conditions qui cadrent avec les attentes d'Air Canada ou sont comparables à celles des conventions collectives conclues par ses concurrents. Les nouvelles conventions collectives ou l'issue des négociations, médiations ou arbitrages portant, notamment, sur les salaires et autres coûts de main-d'œuvre ou sur les règles d'exécution du travail pourraient faire monter les coûts de main-d'œuvre et d'autres charges, ce qui serait susceptible de porter un grand préjudice aux activités d'Air Canada, aux résultats d'exploitation ou à sa situation financière.

La majorité des employés d'Air Canada sont syndiqués, et de nouvelles conventions collectives de longue durée ont été conclues à leur égard en 2003 et 2004. Les grèves et lockouts sont légalement interdits pendant la durée d'effet de ces conventions, qui expirent en 2009. Rien ne garantit cependant qu'il n'y aura pas de conflit de travail conduisant à une interruption ou à une perturbation du service d'Air Canada ou qui serait susceptible de nuire à la capacité d'Air Canada d'exercer ses activités, ce qui pourrait porter un grand préjudice aux activités, aux résultats d'exploitation et à la situation financière de la Société.

De plus, un conflit ou arrêt de travail faisant intervenir un groupe d'employés syndiqués de Jazz porterait vraisemblablement un grand préjudice aux activités, aux résultats d'exploitation et à la situation financière d'Air Canada. De même, des conflits de travail chez les membres Star Alliance^{MD} partenaires d'Air Canada risqueraient de faire baisser la demande à l'égard du trafic d'apport à Air Canada et pourraient, à terme, porter un grand préjudice aux activités, aux résultats d'exploitation et à la situation financière d'Air Canada.

Redevances aéroportuaires et redevances de navigation

Dans la foulée des privatisations des aéroports et des autorités de la navigation aérienne de la dernière décennie au Canada, les nouvelles régies aéroportuaires et autorités de la navigation aérienne ont considérablement augmenté leurs redevances. Si ces autorités continuent d'augmenter leurs redevances à ce rythme, cela serait susceptible de nuire gravement aux activités, aux résultats d'exploitation et à la situation financière d'Air Canada.

Concurrence

Air Canada évolue dans un secteur d'activité où la concurrence est intense. Ces dernières années, plusieurs transporteurs ont fait leur entrée sur des marchés intérieurs et transfrontaliers desservis par Air Canada ou annoncé leur intention de le faire.

Les transporteurs à bas prix canadiens ont annoncé leur intention de concurrencer sur bien des marchés clés d'Air Canada au pays ou y ont effectué des percées, et ont pénétré le marché transfrontalier américain. Des transporteurs américains proposent déjà des vols sur certaines lignes transfrontalières où Air Canada est présente. Air Canada fait aussi face à une concurrence accrue sur les marchés internationaux à mesure que les transporteurs y augmentent leur capacité, soit en prenant de l'expansion, soit en convertissant leur trafic intérieur vers les marchés internationaux pour se soustraire à la concurrence des transporteurs à bas prix au pays.

Si les transporteurs canadiens à bas prix réussissent à percer ou continuent d'étendre leurs ramifications sur les segments intérieur et transfrontalier, ou si des compagnies américaines devaient percer le marché transfrontalier d'Air Canada ou si l'expansion de transporteurs était réussie sur les marchés internationaux d'Air Canada, cela pourrait porter un grand préjudice aux activités, à la situation financière et aux résultats d'exploitation d'Air Canada.

Air Canada doit par ailleurs affronter une vive concurrence sur le plan des prix. L'expansion des transporteurs à bas prix des dernières années a donné lieu à une augmentation substantielle des tarifs

réduits et promotionnels proposés par des concurrents d'Air Canada. La décision de rivaliser avec ces prix réduits pour maintenir ses acquis en trafic passagers ferait baisser les rendements unitaires, ce qui serait susceptible à son tour de nuire gravement aux activités, aux résultats d'exploitation et à la situation financière d'Air Canada. En outre, la capacité d'Air Canada d'abaisser ses prix pour soutenir la concurrence d'autres transporteurs pourrait se trouver entravée par des politiques d'intérêt public visant à encourager la concurrence.

Les sites Web de voyages ont permis aux consommateurs d'avoir plus facilement accès à des renseignements sur les prix et de trouver ainsi les tarifs les plus économiques. La préoccupation accrue des voyageurs d'affaires et d'agrément à l'égard des prix, conjuguée à la multiplication des filières de distribution, a incité davantage les transporteurs à pratiquer une politique de tarification audacieuse dans le but d'augmenter leur part du marché.

En outre, la concentration des compagnies aériennes à laquelle on assiste pourrait accentuer davantage la concurrence, les compagnies issues de ces regroupements pouvant être en mesure de rivaliser plus efficacement avec Air Canada, ce qui ne manquerait de nuire considérablement à ses activités, à ses résultats d'exploitation et à sa situation financière.

Mesures stratégiques, commerciales, technologiques et autres

De manière à pouvoir exercer ses activités, atteindre ses objectifs et rester compétitive, Air Canada doit continuellement mettre en œuvre d'importantes mesures stratégiques, commerciales, technologiques et autres, les rechercher ou les concevoir et y investir, comme celles qui concernent le programme de restructuration de son parc aérien, le programme de réaménagement des cabines de ses appareils, le nouveau modèle tarifaire, le projet de révision du système de réservations et de service à la clientèle dans les aéroports (qui vient appuyer son modèle tarifaire), les mesures d'amélioration des processus administratifs et d'autres mesures. Ces mesures, qui s'étendent aussi aux activités liées à leur établissement et à leur mise en œuvre, peuvent subir l'effet néfaste d'une foule de facteurs, dont bon nombre échappent à la volonté d'Air Canada. Ces facteurs sont liés entre autres à la bonne exécution des obligations de tiers, comme les fournisseurs, à la bonne intégration de ces mesures aux autres activités et processus de la Société, et à l'adoption et l'acceptation de ces mesures par les clients, fournisseurs et employés d'Air Canada. Un retard, un manquement ou une insuffisance à l'égard de ces activités de recherche et de conception, d'investissement ou de mise en œuvre seraient de nature à nuire à la capacité d'Air Canada d'exercer ses activités, d'atteindre ses objectifs et de rester compétitive, et à porter un grave préjudice à ses activités, à ses résultats d'exploitation et à sa situation financière.

Par exemple, l'un des piliers du plan d'affaires d'Air Canada est la restructuration de son parc aérien, notamment par l'élimination et le remplacement des avions les plus anciens et les moins efficaces, par de nouveaux biréacteurs régionaux et par la modernisation de la flotte de gros-porteurs affectés aux grandes lignes internationales grâce à des appareils neufs et plus efficaces. Un retard ou manquement dans l'exécution du plan de restructuration du parc aérien d'Air Canada, notamment dans la livraison des nouveaux biréacteurs régionaux et gros-porteurs par les avionneurs, ou encore l'incapacité de retirer du service comme prévu certains aéronefs à la faveur de la mise en service de nouveaux, serait susceptible de nuire à la mise en œuvre du plan d'affaires d'Air Canada et, à terme, de porter préjudice à son exploitation, à ses résultats et à sa situation financière.

Un autre pilier important du plan d'affaires d'Air Canada est le remplacement des systèmes classiques de réservation et de service à la clientèle aéroportuaire par un nouveau système exploitable sur le Web pour soutenir la mise en place rapide et efficace de son modèle tarifaire. Le nouveau système devrait être implanté par étapes entre la fin de 2007 et le début de 2008. Un retard ou un échec dans son implantation pourrait nuire considérablement au plan d'affaires d'Air Canada, ce qui, à son tour, pourrait porter un grave préjudice à ses activités, à ses résultats d'exploitation et à sa situation financière.

Dépendance à l'égard des technologies

Les technologies d'Air Canada, qui comprennent notamment les logiciels et matériel informatique et de télécommunications ainsi que les systèmes et technologies tournant sur Internet, l'aident à assurer ses services ainsi qu'à accroître son chiffre d'affaires tout en réduisant ses coûts. Ces moyens technologiques comprennent entre autres les systèmes de télécommunications d'Air Canada, ses sites Web, ses systèmes informatisés de réservations et de service à la clientèle dans les aéroports, et les systèmes d'opérations aériennes.

Ces moyens technologiques peuvent être vulnérables à divers types d'arrêt accidentel, d'interruption ou d'abus attribuables, entre autres causes, à des catastrophes naturelles, des attentats terroristes, des défaillances des systèmes de télécommunications, des pannes d'électricité, des virus informatiques, des actes de piratage informatique, des intrusions ou usurpations et autres menaces pour la sûreté. Même si Air Canada investit continuellement dans des moyens et dispositifs de sûreté et des plans de rétablissement du service après sinistre, ces moyens et dispositifs pourraient ne pas être suffisants ou mis en œuvre adéquatement. Toute défaillance technique de la sorte pourrait porter un grave préjudice à l'exploitation d'Air Canada et à ses activités, à ses résultats d'exploitation et à sa situation financière.

Approvisionnement et fournisseurs essentiels

La bonne marche d'Air Canada dépend notamment de sa capacité de se procurer des biens et services en quantités suffisantes, en temps opportun et à des conditions et coûts favorables, et, entre autres, les fournitures essentielles à son exploitation, comme du carburant, des avions et pièces de rechange, et des services de maintenance avions et d'entretien moteurs (y compris les services de maintenance que lui procure ACTS). Dans certains cas, ces biens ou services ne peuvent être obtenus qu'auprès d'un nombre limité de fournisseurs. L'omission, le refus ou l'incapacité de fournir les biens ou services requis peut être attribuable à des causes multiples et diverses, dont bon nombre échappent à la volonté d'Air Canada. Toute rupture de la chaîne d'approvisionnement d'Air Canada en biens ou services, notamment pour cause de manquement, de refus ou d'incapacité d'un fournisseur, ou liée à l'incapacité de se procurer ces biens ou services à des conditions ou prix ou dans des délais acceptables pour Air Canada, pourrait porter un grave préjudice à ses activités, à ses résultats d'exploitation et à sa situation financière.

Aéroplan

Grâce à sa relation avec Aéroplan, Air Canada peut offrir à ses clients membres Aéroplan la possibilité de gagner des milles Aéroplan. En fonction de sondages réalisés auprès de la clientèle, la direction est d'avis que le fait de récompenser les clients avec des milles Aéroplan constitue un facteur important dans leur décision de voyager par les lignes d'Air Canada et de Jazz, et contribue à les fidéliser. L'inexécution par Aéroplan de ses obligations envers Air Canada aux termes du CPSC et dans le cadre du programme Aéroplan ou une interruption imprévue des services d'Aéroplan indépendante de la volonté d'Air Canada pourraient porter un grand préjudice aux activités, aux résultats d'exploitation et à la situation financière d'Air Canada.

Jazz

Aux termes du CAC de Jazz, Jazz transporte les clients d'Air Canada sur les marchés à faible trafic et les marchés à fort trafic en période creuse partout au Canada et sur certaines destinations aux États-Unis. Elle procure également un précieux apport de trafic sur les routes de l'exploitation principale d'Air Canada. Air Canada rembourse à Jazz, au prix coûtant, certains coûts refacturés pris en charge directement, comme les coûts de carburant, les redevances de navigation, les droits d'atterrissage et les redevances aéroportuaires, ainsi que certains autres coûts. Des augmentations importantes de ces coûts refacturés, l'inexécution des obligations de Jazz envers Air Canada aux termes du CAC de Jazz ou d'autres interruptions imprévues des services de Jazz indépendantes de la volonté d'Air Canada pourraient porter un grave préjudice aux activités, aux résultats d'exploitation et à la situation financière d'Air Canada. En outre, le CAC de Jazz prévoit la taille minimale du parc aérien de Jazz et une garantie d'utilisation quotidienne minimale qui oblige Air Canada à verser certains paiements minimaux à Jazz, peu importe les revenus de Jazz.

Régimes de retraite

Les lois fédérales du Canada qui régissent les régimes de retraite prévoient l'évaluation périodique de l'état de capitalisation de chaque régime agréé selon les principes de la continuité de l'exploitation (en présumant que le régime existerait indéfiniment) et de la solvabilité (en présumant qu'on pourrait résilier immédiatement le régime).

La solvabilité du passif est particulièrement sensible à l'influence des taux d'intérêt à long terme et au rendement tiré des placements de l'actif des régimes. Le taux d'intérêt servant au calcul de l'obligation au titre des prestations est un taux prescrit dérivé des taux d'intérêt des obligations à long terme du gouvernement du Canada. Vu le niveau actuellement peu élevé des taux, les calculs aboutissent à une valeur actualisée élevée pour les obligations de retraite, ce qui ne fait qu'ajouter à l'état d'insolvabilité du régime.

En mai 2004, Air Canada et le Bureau du surintendant des institutions financières ont convenu d'un protocole d'assouplissement des exigences de capitalisation du déficit des régimes agréés d'Air Canada rétroactif au 1^{er} janvier 2004. Air Canada doit cotiser des montants en espèces substantiels chaque année et des sommes encore plus importantes en cas d'un mauvais rendement des placements au titre des caisses de retraite ou de baisses supplémentaires des taux d'intérêt des obligations à long terme du gouvernement du Canada. Un déficit de capitalisation des régimes de retraite ou le fait pour Air Canada de ne pas verser les cotisations en espèces requises ou de ne pas être en mesure de le faire pourraient avoir une incidence défavorable importante sur ses activités, ses résultats d'exploitation et sa situation financière.

Litige relatif à la parité salariale

Le Syndicat canadien de la fonction publique (« SCFP »), qui représente les agents de bord d'Air Canada, a déposé devant la Commission canadienne des droits de la personne deux plaintes de disparité salariale basée sur le sexe. Le SCFP allègue que le groupe des agents de bord, à prédominance féminine, devrait toucher le même salaire que les groupes des mécaniciens et des pilotes, à prédominance masculine, car ils exécutent du travail de même valeur. Les plaintes remontent à 1991 et 1992, mais elles n'ont pas été instruites en raison d'un litige quant à savoir si les trois groupes de salariés relevaient du même établissement au sens où l'entend la *Loi canadienne sur les droits de la personne*. Le 26 janvier 2006, la Cour suprême du Canada a statué que les trois groupes relevaient effectivement du même établissement et renvoyé l'affaire devant la Commission canadienne des droits de la personne qui peut maintenant procéder à l'évaluation des plaintes du SCFP.

Dans le cadre de la restructuration au titre de la LACC, il a été convenu que le règlement des plaintes, lorsqu'il aurait lieu, n'aurait pas d'effet financier rétroactif antérieur au 30 septembre 2004. Air Canada estime que l'enquête ne manquera pas de révéler qu'elle s'est conformée et qu'elle se conforme bien aux dispositions de la *Loi canadienne sur les droits de la personne* en matière de parité salariale. Néanmoins, si les plaintes étaient accueillies, la charge à payer et les coûts qui y seraient liés par la suite pourraient coûter cher à Air Canada, et ses activités, ses résultats d'exploitation et sa situation financière pourraient s'en ressentir.

Star Alliance^{MD}

Les ententes stratégiques et commerciales qu'Air Canada a conclues avec les membres Star Alliance^{MD} lui rapportent d'importantes retombées, notamment celles qui concernent l'exploitation de vols à code multiple, l'harmonisation des correspondances, la réciprocité des programmes de fidélisation respectifs et l'accès aux salons aéroportuaires des autres compagnies membres. Le fait pour un membre clé de quitter le réseau Star Alliance^{MD} ou d'être dans l'incapacité de s'acquitter de ses obligations au titre de ces ententes pourrait nuire gravement aux activités, aux résultats d'exploitation et à la situation financière d'Air Canada.

Interruptions ou perturbations du service

La bonne marche d'Air Canada repose essentiellement sur sa capacité d'exercer ses activités de façon ininterrompue dans plusieurs plaques tournantes, dont l'aéroport Pearson de Toronto. Les retards ou les interruptions de service causés par des incidents liés à la sûreté ou à d'autres autres raisons, les conditions météorologiques et les arrêts de travail ou les grèves des employés des aéroports, des bagagistes, des contrôleurs aériens et des autres travailleurs qui ne sont pas à l'emploi d'Air Canada ou pour d'autres raisons indépendantes de la volonté d'Air Canada seraient susceptibles de porter un grand préjudice à ses activités, à ses résultats d'exploitation et à sa situation financière.

Écart de change

Les résultats financiers d'Air Canada sont particulièrement sensibles aux fluctuations du dollar canadien. Plus précisément, Air Canada doit effectuer chaque année d'importantes sorties de fonds nettes en dollars américains et subir les fluctuations des cours du change entre le dollar canadien et le dollar américain. La direction estime que, en 2006, une augmentation de 0,01 \$ du taux de change entre le dollar canadien et le dollar américain (par exemple, de 1,13 \$ à 1,14 \$ par dollar américain) aurait pu avoir des répercussions défavorables de l'ordre de 16 M\$ sur le résultat d'exploitation et de 48 M\$ sur le résultat avant impôts. À l'inverse, une baisse du taux de change aurait produit sur le résultat d'exploitation l'effet contraire. Air Canada engage des dépenses considérables en dollars américains au titre du carburant, des locations d'avions, des intérêts débiteurs, du service de la dette et des systèmes informatisés de réservations, alors qu'elle perçoit une partie substantielle de son chiffre d'affaires en dollars canadiens. Une dépréciation importante du dollar canadien par rapport au dollar américain ferait augmenter les coûts d'Air Canada par rapport à ceux de ses rivaux américains et porterait un grand préjudice à ses activités, à ses résultats d'exploitation et à sa situation financière. De plus, Air Canada pourrait ne pas être en mesure de couvrir adéquatement les risques associés à la fluctuation des taux de change.

Litiges en cours

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

En octobre 2006, l'APAC a intenté une action en justice devant la Cour supérieure de justice de l'Ontario visant Air Canada, ACE et certains membres du conseil d'administration d'Air Canada alléguant que certaines mesures passées et futures lèsent ses membres. Divers recours ont été intentés contre les parties, notamment celui de limiter les distributions de la Société, y compris celles qui sont prévues dans le cadre du plan d'arrangement d'ACE entré en vigueur le 10 octobre 2006. À la suite d'une audience tenue en décembre 2006, Monsieur le juge Cumming de la Cour supérieure de justice de l'Ontario a rejeté la demande d'injonction de l'APAC, et a appuyé la requête d'Air Canada de rejeter la demande de l'APAC. L'APAC n'a pas porté le rejet de la demande d'injonction en appel, mais a interjeté appel de l'ordonnance rejetant sa demande.

Aéroplan

Dépendance envers les trois principaux partenaires

Les trois principaux partenaires commerciaux d'Aéroplan ont été responsables de 91 % des facturations brutes pour l'exercice terminé en 2006. Une diminution des ventes de milles Aéroplan à l'un des partenaires importants d'Aéroplan pour quelque raison que ce soit, notamment une diminution des tarifs ou une baisse d'activité, ou la décision d'avoir recours à une autre entreprise de services ou de ne plus sous-traiter une partie ou la totalité des services offerts par Aéroplan, pourrait avoir d'importantes répercussions défavorables sur les facturations brutes. Air Canada, qui doit acheter un nombre minimal de milles Aéroplan au titre du CPSC, peut modifier le nombre de milles Aéroplan attribué par vol sans le consentement d'Aéroplan, ce qui pourrait se traduire par une réduction importante des facturations brutes. Aéroplan ne peut garantir que les contrats conclus avec ces partenaires ou avec d'autres seront renouvelés selon des modalités similaires, ou renouvelés tout court, lorsqu'ils viendront à échéance.

Baisse d'activité et réduction du nombre de milles Aéroplan accumulés

Une diminution des facturations brutes de la part de l'un des partenaires Aéroplan pour quelque raison que ce soit, notamment une diminution des tarifs ou une baisse d'activité, ou la décision d'avoir recours à une autre entreprise de services ou de ne plus sous-traiter une partie ou la totalité des services offerts par Aéroplan, ou une réduction du nombre de milles Aéroplan accumulés par les membres pourrait avoir d'importantes répercussions défavorables sur les facturations brutes et les produits Aéroplan.

Échanges de primes plus importants que prévu

Une bonne part de la rentabilité d'Aéroplan se fonde sur le nombre estimatif des milles Aéroplan qui ne seront jamais échangés par les membres. Le secteur fidélisation nommé « désistements » le pourcentage de milles Aéroplan qui, selon les prévisions, ne seront pas échangés. L'estimation actuelle qu'Aéroplan a faite des désistements s'appuie sur deux études indépendantes menées en 2006 pour le compte d'Aéroplan. Les désistements peuvent diminuer de 17 % par rapport aux estimations actuelles, en raison de la croissance du programme Aéroplan et d'une plus grande diversité des primes offertes. Si le nombre réel des échanges surpassait les estimations actuelles d'Aéroplan, sa rentabilité pourrait s'en ressentir considérablement en raison du coût entraîné par les échanges excédentaires. En outre, la composition réelle des échanges entre les primes aériennes et non aériennes pourrait avoir une incidence défavorable sur la rentabilité d'Aéroplan. Le total des milles visés par des désistements se chiffrait à 70,0 milliards de milles au 31 décembre 2006, dont 46,7 milliards de milles Aéroplan. Si ces milles Aéroplan devaient être échangés, il incomberait à Aéroplan d'offrir des primes pour ces 70,0 milliards de milles Aéroplan restants. Rien ne peut garantir qu'une portion importante des milles Aéroplan estimatifs liés aux désistements ne seront pas échangés.

Relations de travail

Les agents des centres téléphoniques sont actuellement assujettis à une convention collective liant le Syndicat national de l'automobile, de l'aérospatiale, du transport et des autres travailleurs et travailleuses du Canada (les « TCA ») et Air Canada, en vigueur jusqu'en 2009. Bien qu'Aéroplan maintienne de bonnes relations de travail avec les agents des centres téléphoniques syndiqués, si Air Canada devait faire face à des conflits de travail entraînant des arrêts de travail ou d'autres mesures issues de l'unité de négociation supérieure, cette situation pourrait nuire considérablement aux activités d'Aéroplan. En outre, si, à l'échéance de la convention collective applicable, les parties concernées ne parviennent pas à renégocier une entente avec les TCA, il pourrait en découler des arrêts de travail et autres conflits de travail qui pourraient nuire tout autant aux activités d'Aéroplan. De plus, si Air Canada mettait fin au contrat de services généraux la liant à Aéroplan, les activités d'Aéroplan pourraient s'en ressentir dans le cas où Aéroplan serait dans l'impossibilité d'engager un nombre suffisant d'agents de centres téléphoniques au cours de la période de six mois de préavis prévue par la convention.

Interruptions d'ordre technologique et incapacité d'utiliser un logiciel tiers

La capacité d'Aéroplan de protéger ses centres de traitement des données et ses centres téléphoniques contre les dommages causés par les incendies, les pannes d'électricité, les défaillances des systèmes de télécommunications et autres sinistres est cruciale. Afin d'offrir bon nombre de ses services, Aéroplan doit être en mesure d'effectuer l'archivage, l'extraction, le traitement et la gestion de volumineuses bases de données et, périodiquement, d'enrichir et de mettre à jour ses capacités. Bien qu'Aéroplan dispose de moyens et dispositifs de sûreté et de plans de rétablissement du service après sinistre et qu'elle continue d'y investir des sommes, ces moyens et dispositifs pourraient ne pas être suffisants ou mis en œuvre adéquatement. Tout dommage causé aux centres de traitement des données ou aux centres téléphoniques ou toute défaillance aux liaisons de télécommunications qui entraînerait l'interruption de leurs activités ou qui empêcherait Aéroplan de se servir de logiciels sous licences pourrait nuire considérablement à sa capacité de répondre aux besoins de ses partenaires et membres ainsi qu'à la confiance que ces derniers lui porteront.

En outre, la rentabilité d'Aéroplan dépend de sa capacité de mettre en œuvre des moyens technologiques adéquats. Aéroplan continue donc d'investir dans de nouvelles technologies pour rester compétitive, et sa capacité d'investir suffisamment et de façon soutenue dans la modernisation technologique aura une incidence sur sa capacité de connaître du succès. Si Aéroplan n'est pas en mesure d'investir dans des moyens technologiques adéquats, ses activités, ses résultats d'exploitation et sa situation financière pourraient s'en ressentir grandement.

Endettement et clauses restrictives à l'égard de l'endettement actuel et futur

La capacité de Fonds de revenu Aéroplan, de Fiducie Aéroplan et d'Aéroplan d'effectuer des distributions, de verser des dividendes ou d'autres paiements ou avances est assujettie aux lois applicables ainsi qu'aux restrictions contractuelles prévues par les instruments d'emprunt auxquels Fiducie Aéroplan et/ou Aéroplan (y compris les facilités de crédit d'Aéroplan) sont parties. Le niveau d'endettement auquel est assujettie Aéroplan pourrait entraîner d'importantes conséquences pour les détenteurs de parts du Fonds de revenu Aéroplan, dont : i) une capacité limitée pour d'Aéroplan de réunir des capitaux supplémentaires pour financer son fonds de roulement, ses dépenses en immobilisations et ses acquisitions; ii) une part substantielle des flux de trésorerie liés à son exploitation est consacrée au remboursement du capital et des intérêts de sa dette, ce qui réduirait les fonds disponibles à des opérations futures; iii) certains des emprunts d'Aéroplan se feront à des taux d'intérêt variables, ce qui expose Aéroplan au risque que les taux d'intérêt augmentent; et iv) rendre Aéroplan plus vulnérable à un ralentissement économique et atténuer sa compétitivité. Ces facteurs pourraient faire accroître la sensibilité de l'encaisse disponible aux variations des taux d'intérêt.

En outre, les facilités de crédit d'Aéroplan sont assorties d'un certain nombre de clauses restrictives de nature financière et autre obligeant Aéroplan à atteindre certains ratios financiers et à réussir certains tests de situation financière et limitant sa capacité de conclure certaines opérations. Tout manquement aux obligations liées aux facilités de crédit d'Aéroplan, s'il n'est pas éliminé ou aboli, pourrait entraîner la fin des distributions par Aéroplan et permettre le remboursement anticipé de la dette concernée. Si, en vertu des facilités de crédit d'Aéroplan, y compris tout contrat de couverture possible conclu avec les prêteurs, l'endettement devait s'accélérer, rien ne pourrait garantir que les actifs d'Aéroplan suffiraient au remboursement intégral de cette dette.

Aéroplan pourrait devoir refinancer les facilités de crédit à sa disposition, ou autre dette, et rien ne peut garantir qu'Aéroplan sera en mesure d'y arriver ou d'être en mesure de le faire à des conditions aussi favorables que celles présentement en vigueur. Si Aéroplan ne peut refinancer ces facilités de crédit ou autre dette, ou ne peut les refinancer qu'en vertu de conditions moins favorables et/ou plus restrictives, cela pourrait nuire gravement à la situation financière d'Aéroplan et entraîner la réduction ou la suspension des distributions en espèces aux détenteurs de parts du Fonds de revenu Aéroplan. En outre, les conditions liées à toute nouvelle facilité de crédit ou dette peuvent être moins favorables ou plus restrictives que celles liées aux facilités de crédit existantes ou autre dette, ce qui peut limiter indirectement ou provoquer un effet défavorable sur la capacité du Fonds de revenu Aéroplan de verser des distributions en espèces.

Ralentissement économique

Aéroplan tire ses produits principalement de la vente de milles Aéroplan à ses partenaires ce qui, en bout de ligne, est tributaire des dépenses de consommation. Des déviations économiques cycliques, une récession prolongée ou une hausse des taux d'intérêt pourrait porter un grave préjudice à l'égard des dépenses faites par les membres auprès des partenaires d'Aéroplan ou à l'égard de l'utilisation de cartes de crédit ou de cartes de paiement. L'attrait qu'exerce Aéroplan sur ses partenaires commerciaux pourrait en être ainsi diminué et la participation de ceux-ci au programme Aéroplan, restreinte. Ces facteurs, pris ensemble ou individuellement, pourraient nuire considérablement à ses activités, à ses résultats d'exploitation et à sa situation financière.

Les distributions en espèces ne sont pas garanties et fluctueront en fonction du rendement de l'entreprise

Bien que le Fonds de revenu Aéroplan entend procéder à des distributions en espèces reçues au compte des parts du Fonds de fiducie Aéroplan, déduction faite des montants et des charges, s'il y a lieu, payés par le Fonds de revenu Aéroplan dans le cadre du rachat des parts, aucune garantie ne peut être donnée quant aux montants du bénéfice issu des activités commerciales d'Aéroplan ou finalement distribués au titre du Fonds de revenu Aéroplan. Le montant réel des distributions versées à l'égard des parts n'est pas garanti et sera fonction de nombreux facteurs qui sont tous exposés à un certain nombre de risques, y compris la rentabilité d'Aéroplan ainsi que sa capacité à maintenir les marges BAIIA et les fluctuations du fonds de roulement et des dépenses en immobilisations d'Aéroplan.

Restrictions relatives à certains porteurs de parts et liquidité des parts

La déclaration de fiducie du Fonds de revenu Aéroplan impose diverses restrictions aux porteurs de parts. Il est interdit aux porteurs de parts non résidents de détenir en propriété véritable plus de 49,9 % des parts du Fonds de revenu Aéroplan. Ces restrictions peuvent limiter les droits de certaines personnes (ou les empêcher d'exercer ces droits), y compris des non-résidents du Canada et des États-Unis, d'acquérir des parts, d'exercer leurs droits en tant que porteurs de parts et d'entreprendre et de réaliser des offres publiques d'achat à l'égard des parts. Par conséquent, ces restrictions peuvent limiter la demande de parts du Fonds de revenu Aéroplan provenant de certains porteurs de parts et entraîner une incidence défavorable sur la liquidité et la valeur de marché des parts du Fonds de revenu Aéroplan détenues dans le public.

Jazz

De nombreux facteurs de risque du type de ceux décrits à la rubrique « Facteurs de risque – Risques liés aux secteurs d'ACE – Services Air Canada » et « Risques liés au secteur du transport aérien » pourraient nuire gravement aux activités, aux résultats d'exploitation et à la situation financière de Jazz. En plus de ces derniers, les facteurs de risque suivants seraient également susceptibles de porter un grand préjudice aux activités, aux résultats d'exploitation et à la situation financière de Jazz.

Dépendance à l'égard d'Air Canada

La situation financière, la capacité opérationnelle et la compétitivité d'Air Canada ont des incidences directes sur Jazz. Toute baisse éventuelle de la situation financière ou de la capacité opérationnelle d'Air Canada peut avoir des incidences négatives sur le versement et les montants des paiements qu'Air Canada verse à Jazz.

Air Canada est la seule responsable du marketing de la capacité des appareils visés par le CAC de Jazz (« appareils visés ») et assume seule les responsabilités relatives aux horaires, aux liaisons assurées, à la fréquence des vols et aux prix des billets de Jazz. Advenant qu'Air Canada ne procède pas au marketing efficace et concurrentiel des liaisons assurées par Jazz, l'utilisation des appareils visés pourraient être réduite, entraînant une éventuelle baisse de la marge d'exploitation de Jazz, exprimée en dollars.

Fin du CAC de Jazz

La presque totalité des produits courants de Jazz sont perçus aux termes du CAC de Jazz conclu avec Air Canada. Tous les avions en service de Jazz (à l'exception de deux appareils Dash-8) sont visés par ce contrat. Le CAC de Jazz viendra à échéance le 31 décembre 2015, sous réserve de son renouvellement éventuel selon des conditions à négocier pour deux périodes de cinq ans supplémentaires, à moins que l'une des parties mette fin au contrat au moyen d'un préavis par écrit au moins un an avant le 31 décembre 2015 ou la fin de son premier renouvellement. En outre, chaque partie a le droit de résilier le CAC de Jazz à tout moment en cas d'inexécution.

La résiliation du CAC de Jazz pourrait entraîner une réduction importante, voire l'annulation, des produits et des bénéfices de Jazz, à moins qu'elle conclue d'autres accords favorables. Rien ne garantit que Jazz sera en mesure de conclure d'autres accords favorables ou que ceux-ci lui seraient aussi profitables que le CAC de Jazz.

Coûts de main-d'œuvre et relations du travail

De tous les coûts d'exploitation qui incombent à Jazz, les coûts de main-d'œuvre sont les plus importants. Rien ne garantit que les estimations relatives aux coûts de main-d'œuvre future seront justes. Si ces coûts dépassaient les estimations, Jazz pourrait enregistrer une baisse de ses bénéfices ou même des pertes aux termes du CAC de Jazz. La plupart des employés de Jazz sont syndiqués, et des conventions collectives, nouvelles ou amendées, ont été conclues en 2003 et 2004. Les grèves et lockouts sont légalement interdits pendant la durée d'effet de ces conventions, échéant en 2009. Rien ne garantit cependant qu'il n'y ait pas de conflit de travail menant à une interruption ou à une perturbation du service de Jazz. Tout conflit ou arrêt de travail pourrait nuire à la capacité de Jazz d'exercer ses activités et risquerait de porter un grand préjudice à la satisfaction des conditions prévues au CAC de Jazz ainsi qu'à ses activités, à ses résultats d'exploitation et à sa situation financière. Rien ne peut garantir que les conditions des futures conventions collectives conclues avec les syndicats cadreront avec les attentes de Jazz ou seront comparables aux ententes conclues par d'autres transporteurs régionaux. De plus, toute entente future pourrait augmenter les coûts de main-d'œuvre ou avoir quelque incidence défavorable sur Jazz.

Advenant un conflit ou un arrêt de travail faisant intervenir un groupe d'employés syndiqués d'Air Canada fournissant des services à Jazz aux termes du CAC de Jazz, Jazz pourrait perdre l'accès aux services offerts et rien ne garantit qu'elle pourrait obtenir des services de remplacement satisfaisants ou que de tels services pourraient être obtenus de façon efficiente.

Incidence de la concurrence sur le besoin d'Air Canada d'utiliser les services de Jazz

L'industrie du transport aérien est hautement concurrentielle. Air Canada fait concurrence à d'autres transporteurs importants ainsi qu'à des transporteurs à bas prix pour toutes ses liaisons, y compris celles qu'exploite Jazz. Des concurrents pourraient rapidement pénétrer le marché desservi par Jazz pour le compte d'Air Canada, entraînant une réduction rapide des tarifs, ce qui diminuerait l'avantage économique que représentent les activités des biréacteurs régionaux de Jazz pour Air Canada.

Incidence de la concurrence intensifiée dans le secteur du transport aérien régional sur les occasions de croissance de Jazz

En plus des limitations aux termes du CAC de Jazz et des interdictions réglementaires de cabotage, la capacité de Jazz à offrir des services aériens régionaux à un important transporteur aérien américain est limitée en raison des relations qu'entretiennent tous les transporteurs du réseau américain avec d'autres exploitants régionaux. En outre, la plupart des transporteurs du réseau sont assujettis aux restrictions liées aux clauses de portée de leur convention collective avec les employés qui limitent leur aptitude à augmenter la capacité des biréacteurs régionaux.

En outre, de nouveaux concurrents sont susceptibles d'arriver sur le marché des transporteurs régionaux. Il est possible que de tels concurrents, nouveaux ou existants, concluent des contrats d'achat de capacité avec

des transporteurs, y compris Air Canada, à l'égard des liaisons qu'exploite actuellement Jazz. La capacité accrue des autres transporteurs régionaux dans le marché des biréacteurs régionaux pourrait occasionner une concurrence plus féroce, ce qui entraînerait la baisse des taux de rendement dans le secteur du transport aérien régional. Au demeurant, plusieurs des transporteurs principaux s'attachent à réduire leurs coûts, ce qui pourrait entraîner la diminution des marges d'exploitation dans le secteur du transport aérien régional.

Distributions en espèces non garanties et leur fluctuation liée aux rendements commerciaux

Même si le Fonds de revenu Jazz Air compte distribuer des parts reçues à l'égard des obligations de fiducie de la fiducie Jazz Air et procéder à des distributions en espèces reçues au titre des parts de fiducie de la fiducie Jazz Air, déduction faite des montants et des charges, s'il y a lieu, payés par le Fonds de revenu Jazz Air à l'égard de l'échange des parts du Fonds de revenu de Jazz Air, aucune garantie ne peut être donnée quant au bénéfice tiré des activités commerciales de Jazz ou finalement distribué au titre du Fonds de revenu Jazz Air. Le montant réel des distributions versées à l'égard des parts du Fonds de revenu Jazz Air n'est pas garanti et est fonction de nombreux facteurs qui sont tous exposés à un certain nombre de risques, y compris la rentabilité de Jazz ainsi que sa capacité à maintenir les marges de BAIIA et les fluctuations du fonds de roulement et des dépenses en immobilisations de Jazz.

Restrictions relatives à certains porteurs de parts et liquidité des parts

La déclaration de fiducie du Fonds de revenu Jazz Air impose diverses restrictions aux porteurs de parts du Fonds de revenu Jazz Air. Il est interdit aux porteurs de parts non résidents de détenir en propriété véritable plus de 49,9 % des parts du Fonds de revenu Jazz Air. En outre, les droits de vote des porteurs de parts non résidents se limitent à 25 % du nombre total des voix rattachées à toutes les parts en circulation et 25 % du nombre total de voix pouvant être exprimées dans une assemblée des porteurs de parts. Ces restrictions peuvent limiter les droits de certaines personnes (ou les empêcher d'exercer ces droits), y compris des non-résidents du Canada et des États-Unis, d'acquérir des parts du Fonds de revenu Jazz Air, d'exercer leurs droits en tant que porteurs de parts et d'entreprendre et de réaliser des offres publiques d'achat à l'égard des parts du Fonds de revenu Jazz Air. Par conséquent, ces restrictions peuvent limiter la demande de parts du Fonds de revenu Jazz Air provenant de certains investisseurs et entraîner une incidence défavorable sur la liquidité et la valeur de marché des parts du Fonds de revenu Jazz Air détenues par le public.

ACTS

Dépendance envers Air Canada et d'autres clients importants

Pour l'exercice terminé le 31 décembre 2006, environ 69 % des produits d'ACTS sont attribuables à Air Canada. Une baisse importante des produits tirés du partenariat avec Air Canada ou de tout autre client important d'ACTS, pour quelque raison que ce soit, notamment une baisse d'activité, ou une décision d'avoir recours à une autre entreprise de services, pourrait porter un grand préjudice aux produits d'ACTS. ACTS ne peut garantir que les contrats conclus avec Air Canada ou d'autres clients importants seront renouvelés selon des modalités similaires, ou renouvelés tout court, lorsqu'ils viendront à échéance.

La situation financière et la capacité opérationnelle de ses principaux clients, dont Air Canada, ainsi que leur compétitivité ont des incidences directes sur ACTS. Toute baisse éventuelle de la situation financière ou de la capacité opérationnelle de ces clients peut avoir une incidence négative sur le versement et les montants des paiements payés par les clients.

Dépendance envers l'industrie du transport aérien

Les activités d'ACTS dépendent dans une grande mesure du rendement de l'industrie du transport aérien. Les facteurs économiques, les réglementations et les préoccupations relatives à la sûreté des passagers qui touchent l'industrie du transport aérien peuvent aussi avoir des incidences sur les activités d'ACTS. Plusieurs des facteurs de risque de même nature que ceux décrits à la rubrique « Facteurs de risque – Risques liés à l'industrie du transport aérien » pourraient entraîner une baisse de la demande des produits

et services offerts par ACTS et, ainsi, avoir une incidence défavorable sur les activités, les résultats d'exploitation et la situation financière d'ACTS.

Approvisionnement et fournisseurs essentiels

La bonne marche d'ACTS dépend notamment de sa capacité à se procurer des biens en quantités suffisantes, en temps opportun et à des conditions et coûts favorables, notamment des avions, des réacteurs et des pièces de rechange. Seul un nombre limité de fournisseurs peut lui procurer ces biens. L'omission, le refus ou l'incapacité de fournir les biens ou services requis peut être attribuable à des causes multiples et diverses, dont bon nombre échappent à la volonté d'ACTS. Toute rupture de la chaîne d'approvisionnement d'ACTS en biens, notamment pour cause de manquement, de refus ou d'incapacité d'un fournisseur, ou liée à l'incapacité de se procurer ces biens ou services à des conditions ou prix ou dans des délais acceptables pour ACTS, pourrait nuire considérablement à ses activités, à ses résultats d'exploitation et à sa situation financière.

Relations de travail

La plupart des employés d'ACTS n'appartenant pas au personnel de direction sont présentement assujettis à une convention collective liant l'Association internationale des machinistes et travailleurs de l'aérospatiale (« AIMTA ») et Air Canada, en vigueur jusqu'en 2009. Bien qu'ACTS maintienne de bonnes relations de travail avec ses employés, si Air Canada devait faire face à des conflits de travail entraînant des arrêts de travail ou d'autres mesures issues de l'unité de négociation supérieure, cette situation pourrait nuire considérablement aux activités d'ACTS. En outre, si à l'échéance de la convention collective en question, les parties concernées ne parviennent pas à renégocier une entente avec l'AIMTA, il pourrait en découler des conflits de travail et autres conflits de travail qui pourraient nuire tout autant aux activités d'ACTS. De plus, si Air Canada mettait fin aux contrats de services généraux la liant à ACTS, les activités d'ACTS pourraient s'en ressentir dans le cas où ACTS serait dans l'impossibilité d'engager un nombre suffisant d'employés avant la fin des ententes.

Secteur hautement réglementé

ACTS évolue dans un secteur d'activité qui est hautement réglementé. Les agences gouvernementales de partout dans le monde régissent la conception, la réparation et la révision de pièces et d'accessoires d'avions connexes. Les autorités de réglementation qui surveillent les activités d'ACTS comprennent notamment Transports Canada, la Federal Aviation Authority aux États-Unis, et l'Agence européenne de la sécurité aérienne. Les autorités de réglementation effectuent régulièrement des vérifications de conformité afin de s'assurer notamment que tous les processus techniques et administratifs, que toutes les procédures sont conformes et que les installations et le matériel sont entretenus selon les prescriptions réglementaires. De nouvelles prescriptions réglementaires encore plus rigoureuses, si elles étaient adoptées et promulguées, pourraient porter un grave préjudice aux activités, aux résultats d'exploitation et à la situation financière d'ACTS.

De plus, les activités de réparation et de révision d'ACTS sont assujetties à une certification en vertu des règlements établis par Transports Canada et par la Federal Aviation Authority. La réglementation spécifique varie d'un pays à l'autre, bien que la conformité aux exigences de Transports Canada et de la Federal Aviation Authority réponde généralement aux prescriptions réglementaires des autres pays. Le fait de ne pas se conformer aux prescriptions réglementaires ou de ne pas obtenir les approbations réglementaires nécessaires ou toute autre approbation ou autorisation importante auprès d'ACTS serait susceptible de nuire aux activités, aux résultats d'exploitation et à la situation financière d'ACTS.

Risques liés au secteur

Compagnies en redressement judiciaire

Depuis les attentats du 11 septembre 2001, nombreux ont été les transporteurs américains à se redresser sous la protection du chapitre 11 du Bankruptcy Code des États-Unis, loi américaine sur les faillites, ou dans le cadre d'une procédure non judiciaire. La réussite de ces opérations de redressement ne manquerait pas de faire resurgir des rivaux plus légers qu'avant sur le plan de l'endettement et des coûts d'exploitation, grâce à la révision à la baisse des coûts liés à la main-d'œuvre et aux contrats d'approvisionnement et de financement sous le couvert de la loi ou dans le cadre d'une procédure non judiciaire. De plus, certaines compagnies, dont celles qui sont en redressement judiciaire, peuvent entreprendre de réduire sensiblement leurs prix pour assurer leurs liquidités et fidéliser davantage leur clientèle. Cette pratique de prix réduits pourrait faire baisser les rendements d'Air Canada, ce qui porterait un préjudice important à ses activités, à ses résultats d'exploitation et à sa situation financière.

Conjoncture et contexte géopolitique

Les résultats d'exploitation des compagnies aériennes sont très sensibles à la conjoncture et au contexte géopolitique, dont l'incidence sur la demande de transport aérien peut par ailleurs être considérable. Les tarifs aériens, tout comme la demande de transport aérien, ont beaucoup fluctué dans les années passées et peuvent fluctuer encore beaucoup dans l'avenir. Air Canada n'est pas à même de prévoir avec certitude ni les conditions qui prévaudront sur le marché ni les prix qu'elle pourra demander à ses clients. Les attentes de la clientèle peuvent évoluer rapidement, et la demande de billets à prix abordables peut limiter les possibilités de revenus. Les voyages, particulièrement les voyages d'agrément, constituent une dépense discrétionnaire des consommateurs. La baisse de la croissance économique en Amérique du Nord et le climat d'instabilité géopolitique dans diverses régions du monde pourraient aussi avoir pour conséquence de faire baisser la demande de transport aérien au Canada et à l'étranger et, conjugués aux autres facteurs dont il est ici question, nuire gravement à la rentabilité d'Air Canada. Un repli économique trop prolongé ou trop marqué au Canada ou dans le monde serait susceptible de nuire gravement aux activités, aux résultats d'exploitation et à la situation financière de la Société, d'autant plus que ses coûts fixes sont substantiels.

Caractéristiques inhérentes à l'aviation commerciale : faibles marges brutes et coûts fixes élevés

Le secteur du transport aérien en général et le service régulier en particulier sont caractérisés par la faiblesse des marges bénéficiaires brutes et par le niveau élevé des coûts fixes. Les coûts associés à l'exploitation d'un vol ne varient pas considérablement selon le nombre de passagers transportés et, par conséquent, un changement même relativement faible du nombre de passagers, des tarifs ou dans la composition du trafic pourrait avoir un effet important sur les résultats d'exploitation d'Air Canada et sur sa situation financière. Ces caractéristiques représentent une contrainte que la politique de tarification audacieuse pratiquée par les transporteurs à bas prix ne fait qu'exacerber en tirant les tarifs de transport aérien vers le bas. En conséquence, si le chiffre d'affaires accuse un manque à gagner par rapport au niveau prévu, les activités, les résultats d'exploitation et la situation financière d'Air Canada pourraient réellement s'en ressentir. Air Canada doit engager des coûts fixes substantiels qui ne varient pas sensiblement avec sa capacité globale. En conséquence, si Air Canada devait abaisser sa capacité globale ou réduire le nombre de vols qu'elle exploite, il se peut qu'elle n'arrive tout de même pas à réduire certains de ses coûts fixes à court terme et qu'elle soit contrainte d'engager d'importants coûts de résiliation ou de restructuration, ce qui pourrait porter un grave préjudice à ses activités, à ses résultats d'exploitation et à sa situation financière.

Attentats terroristes et mesures de sûreté

Les attentats terroristes du 11 septembre 2001 et ceux qui les ont suivis, tout particulièrement au Moyen-Orient, en Asie du Sud-Est et en Europe, ont créé un climat d'incertitude chez les voyageurs. Un attentat d'envergure (que ce soit au pays ou à l'étranger, ou que cela concerne Air Canada, un autre transporteur ou aucun transporteur) et le resserrement des mesures de sûreté (comme les restrictions qui

frappent actuellement le contenu des bagages de cabine) pourraient avoir de profondes répercussions sur la demande en général et sur le nombre de passagers empruntant les vols d'Air Canada en particulier. Il pourrait en outre donner lieu à une hausse substantielle des primes d'assurance et d'autres coûts, et au resserrement de la sûreté aéroportuaire. La réduction des produits passages, la hausse des primes d'assurance et d'autres coûts, et le resserrement des conditions de sûreté pourraient porter un grand préjudice aux activités, aux résultats d'exploitation et à la situation financière d'Air Canada.

Épidémies (syndrome respiratoire aigu sévère [« SRAS »], grippe et autres)

Après que plusieurs foyers du syndrome respiratoire aigu sévère (« SRAS ») eurent éclos dans le monde en 2003, l'Organisation mondiale de la santé (« OMS ») a publié, le 23 avril 2003, un avertissement aux voyageurs les invitant à ne pas effectuer de voyages non essentiels à Toronto, avertissement qui a été levé le 30 avril suivant. L'avertissement de sept jours émis aux voyageurs par l'OMS et portant sur Toronto, le fait que cette ville soit la principale plaque tournante d'Air Canada et l'éclosion de plusieurs foyers de SRAS dans le monde ont été durement ressentis par la demande passagers pour les destinations desservies par Air Canada et Jazz ainsi que par le nombre de passagers empruntant les lignes de ces deux transporteurs. Cette situation a grandement nui au trafic sur l'ensemble du réseau. L'OMS est d'avis qu'il existe un risque important d'une pandémie de grippe au cours des prochaines années. La résurgence du SRAS ou l'éclosion de quelque autre forme d'épidémie comme la grippe (au pays comme à l'étranger) ou encore la publication d'un nouvel avertissement aux voyageurs de la part de l'OMS (à l'encontre de villes ou régions du Canada ou d'autres pays) ne ferait qu'accentuer l'incidence défavorable sur la demande et sur le nombre de passagers empruntant les lignes d'Air Canada et de Jazz. La réduction du trafic qui en résulterait à l'échelle du réseau d'Air Canada et de Jazz serait susceptible de porter un grand préjudice aux activités, aux résultats d'exploitation et à la situation financière d'Air Canada.

Sinistres et accidents

De par la nature de ses activités principales, Air Canada s'expose à des poursuites en responsabilité, y compris des réclamations portant sur des blessures graves ou des décès, qui pourraient être intentées à son encontre à la suite d'accidents ou de sinistres mettant en cause des appareils ayant transporté des clients d'Air Canada ou des appareils d'autres transporteurs dont elle a assuré la maintenance ou la réparation. Rien ne garantit que la couverture d'assurance d'Air Canada suffirait pour se prémunir contre une ou plusieurs réclamations d'envergure et toute insuffisance pourrait être importante. Sans compter qu'un accident ou sinistre mettant en cause un appareil d'Air Canada ou un appareil d'un autre transporteur dont elle a assuré la maintenance ou la réparation pourrait nuire à la réputation d'Air Canada sur le plan de la sécurité et, par ricochet, porter un grand préjudice à ses activités, à ses résultats d'exploitation et à sa situation financière.

Caractère saisonnier des activités, autres facteurs et résultats précédents

Air Canada connaît généralement une hausse très marquée de la demande aux deuxième et troisième trimestres de l'année civile, et une demande sensiblement réduite aux premier et quatrième trimestres. Ces variations cycliques de la demande sont essentiellement la résultante d'un nombre plus élevé de voyageurs d'agrément qui privilégient les mois du printemps et de l'été pour leurs déplacements. La structure de coûts d'Air Canada comporte des coûts fixes substantiels qui ne varient pas de façon notable en fonction de la demande passagers à court terme.

Comme cela est décrit ailleurs, la demande passagers est également fonction de facteurs tels la conjoncture, les conflits armés, les risques de conflits armés ou d'attentats terroristes, les tarifs et les conditions météorologiques. En raison notamment de ces facteurs, les résultats d'exploitation pour une période intermédiaire ne sont pas nécessairement révélateurs des résultats d'exploitation d'un exercice complet, pas plus que les résultats d'exploitation pour une période donnée ne sauraient nécessairement être révélateurs des résultats d'une période à venir.

Réglementation

Le secteur aérien est assujéti à de multiples lois et règlements tant canadiens qu'étrangers qui en régissent, entre autres, les questions de sûreté, de sécurité, de licence, de concurrence, de niveau de bruit, d'environnement et, dans une certaine mesure, de tarification. De temps à autre, d'autres lois et règlements peuvent être proposés et des décisions rendues pour venir s'ajouter aux exigences ou restrictions frappant déjà les activités aériennes. La mise en place de règlements ou décisions supplémentaires par Transports Canada, le Bureau ou le Tribunal de la concurrence, l'Office des transports du Canada, le Conseil du Trésor ou d'autres organes publics nationaux ou étrangers serait susceptible de nuire gravement aux activités, aux résultats d'exploitation et à la situation financière d'Air Canada. Celle-ci ne peut garantir que de nouveaux règlements ne seront pas adoptés ou que des règlements existants ne seront pas modifiés, ou que des décisions ne seront pas adoptées ou rendues. L'adoption de ces nouveaux règlements ou la révision des règlements existants, ou des décisions rendues, pourrait gravement nuire aux activités d'Air Canada, à ses résultats d'exploitation et à sa situation financière.

L'accès des transporteurs intérieurs aux lignes internationales est régi par des ententes conclues entre le gouvernement canadien et des gouvernements étrangers. Un changement de politique de transport par les autorités canadiennes ou étrangères pourrait entraîner la modification ou la résiliation de ces ententes et nuire aux activités internationales d'Air Canada.

En juillet 2000, le gouvernement canadien a modifié la *Loi sur les transports au Canada*, la *Loi sur la concurrence* et la *Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada* en vue de régir la concurrence dans les transports aériens au pays et d'assurer la protection des consommateurs. Des dispositions en matière d'abus de position dominante, propres au secteur du transport aérien, ont été introduites dans la *Loi sur la concurrence*, auxquelles se sont ajoutées par la suite des dispositions prévoyant notamment l'imposition de sanctions administratives pécuniaires aux transporteurs intérieurs dominants en cas d'infraction.

En juillet 2003, le Tribunal de la concurrence a publié ses motifs et ses conclusions dans l'instance opposant le Commissaire du Canada et Air Canada, où il fallait déterminer comment établir si Air Canada était exploitée en deçà des « coûts évitables », contrairement à l'une des nouvelles dispositions contre l'abus de position dominante régissant les transporteurs aériens. Dans sa décision, le Tribunal de la concurrence a formulé un critère de détermination des coûts évitables d'application très générale. En septembre 2004, le Commissaire de la concurrence a publié une lettre décrivant la méthode qu'il entend adopter à l'avenir en cas de nouvelle plainte visant les dispositions sur l'abus de position dominante par un transporteur aérien et affirmant que l'approche du Tribunal sur les coûts évitables reste pertinente.

En outre, le 2 novembre 2004, le ministre de l'Industrie a déposé le projet de loi C-19 visant à abroger les dispositions sur l'abus de position dominante propres au transport aérien dans la *Loi sur la concurrence*. Toutefois, le 29 novembre 2005, la 38^e législature du Canada a été dissoute. En conséquence, le processus législatif relatif à l'adoption du projet de loi C-19 a pris fin. La direction ne peut prédire si un tel projet de loi sera de nouveau présenté devant la Chambre des communes.

Si le Commissaire de la concurrence devait engager de nouvelles enquêtes ou requêtes du même ordre relativement à d'autres grandes lignes intérieures à fort trafic et qu'on donne droit à ces requêtes, cela pourrait nuire gravement aux activités, aux résultats d'exploitation et à la situation financière d'Air Canada.

Air Canada est régie par les lois du Canada en matière de confidentialité des renseignements sur les passagers et les employés ainsi qu'aux lois en cette matière des pays où elle exerce ses activités; ces lois ne sont pas toujours compatibles d'un pays à l'autre. L'obligation de se conformer à ces cadres de réglementation pourrait entraîner des coûts supplémentaires et, à ce titre, nuire gravement aux activités, à la situation financière et aux résultats d'exploitation d'Air Canada.

Augmentation des frais d'assurance

Depuis les attentats du 11 septembre 2001, le secteur des assurances de l'aviation réévalue en permanence les risques posés par les actes terroristes qu'il est prêt à couvrir, et cela pourrait se répercuter tant sur certains assureurs actuels d'Air Canada que sur sa propre assurabilité dans l'avenir. Dans la mesure où les assureurs actuels d'Air Canada ne peuvent ou ne veulent lui fournir une couverture d'assurance et en l'absence de mesures du gouvernement du Canada visant à fournir la couverture nécessaire, les frais d'assurance d'Air Canada pourraient augmenter davantage et la placer en contravention de certaines prescriptions réglementaires ou dispositions contractuelles l'obligeant à maintenir en vigueur une assurance donnée, ce qui pourrait avoir un effet défavorable important sur ses activités, ses résultats d'exploitation et sa situation financière.

Assurance responsabilité civile contre le risque de guerre

Il se pourrait que le gouvernement du Canada cesse de fournir une assurance responsabilité civile contre le risque de guerre comme il le fait actuellement à Air Canada et à d'autres transporteurs au Canada. Le cas échéant, Air Canada et les autres intervenants du secteur n'auraient d'autre choix que de se tourner vers des assureurs commerciaux pour obtenir cette protection. Air Canada estime qu'il lui en coûterait environ 15 M\$ par année pour obtenir cette couverture. Les solutions de rechange, comme celles que préconisent l'Organisation de l'aviation civile internationale (« OACI ») et l'Association du transport aérien international (« IATA »), ne se sont pas mises en place comme prévu, en raison des actions entreprises par d'autres pays et de l'introduction récente sur le marché de nouveaux produits d'assurance. L'OACI et l'IATA poursuivent leurs efforts dans ce domaine, mais il ne semble pas permis d'envisager une solution mondiale dans un avenir rapproché. Comme le gouvernement fédéral américain a institué son propre système d'assurances en vue de couvrir le risque que courent ses transporteurs, le régime d'assurance mondial se trouve privé d'un de ses grands piliers.

De plus, les responsables du marché de l'assurance aviation à Londres ont institué, dans leurs polices d'assurance corps d'aéronef et rechanges, tout comme elles entendent le faire aussi pour les assurances passagers et responsabilité civile, une nouvelle clause standard en cas d'actes de guerre ou de terrorisme. Cette clause exclut toute réclamation résultant d'un usage hostile de bombes sales, d'armes à impulsion électromagnétique ou d'agents biochimiques. Le programme d'indemnisation du gouvernement du Canada vise à régler ce type de situations à mesure qu'elles se produisent, mais il n'a pas encore été décidé d'étendre l'indemnisation afin de couvrir cette exclusion. En l'absence d'une décision du gouvernement du Canada et aussi longtemps qu'une décision n'aura pas été prise dans ce sens, la perte de cette couverture expose Air Canada à ce nouveau risque non assuré et pourrait la mettre en contravention de certaines prescriptions réglementaires ou dispositions contractuelles, ce qui pourrait avoir un effet défavorable important sur ses activités, sa situation financière et ses résultats d'exploitation.

15. Résultats financiers trimestriels

Le tableau ci-après présente les résultats financiers d'ACE des huit derniers trimestres.

(en millions de dollars, sauf les données par action)	T1	T2	T3	T4	T1	T2	T3	T4
	2005	2005	2005	2005	2006	2006	2006	2006
Produits d'exploitation	2 177 \$	2 458 \$	2 833 \$	2 362 \$	2 484 \$	2 682 \$	2 947 \$	2 544 \$
Charge exceptionnelle liée aux milles Aéroplan ¹⁾	-	-	-	-	-	-	(102)	-
Produits d'exploitation	2 177 \$	2 458 \$	2 833 \$	2 362 \$	2 484 \$	2 682 \$	2 845 \$	2 544 \$
Charges d'exploitation ²⁾	(2 187)	(2 280)	(2 512)	(2 396)	(2 546)	(2 501)	(2 642)	(2 471)
Bénéfice (perte) d'exploitation	(10)	178	321	(34)	(62)	181	203	73
Total des produits (charges) hors exploitation, intérêts minoritaires, écart de change et impôts sur les bénéfices ³⁾	(67)	(9)	(50)	(68)	180	55	(100)	(122)
Bénéfice net (perte)	(77) \$	169 \$	271 \$	(102) \$	118 \$	236 \$	103 \$	(49) \$
Bénéfice (perte) par action								
- de base	(0,87) \$	1,68 \$	2,67 \$	(1,01) \$	1,15 \$	2,32 \$	1,01 \$	(0,48) \$
- dilué	(0,87) \$	1,50 \$	2,33 \$	(1,01) \$	1,12 \$	2,05 \$	0,95 \$	(0,48) \$

- 1) Comprend, au troisième trimestre de 2006, une charge exceptionnelle de 102 M\$ liée à l'obligation d'Air Canada relativement à l'échange des milles Aéroplan d'avant 2002.
- 2) Comprend, au premier trimestre de 2006, une charge exceptionnelle liée à la restructuration de la main-d'œuvre de 33 M\$. Comprend, au quatrième trimestre de 2006, une réduction de 8 M\$ au titre de la charge exceptionnelle liée à la restructuration de la main-d'œuvre vu l'incidence favorable de l'attrition et d'autres facteurs qui atténuent le coût de la réalisation de l'objectif de 25 M\$.
- 3) Comprend, au troisième trimestre de 2005, un gain de dilution de 190 M\$ et une charge fiscale de 28 M\$ par suite du PAPE d'ACE du Fonds de revenu Aéroplan. Comprend, au premier trimestre de 2006, un gain de dilution de 220 M\$ et une charge fiscale de 10 M\$ par suite du PAPE d'ACE du Fonds de revenu Jazz. Comprend, au deuxième trimestre de 2006, un gain de 100 M\$ et une charge fiscale de 17 M\$ relativement à la vente de 3,25 millions d'actions de sa participation dans US Airways. Comprend, au troisième trimestre de 2006, un gain de 52 M\$ et une charge fiscale de 9 M\$ relativement à la vente de 1,25 million d'actions de sa participation dans US Airways. Comprend, au quatrième trimestre de 2006, un gain de dilution de 25 M\$ et une charge d'impôts de 4 M\$ relativement au premier appel public à l'épargne d'Air Canada.

Caractère saisonnier des activités

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

16. Principales informations annuelles

Le tableau suivant présente les principales informations annuelles d'ACE pour les exercices 2006 et 2005, ainsi qu'une combinaison des résultats financiers d'Air Canada pour la période de neuf mois terminée le 30 septembre 2004 et d'ACE pour le trimestre terminé le 31 décembre 2004. La combinaison correspond à « Résultats combinés 2004 » dans ce tableau. Les résultats financiers d'Air Canada avant le 30 septembre 2004 reflètent les activités des diverses entités des secteurs Services Air Canada, Jazz, Aéroplan et ACTS.

	2006	2005	Résultats combinés 2004
Produits d'exploitation	10 657 \$	9 830 \$	8 900 \$
Charge exceptionnelle liée aux milles Aéroplan ¹⁾	(102)	-	-
Produits d'exploitation	10 555	9 830	8 900
Charges d'exploitation ²⁾	(10 160)	(9 375)	(8 783)
Résultat d'exploitation avant éléments liés à la réorganisation et à la restructuration	395	455	117
Éléments liés à la réorganisation et à la restructuration	-	-	(871)
Total des produits (charges) hors exploitation, Intérêts minoritaires, écarts de change et impôts sur les bénéfices	4	(194)	(126)
Bénéfice net (perte)	399	261	(880)
BAIIALA ³⁾	1 412	1 354	
BAIIALA avant les charges exceptionnelles ³⁾	1 539	1 354	
Résultat par action			
- de base	4,01 \$	2,66 \$	s.o.
- dilué	3,80 \$	2,48 \$	s.o.
Trésorerie et équivalents de trésorerie, et placements à court terme	3 178	2 181	1 632
Actif total	13 441	11 847	9 386
Total du passif à long terme ⁴⁾	4 137	3 989	3 848

1) Comprend, en 2006, une charge exceptionnelle de 102 M\$ liée à l'obligation d'Air Canada relativement à l'échange des milles Aéroplan d'avant 2002.

2) Comprend, en 2006, une charge exceptionnelle liée à la restructuration de la main-d'œuvre de 25 M\$.

3) Se reporter à la section 20 « Mesures financières hors PCGR » dans le présent Rapport de gestion pour obtenir un rapprochement du BAIIALA et du bénéfice (perte) d'exploitation.

4) Le total du passif à long terme comprend la dette à long terme, les contrats de location-acquisition et les autres passifs à long terme.

17. Contrôles et procédures

Contrôles et procédures en matière d'information financière

La direction de la Société, en collaboration avec le chef de la direction et le chef des Affaires financières de la Société, a évalué l'efficacité des contrôles et procédures de communication de l'information financière (définis dans les *Rules 13a-15(e)* et *15d-15(e)* prises en application de la *Securities Exchange Act of 1934* des États-Unis, dans sa version modifiée (la « *Exchange Act* des États-Unis ») et dans les règles des Autorités canadiennes en valeurs mobilières (les « *ACVM* »)). En se fondant sur cette évaluation, le chef de la direction et le chef des Affaires financières de la Société ont conclu qu'au 31 décembre 2006, les contrôles et procédures de communication de l'information financière de la Société étaient suffisamment efficaces pour assurer, dans une mesure raisonnable, que l'information à communiquer par la Société dans les rapports qu'elle dépose ou soumet en vertu de la *Exchange Act* des États-Unis ou des lois canadiennes sur les valeurs mobilières est (i) enregistrée, traitée, résumée et déclarée conformément aux délais prescrits dans les règles et formulaires de la *Securities and Exchange Commission* et des autorités canadiennes en valeurs mobilières, et (ii) accumulée et communiquée aux membres de la direction, notamment à ses principaux hauts dirigeants et dirigeants financiers ou à des personnes occupant des postes semblables, de façon à permettre des décisions éclairées à l'égard de la communication de l'information financière requise.

Rapport de la direction sur le contrôle interne à l'égard de l'information financière

Il incombe à la direction de la Société d'établir et de maintenir des contrôles internes appropriés relatifs à l'information financière (définis dans la *Rule 13a-15(f)* prise en application de la *Exchange Act* des États-Unis). Les contrôles internes à l'égard de l'information financière comprennent les politiques et procédures qui (i) se rapportent à la conservation des dossiers qui, dans des détails raisonnables, reflètent de façon précise et efficace les opérations et les aliénations visant les actifs de la Société; (ii) assurent, dans une mesure raisonnable, que les opérations sont inscrites de façon à permettre la préparation et la présentation fidèle des états financiers publiés, et que les reçus et les dépenses de la Société sont faits conformément aux autorisations de la direction et du conseil d'administration; et (iii) assurent, dans une mesure raisonnable, la prévention ou la découverte en temps opportun de l'acquisition, l'utilisation ou l'aliénation non autorisée des actifs de la Société qui pourrait avoir une incidence importante sur les états financiers.

Tous les systèmes de contrôle interne, peu importe la qualité de leur conception, comportent des limites inhérentes. Par conséquent, même les systèmes jugés efficaces ne peuvent fournir qu'une assurance raisonnable quant à la préparation et à la présentation des états financiers.

En raison des limites qui lui sont inhérentes, il se peut que le contrôle interne à l'égard de l'information financière ne permette pas de prévenir ou de détecter certaines inexactitudes. De plus, toute projection du résultat d'une évaluation de son efficacité sur des périodes futures est exposée au risque que les contrôles deviennent inadéquats en raison de changements de situation ou d'une détérioration du niveau de respect des politiques ou des procédures.

La direction a évalué l'efficacité du contrôle interne de la Société à l'égard de l'information financière au 31 décembre 2006. Dans le cadre de cette évaluation, elle a utilisé les critères établis dans le rapport *Internal Control - Integrated Framework* publié par le *Committee of Sponsoring Organizations (COSO)* de la *Treadway Commission*. Cette évaluation a permis de détecter une faiblesse significative du contrôle interne de la Société à l'égard de l'information financière au 31 décembre 2006 en ce qui concerne la comptabilisation des impôts sur les bénéfices. Il y a eu des limites quant à l'aptitude de la Société d'identifier tous les actifs et passifs d'impôts futurs liés aux opérations complexes non courantes dans les états financiers consolidés de la Société au 31 décembre 2006. Cette déficience du contrôle interne a donné lieu à des ajustements des états financiers consolidés au 31 décembre 2006 découlant de la vérification. En raison de cette déficience, il se peut qu'une erreur importante ne puisse être prévenue ou détectée dans les états financiers consolidés de la Société. Uniquement à la lumière de cette faiblesse significative quant à la comptabilisation des impôts sur les bénéfices, la direction (notamment le chef de la direction et le chef des Affaires financières de la Société) a conclu que la Société n'a pas maintenu un contrôle interne efficace à l'égard de l'information financière au 31 décembre 2006.

Une faiblesse significative est une déficience du contrôle interne ou une combinaison de déficiences du contrôle interne qui sont telles qu'il n'est pas probable qu'une inexactitude importante puisse être prévenue ou détectée dans les états financiers annuels ou intermédiaires.

L'évaluation de l'efficacité du contrôle interne de la Société au 31 décembre 2006 a été vérifiée par les vérificateurs indépendants PricewaterhouseCoopers s.r.l./s.e.n.c.r.l., tel qu'il est mentionné dans leur rapport qui est inclus aux présentes et qui exprime une opinion sans réserve sur l'évaluation de la direction et une opinion défavorable quant à l'efficacité du contrôle interne de la Société à l'égard de l'information financière au 31 décembre 2006.

Plan de redressement

La direction a adopté notamment les mesures correctrices suivantes :

- Avoir recours aux services d'un spécialiste du recrutement pour engager d'autres professionnels fiscalistes ayant les connaissances et l'expérience voulues;
- Avoir recours aux services d'un tiers qualifié pour fournir des services supplémentaires en matière de comptabilité des impôts sur les bénéfices à l'égard des opérations commerciales complexes et non courantes.

Modification du contrôle interne à l'égard de l'information financière

Au cours de l'exercice terminé le 31 décembre 2006, aucune modification n'ayant eu ou étant raisonnablement susceptible d'avoir une incidence importante sur le contrôle interne de la Société à l'égard de l'information financière n'a été apportée aux contrôles internes en question.

18. Événements postérieurs à la date du bilan

Distribution initiale de parts du Fonds de revenu Aéroplan dans le cadre d'un plan d'arrangement

Le 5 octobre 2006, les actionnaires d'ACE, réunis en assemblée extraordinaire, ont approuvé un plan d'arrangement élaboré en vertu de la *Loi canadienne sur les sociétés par actions*. Le 6 octobre 2006, la Cour supérieure du Québec a sanctionné une ordonnance définitive approuvant le plan d'arrangement, qui est entré en vigueur le 10 octobre 2006. L'arrangement confère au conseil d'administration d'ACE le pouvoir de verser, à l'occasion, aux actionnaires d'ACE une ou plusieurs distributions spéciales d'un montant total d'au plus 2 G\$ par réduction du capital déclaré des actions à droit de vote variable de catégorie A, des actions à droit de vote de catégorie B et des actions privilégiées d'ACE.

À la date de référence, le 10 janvier 2007, les actionnaires d'ACE ont reçu une distribution sans effet sur la trésorerie de 50 000 000 de parts du Fonds de revenu Aéroplan représentant 0,442 part par action à droit de vote variable de catégorie A, action à droit de vote de catégorie B et action privilégiée (après conversion) d'ACE. Compte tenu du prix de clôture de 17,97 \$ des parts du Fonds de revenu Aéroplan à la Bourse de Toronto le 10 janvier 2007, la distribution est évaluée à environ 899 M\$ ou 7,95 \$ par action d'ACE.

Le 10 janvier 2007, ACE a échangé 60 000 000 de parts d'Aéroplan SEC contre 60 000 000 de parts du Fonds de revenu Aéroplan. À la suite de l'échange, ACE continue de détenir une participation directe de 50,3 % dans Aéroplan SEC, notamment des participations directes de 20,3 % dans Aéroplan SEC et de 37,6 % dans le Fonds de revenu Aéroplan. Le Fonds de revenu Aéroplan détient maintenant 159 454 165 parts émises et en circulation ainsi qu'une participation de 79,7 % dans Aéroplan SEC.

En ce qui a trait à la distribution initiale, le taux de conversion d'ACE de 4,25 % sur les obligations convertibles de premier rang échéant en 2035 (les « obligations convertibles ») a été rajusté, passant de 22,2838 à 27,6987 actions à droit de vote variable de catégorie A ou actions à droit de vote de catégorie B par tranche de 1 000 \$ de capital d'obligations convertibles. Le rajustement est entré en vigueur le 29 janvier 2007 et a été établi en vertu de l'acte de fiducie en date du 6 avril 2005 régissant les obligations convertibles.

19. Perspectives

En 2007, ACE prévoit continuer d'exécuter son plan stratégique en vue de maximiser la valeur actionnariale. Plus précisément, ACE continuera de mener à bonne fin les initiatives annoncées le 11 août 2006, y compris la monétisation d'ACTS et la poursuite d'occasions permettant de matérialiser la valeur de ses placements.

20. Mesures financières hors PCGR

BIIIALA/BAIIA

Le BIIIALA (bénéfice avant intérêts, impôts, amortissement, désuétude et locations avions) est une unité de mesure ne relevant pas des PCGR couramment utilisée dans le secteur du transport aérien qui donne un aperçu des résultats d'exploitation avant les coûts de location d'appareils, l'amortissement et la désuétude, lesquels coûts varient sensiblement d'une compagnie à l'autre en raison de la façon dont chacune finance ses appareils et autres actifs. Pour les secteurs qui ne louent pas d'avions, comme Aéroplan et ACTS, le BAIIA (bénéfice avant intérêts, impôts, amortissement et désuétude) est utilisé pour donner un aperçu des résultats d'exploitation avant amortissement et désuétude, puisque de tels coûts varient sensiblement d'une compagnie à l'autre en raison de la façon dont chacune finance ses actifs. Comme le BIIIALA et le BAIIA ne sont pas des unités de mesure conformes aux PCGR pour la présentation de l'information financière et qu'ils n'ont pas de sens normalisé, ils ne sauraient être comparés à des mesures similaires présentées par d'autres sociétés ouvertes. Le BIIIALA et le BAIIA sont rapprochés du bénéfice (perte) d'exploitation comme suit :

<i>(en millions de dollars)</i>	4 ^e trimestre			2006	2005	Variation
	2006	2005	Variation			
Services Air Canada						
Bénéfice (perte) d'exploitation selon les PCGR	(5)	(91)	86	114	191	(77)
Rajouter :						
Locations avions	75	90	(15)	314	341	(27)
Amortissement et désuétude	135	106	29	493	404	89
BIIIALA	205	105	100	921	936	(15)
Rajouter :						
Charge exceptionnelle liée à la restructuration de la main-d'œuvre	(8)	-	(8)	20	-	20
Charge exceptionnelle liée aux milles Aéroplan	-	-	-	102	-	102
BIIIALA, avant les charges exceptionnelles	197	105	92	1 043	936	107
Aéroplan						
Bénéfice d'exploitation conforme aux PCGR	37	30	7	140	102	38
Rajouter :						
Amortissement et désuétude	3	3	-	14	8	6
BIIIALA	40	33	7	154	110	44
Jazz						
Bénéfice (perte) d'exploitation conforme aux PCGR	33	34	(1)	144	129	15
Rajouter :						
Locations avions	34	28	6	134	80	54
Amortissement et désuétude	5	4	1	21	18	3
BIIIALA	72	66	6	299	227	72
ACTS						
Bénéfice (perte) d'exploitation selon les PCGR	12	(8)	20	(2)	47	(49)
Rajouter :						
Amortissement et désuétude	8	8	-	31	32	(1)
BIIIALA	20	-	20	29	79	(50)
Rajouter :						
Charge exceptionnelle liée à la restructuration de la main-d'œuvre	-	-	-	5	-	5
BAIIA, avant les charges exceptionnelles	20	-	20	34	79	(45)
Total consolidé						
Bénéfice (perte) d'exploitation selon les PCGR	73	(34)	107	395	455	(60)
Rajouter :						
Locations avions	107	117	(10)	441	417	24
Amortissement et désuétude	157	125	32	576	482	94
BIIIALA	337	208	129	1 412	1 354	58
Rajouter :						
Charge exceptionnelle liée à la restructuration de la main-d'œuvre	(8)	-	(8)	25	-	25
Charge exceptionnelle liée aux milles Aéroplan	-	-	-	102	-	102
BIIIALA, avant les charges exceptionnelles	329	208	121	1 539	1 354	185

Bénéfice d'exploitation, exclusion faite de la charge exceptionnelle liée aux milles Aéroplan et de la charge exceptionnelle liée à la restructuration de la main-d'œuvre

ACE se sert du « bénéfice d'exploitation, exclusion faite de la charge exceptionnelle liée aux milles Aéroplan et de la charge exceptionnelle liée à la restructuration de la main-d'œuvre » pour mesurer le rendement de son exploitation au titre de ses activités continues sans égard aux effets de ces charges exceptionnelles. Les résultats financiers d'ACE, ainsi que du secteur des Services Air Canada et d'ACTS ne tiennent pas compte de ces éléments pour ne pas risquer de fausser l'analyse des tendances à la base de leurs rendements commerciaux. La charge exceptionnelle liée aux milles Aéroplan représente un règlement total et définitif des obligations qu'Air Canada avait envers Aéroplan pour échanger les milles d'avant 2002. La charge exceptionnelle liée à la restructuration de la main-d'œuvre constitue le coût total du plan de réduction de 20 % de son effectif non syndiqué annoncé en février 2006. La charge exceptionnelle liée aux milles Aéroplan et la charge exceptionnelle liée à la restructuration de la main-d'œuvre ne reflètent pas le rendement financier d'ACE.

Comme la mesure suivante n'est pas une unité de mesure 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.

Le rapprochement du « bénéfice d'exploitation, exclusion faite des charges exceptionnelles liées aux milles Aéroplan et à la restructuration de la main-d'œuvre » au résultat d'exploitation est présenté comme suit :

<i>(en millions de dollars)</i>	4 ^e trimestre			2006	2005	Variation
	2006	2005	Variation			
ACE						
Bénéfice (perte) d'exploitation selon les PCGR	73	(34)	107	395	455	(60)
Rajouter :						
Charge exceptionnelle liée aux milles Aéroplan	-	-	-	102	-	102
Bénéfice d'exploitation (perte), avant la charge exceptionnelle liée aux milles Aéroplan	73	(34)	107	497	455	42
Rajouter :						
Charge exceptionnelle liée à la restructuration de la main-d'œuvre	(8)	-	(8)	25	-	25
Bénéfice (perte) d'exploitation, avant les charges exceptionnelles liées aux milles Aéroplan et à la restructuration de la main-d'œuvre	65	(34)	99	522	455	67

<i>(en millions de dollars)</i>	4 ^e trimestre			2006	2005	Variation
	2006	2005	Variation			
ACTS						
Bénéfice (perte) d'exploitation selon les PCGR	12	(8)	20	(2)	47	(49)
Rajouter :						
Charge exceptionnelle liée à la restructuration de la main-d'œuvre	-	-	-	5	-	5
Bénéfice (perte) d'exploitation, avant la charge exceptionnelle liée à la restructuration de la main-d'œuvre	12	(8)	20	3	47	(44)

<i>(en millions de dollars)</i>	4 ^e trimestre			2006	2005	Variation
	2006	2005	Variation			
Services Air Canada						
Bénéfice (perte) d'exploitation selon les PCGR	(5)	(91)	86	114	191	(77)
Rajouter :						
Charge exceptionnelle liée aux milles Aéroplan	-	-	-	102	-	102
Bénéfice d'exploitation (perte), avant la charge exceptionnelle liée aux milles Aéroplan	(5)	(91)	86	216	191	25
Rajouter :						
Charge exceptionnelle liée à la restructuration de la main-d'œuvre	(8)	-	(8)	20	-	20
Bénéfice d'exploitation (perte), avant les charges exceptionnelles liées aux milles Aéroplan et à la restructuration de la main-d'œuvre	(13)	(91)	78	236	191	45