

ACE AVIATION

RAPPORT ANNUEL 2006



Table des matières

MESSAGE DU PRÉSIDENT	1
RAPPORT DE GESTION – RÉSULTATS D'EXPLOITATION ET SITUATION FINANCIÈRE	2
RAPPORT DE LA DIRECTION	62
RAPPORT DES VÉRIFICATEURS INDÉPENDANTS	63
NOTES AFFÉRENTES AUX ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS 2006	65
DIRIGEANTS ET CONSEIL D'ADMINISTRATION	133

Message du président-directeur général de gestion ACE Aviation Inc.

Depuis 2004, notre stratégie repose sur la révélation de la valeur méconnue de nos entreprises et sur la création de valeur actionnariale. Le soutien des porteurs d'actions à l'égard de cette stratégie et notre volonté d'agir en temps opportun se sont traduits par la création de valeur inégalée pour ACE au cours de cette période comparativement au secteur de l'aviation en général.

En 2006, nous avons mené à bien un certain nombre des projets clés de notre stratégie :

- le premier appel public à l'épargne (PAPE) de Jazz qui a permis d'enregistrer un produit brut de 250 M\$;
- la distribution de parts d'Aéroplan d'une valeur de 251 M\$ aux porteurs d'actions en mars;
- la réalisation d'un gain de 152 M\$ à la vente d'une partie importante de notre participation dans US Airways;
- le PAPE d'Air Canada qui a permis d'inscrire un produit brut de 525 M\$;
- l'autorisation des porteurs d'actions en vue du remboursement de capital pouvant atteindre 2 G\$ avec les deux premières distributions réalisées au premier trimestre de 2007;
 - le 10 janvier 2007, les porteurs d'actions ont reçu une distribution de parts d'Aéroplan d'une valeur de 899 M\$;
 - le 14 mars 2007, les porteurs de parts ont reçu une autre distribution de parts d'Aéroplan et de Jazz de l'ordre de 608 M\$;
- le début du processus de monétisation d'ACTS qui doit se terminer vers le milieu de 2007.

Au cours des deux dernières années, ACE a créé avec succès trois entreprises ouvertes : Aéroplan, Jazz et Air Canada. Les trois PAPE ont été largement sursouscrits, ce qui a permis de réaliser un produit brut global de plus de 1 G\$. Notre objectif, qui consistait à séparer ces trois unités d'entreprise pour lever le voile sur leur valeur cachée et pour permettre à des équipes de gestion plus fortes de mettre sur pied des entreprises autonomes avec des investisseurs externes, s'est traduit par de solides résultats financiers. Jazz et Aéroplan ont affiché leurs meilleurs rendements et résultats financiers en 2006. Air Canada a connu de constantes améliorations en 2006 comparativement aux années précédentes et je ne me rappelle pas que les facteurs économiques fondamentaux de la Société et de l'industrie aient jamais été si prometteurs. Les porteurs d'actions d'ACE qui souhaitent obtenir des renseignements supplémentaires sur ces trois entreprises peuvent consulter les rapports annuels publiés récemment par chacune d'elles.

Notre stratégie se développe en grande partie selon nos plans. Les PAPE ainsi que le remboursement de capital de plus de 1,75 G\$ aux porteurs ont permis à ACE de réduire sensiblement l'escompte d'émission de la société de portefeuille inhérent au cours de notre action. Un porteur d'actions d'ACE évaluées à 20 \$ au 30 septembre 2004, qui a reçu et conservé les trois distributions effectuées à ce jour, aurait aujourd'hui des avoirs dont la valeur marchande réalisée serait d'environ 49 \$ par action d'ACE.

On me demande constamment ce qu'il adviendra d'ACE. Elle pourrait distribuer le reste de sa trésorerie et de ses actifs et liquider l'entreprise. Elle pourrait également conserver une participation dans certains de ses avoirs actuels et constituer un portefeuille d'autres placements dans le secteur de l'aviation, tirant parti de l'expérience de création de valeur d'ACE et de la réussite de notre investissement dans US Airways. Le conseil d'administration examinera ces options au cours des prochains mois.

Peu importe l'option choisie, nous continuerons à viser la maximisation de la valeur actionnariale.



Robert Milton
Président-directeur général
Gestion ACE Aviation Inc.

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 qui 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 à ce 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 du présent rapport de gestion 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

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

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

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.

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

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

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

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

4. Secteurs d'activité

Les sociétés liées au transport aérien d'ACE sont exploitées dans 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 alors que ACE en détient 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'acquiescer une participation de 80 % dans Aeromantenimiento, S.A. Il convient de se reporter à la section 6, Événements importants en 2006, pour en savoir davantage sur 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 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.

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 d'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 d'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 grâce à 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 M\$ US, constitué de 43 M\$ US en espèces à la clôture et d'au plus 2 M\$ US 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 M\$ US jusqu'à un plafond de 51 M\$ US) sur une période de 12 mois ou à la date de la monétisation si elle a lieu avant. 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 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 déouétude	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
	(144)	39	32	8	16	(49)	(135)	29	32	(12)	(16)	(102)
Bénéfice (perte) de la période	205	40	72	20	-	337	105	33	66	-	4	208
BAIIALA 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 BAIIALA 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\$ constatée 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 en 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\$ par rapport au 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 quant au 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 de Jazz 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 où sont constatés les produits liés aux échanges de milles Aéroplan et à la façon dont ils le sont, 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					Total ACE	
	Services Air Canada	Aéroplan	Jazz	ACTS	ENSE	Services Air Canada	Aéroplan	Jazz	ACTS	ENSE		
Produits d'exploitation												
Produits passages	8 887 \$	- \$	- \$	- \$	82 \$	8 197 \$	- \$	2 \$	- \$	70 \$	8 269 \$	
Produits fret	625	-	-	-	-	620	-	-	-	-	620	
Autres produits	558	759	7	228	(489)	537	627	8	187	(418)	941	
Produits externes	10 070	759	7	228	(407)	9 354	627	10	187	(348)	9 830	
Produits intersectoriels	169	10 137	627	(2 180)	(1 748)	155	13	1 013	567	(1 748)	-	
Charge exceptionnelle liée aux milles Aéroplan	(102)	-	-	-	(2 587)	9 509	640	1 023	754	(2 096)	9 830	
	10 137	769	1 381	855	(2 587)	9 509	640	1 023	754	(2 096)	9 830	
Charges d'exploitation												
Salaires et charges sociales	1 816	79	311	331	16	1 857	71	265	308	16	2 517	
Carburant avions	2 544	-	285	1	(284)	2 197	-	177	1	(177)	2 198	
Locations avions	314	-	134	(7)	(7)	341	-	80	-	(4)	417	
Redevances aéroportuaires	982	-	178	-	(177)	924	-	124	-	(124)	924	
Maintenance, matières et fournitures avions	768	-	98	234	(629)	693	-	68	174	(568)	367	
Amortissement et dépréciation	493	14	21	31	17	404	8	18	32	20	482	
Restauration et fournitures connexes	322	-	15	-	(2)	326	-	8	-	-	334	
Commissions	237	-	-	-	(1)	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	-	-	-	-	-	-	-	
Autres charges d'exploitation	1 656	536	195	255	(648)	1 630	459	154	192	(552)	1 883	
	10 023	629	1 237	857	(2 586)	9 318	538	894	707	(2 082)	9 375	
Bénéfice d'exploitation (perte)	114	140	144	(2)	(1)	191	102	129	47	(14)	455	
Produits (charges) hors exploitation												
Intérêts créditeurs	82	20	6	1	11	48	6	1	-	11	66	
Intérêts débiteurs	(313)	(15)	(8)	(18)	(24)	(270)	(5)	(16)	(14)	(10)	(315)	
Intérêts capitalisés	62	-	(1)	-	61	14	-	-	-	-	14	
Gain à la vente d'actions de US Airways	-	-	-	-	152	-	-	-	-	-	-	
Gain (perte) à la vente	-	-	-	-	25	-	-	-	-	-	-	
Gain de dilution lié à Jazz	-	-	-	-	220	-	-	-	-	-	-	
Gain de dilution lié à Aéroplan	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Perte de dilution liée à Air Canada	(6)	-	(1)	1	2	(31)	-	4	-	(1)	190	
Autres produits (charges) hors exploitation	(16)	(1)	(1)	1	3	15	(3)	-	-	(24)	(12)	
	(191)	4	(4)	(16)	389	(224)	(2)	(11)	(14)	166	(85)	
Bénéfice (perte) avant les éléments suivants :	(77)	144	140	(18)	388	(33)	100	118	33	152	370	
Intérêts minoritaires	(12)	-	-	-	(60)	(13)	-	-	-	(11)	(24)	
Écart de change	12	-	-	-	-	47	-	-	-	(1)	46	
Recouvrement (charge) d'impôts sur les bénéfices	3	-	-	-	(112)	(21)	-	-	-	(110)	(131)	
Bénéfice (perte) de la période	(74)	144	140	(18)	216	(20)	100	118	33	30	281	
BAILALA¹⁾	921	154	299	29	9	936	110	227	79	2	1 354	
BAILALA, avant les charges exceptionnelles¹⁾	1 043	154	299	34	9	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 BAILALA 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 décré 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 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 fins 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 presque totalité de la participation d'ACE dans 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 de 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'Aéropian. 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
Aéroplan	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 carburacteur 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 carburacteur, Air Canada a couvert une part de ses besoins prévus en carburacteur pour 2007 au moyen surtout de swaps et d'options sur tunnel. Les swaps permettent à Air Canada de maintenir le prix du carburacteur 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 carburacteur. 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 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 en 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 carburéacteur 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 « Crédeurs 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 « Crédeurs 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 sociétés 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 désigné, 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 également aux régimes d'avantages sociaux futurs (prévoyance maladie, assurance vie et assurance invalidité) dont Air Canada 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, 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 avoir une incidence sur 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 peut 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 sociétés 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 « 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 sociétés 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 surclassements 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 il 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 de ses actifs sont représentés 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 l'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'Aéroplan 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 de même façon 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 de 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 ont annoncé leur intention de le faire.

Les transporteurs à bas prix canadiens ont annoncé leur intention de concurrencer sur plusieurs des marchés clés d'Air Canada au pays, ou y ont effectué des percées, et ont également 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 en retour 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 pas 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 dans 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.

Approvisionnements et fournisseurs essentiels

La bonne marche d'Air Canada dépend notamment de sa capacité à 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 de mécaniciens et de 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 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 sociétés 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 attribués 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 accorderont.

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 et 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 pour 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'accroître, 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 qu'elle pourra 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 à 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 par 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 pourrait 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 supplémentaires de cinq ans, à moins que l'une des parties mette fin au contrat au moyen d'un préavis 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 puisse conclure 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 futurs 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 conventions 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 ainsi que les 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 à 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 sur les montants des paiements effectués 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 peuvent 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 perturbations 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 et 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 moins endettés qu'avant et ayant réduit leurs 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 en matière 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 en matière 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 (concernant des 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 être nécessairement 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 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 dans les politiques 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 à la Chambre des communes.

Si le Commissaire de la concurrence devait entreprendre de nouvelles enquêtes ou présenter des 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 fournit 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 proche avenir. Comme le gouvernement fédéral américain a institué son propre système d'assurance 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 existante 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 à 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)
BIIIALA ³⁾	1 412	1 354	
BIIIALA 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 BIIIALA 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) pris 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, ce 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

BAIIALA/BAIIA

Le BAIIALA (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 société 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 société à l'autre en raison de la façon dont chacune finance ses actifs. Comme le BAIIALA 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 BAIIALA et le BAIIA sont rapprochés du bénéfice (perte) d'exploitation comme suit :

(en millions de dollars)	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
BAIIALA	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
BAIIALA, 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
BAIIALA	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
BAIIALA	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)
BAIIALA	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
BAIIALA	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
BAIIALA, 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

Rapport de la direction

La direction a dressé les états financiers consolidés. Il incombe à la direction de donner, dans les états financiers consolidés, une idée juste de la situation financière, des résultats d'exploitation et des flux de trésorerie, en accord avec les principes comptables généralement reconnus. C'est elle qui détermine les méthodes comptables et formule les décisions et estimations comptables importantes. Elle doit également répondre de tous les autres renseignements financiers inclus dans le rapport annuel et s'assurer que toute cette information correspond bien, le cas échéant, aux renseignements contenus dans les états financiers consolidés.

Il lui revient d'établir et d'exercer un contrôle interne adéquat sur l'information financière, notamment de mettre en place les politiques et les procédures permettant de garantir, dans une mesure raisonnable, que les états financiers consolidés et les autres renseignements financiers sont complets, impartiaux et adéquats.

Le Comité de vérification, des finances et du risque vérifie la qualité et l'intégrité de l'information financière de la Société et fait les recommandations d'approbation au conseil d'administration; chapeaute la direction dans sa responsabilité de veiller à ce que les systèmes d'aide au contrôle interne soient adéquats; voit à ce qu'un vérificateur externe indépendant et compétent soit nommé; et approuve au préalable les honoraires et frais de vérification ou afférents à celle-ci. Le conseil d'administration approuve les états financiers consolidés de la Société, ainsi que le rapport de gestion et les annonces relatives au rapport annuel avant leur diffusion. Les membres du Comité de vérification, des finances et du risque rencontrent la direction, les vérificateurs internes et externes au moins quatre fois par année pour examiner les points touchant l'information financière et les annonces à ce sujet, ainsi que la vérification et d'autres questions.

Les vérificateurs externes, à savoir PriceWaterhousCoopers s.r.l., effectuent une vérification indépendante et intégrale des états financiers consolidés et des contrôles internes de l'information financière conformément aux normes de vérification généralement reconnues du Canada et aux normes du Public Company Accounting Oversight Board (États-Unis) et expriment leur opinion sur ceux-ci. Pour répondre à ces normes, il est nécessaire que la vérification soit planifiée et menée de façon que l'on puisse être raisonnablement assuré que les états financiers consolidés sont exempts d'énoncés fautifs importants et qu'un contrôle interne de tous les points importants de l'information financière a effectivement été assuré. Les vérificateurs externes peuvent en tout temps consulter le Comité de vérification, des finances et du risque et rencontrent celui-ci périodiquement.



Brian Dunne

Vice-président général et
chef des Affaires financières, ACE



Robert A. Milton

Président-directeur général
ACE

Rapport des vérificateurs indépendants

Aux actionnaires de Gestion ACE Aviation Inc.

Nous avons effectué une vérification intégrée des états financiers consolidés et du contrôle interne à l'égard de l'information financière de Gestion ACE Aviation Inc. (la « Société ») au 31 décembre 2006 et une vérification de ses états financiers consolidés au 31 décembre 2005. Nos opinions, fondées sur nos vérifications, sont présentées ci-après.

États financiers consolidés

Nous avons vérifié les bilans consolidés de Gestion ACE Aviation Inc. aux 31 décembre 2006 et 2005 ainsi que les états consolidés des résultats et des bénéfices non répartis et des flux de trésorerie des exercices terminés à ces dates.

La responsabilité de ces états financiers incombe à la direction de la Société. Notre responsabilité consiste à exprimer une opinion sur ces états financiers en nous fondant sur nos vérifications.

Notre vérification des états financiers de la Société au 31 décembre 2006 et pour l'exercice terminé à cette date a été effectuée conformément aux normes de vérification généralement reconnues du Canada et aux normes du Public Company Accounting Oversight Board des États-Unis. Notre vérification des états financiers de la Société au 31 décembre 2005 et pour l'exercice terminé à cette date a été effectuée conformément aux normes de vérification généralement reconnues du Canada. Ces normes exigent que la vérification soit planifiée et exécutée de manière à fournir l'assurance raisonnable que les états financiers sont exempts d'inexactitudes importantes. La vérification des états financiers comprend le contrôle par sondages des éléments probants à l'appui des montants et des autres éléments d'information fournis dans les états financiers. Elle comprend également l'évaluation des principes comptables suivis et des estimations importantes faites par la direction, ainsi qu'une appréciation de la présentation d'ensemble des états financiers.

À notre avis, les états financiers consolidés susmentionnés donnent, à tous les égards importants, une image fidèle de la situation financière de la Société aux 31 décembre 2006 et 2005 ainsi que des résultats de son exploitation et de ses flux de trésorerie pour les exercices terminés à ces dates selon les principes comptables généralement reconnus du Canada.

Tel qu'il est indiqué à la note 2 afférente aux états financiers, la Société a adopté l'abrégié des délibérations du Comité sur les problèmes nouveaux (CPN) 162, intitulé « Rémunération à base d'actions des salariés admissibles à la retraite avant la date d'acquisition », en vertu duquel sa méthode de comptabilisation des options sur actions attribuées aux salariés admissibles à la retraite à la date d'attribution ou au cours de la période d'acquisition a été modifiée. Tel qu'il est indiqué à la note 23, la Société a adopté le Statement of Financial Accounting Standards (SFAS) 123(R), intitulé « Share-Based Payments », en vertu duquel sa méthode de comptabilisation de la rémunération à base d'actions a été modifiée, et le SFAS 158, intitulé « Employer's Accounting for Defined Benefit Pension and Other Postretirement Plans, an amendment of FASB Statements No. 87, 88, 106, and 132(R) », en vertu duquel la Société est tenue de constater la surcapitalisation ou la sous-capitalisation d'un régime d'avantages postérieurs au départ à la retraite à prestations déterminées à titre d'actif ou de passif dans son bilan et de constater les variations de cette situation de capitalisation dans le résultat étendu au cours de l'exercice où la variation se produit.

Contrôle interne à l'égard de l'information financière

Nous avons également vérifié l'appréciation qu'a faite la direction de l'efficacité du contrôle interne à l'égard de l'information financière à la section 17 du Rapport de gestion, selon laquelle la Société n'a pas maintenu un contrôle interne efficace à l'égard de l'information financière au 31 décembre 2006, en raison des limites quant à son aptitude à identifier tous les actifs et passifs d'impôts futurs liés aux opérations complexes non courantes dans les états financiers consolidés au 31 décembre 2006, d'après les critères établis dans le rapport Internal Control - Integrated Framework publié par le Committee of Sponsoring Organizations (COSO) de la Treadway Commission. La direction de la Société est responsable du maintien d'un contrôle interne efficace à l'égard de l'information financière et de l'appréciation de l'efficacité du contrôle interne à l'égard de l'information financière. Notre responsabilité consiste à exprimer une opinion sur l'appréciation faite par la direction et une opinion sur l'efficacité du contrôle interne à l'égard de l'information financière de la Société en nous fondant sur notre vérification.

Notre vérification du contrôle interne à l'égard de l'information financière de la Société a été effectuée conformément aux normes du Public Company Accounting Oversight Board des États-Unis. Ces normes exigent que la vérification soit planifiée et exécutée de manière à fournir l'assurance raisonnable qu'un contrôle interne efficace à l'égard de l'information financière était maintenu, à tous les égards importants. Notre vérification a compris l'acquisition d'une compréhension du contrôle interne à l'égard de l'information financière, l'appréciation qu'en a faite la direction, la mise en œuvre de tests et l'évaluation de l'efficacité de la conception et du fonctionnement du contrôle interne à l'égard de l'information financière ainsi que la mise en œuvre d'autres procédés que nous avons jugés nécessaires dans les circonstances. Nous estimons que nos vérifications constituent une base raisonnable à l'expression de nos opinions.

Le contrôle interne à l'égard de l'information financière d'une société est le processus visant à fournir une assurance raisonnable que l'information financière est fiable et que les états financiers ont été établis, aux fins de la publication de l'information financière, conformément aux principes comptables généralement reconnus. Le contrôle interne à l'égard de l'information financière d'une société s'entend des politiques et procédures qui : i) concernent la tenue de comptes suffisamment détaillés qui donnent une image fidèle des opérations et des cessions d'actifs de la société; ii) fournissent une assurance raisonnable que les opérations sont enregistrées comme il se doit pour établir les états financiers conformément aux principes comptables généralement reconnus et que les encaissements et décaissements de la société ne sont faits qu'avec l'autorisation de la direction et du conseil d'administration de la société; iii) fournissent une assurance raisonnable que toute acquisition, utilisation ou cession non autorisée des actifs de la société qui pourrait avoir une incidence importante sur les états financiers est soit interdite, soit détectée à temps.

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.

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. La faiblesse significative décrite ci-après a été relevée et mentionnée dans l'appréciation de la direction. Il y a eu des limites quant à l'aptitude de la Société pour 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. 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. Nous avons examiné cette déficience du contrôle interne dans le cadre de la détermination de la nature, du calendrier d'application et de l'étendue des sondages de vérification des états financiers consolidés au 31 décembre 2006, et notre opinion quant à l'efficacité du contrôle interne à l'égard de l'information financière de la Société est sans incidence sur notre opinion de ces états financiers consolidés.

À notre avis, l'appréciation de la direction selon laquelle la Société n'a pas maintenu un contrôle interne efficace à l'égard de l'information financière au 31 décembre 2006 donne, à tous les égards importants, une image fidèle de la réalité selon les critères établis dans le rapport Internal Control - Integrated Framework publié par le COSO. De plus, à notre avis, en raison de l'incidence de la faiblesse significative susmentionnée sur la réalisation des objectifs des contrôles internes, la Société n'a pas maintenu, à tous les égards importants, un contrôle interne efficace à l'égard de l'information financière au 31 décembre 2006 selon les critères établis dans le rapport Internal Control - Integrated Framework publié par le COSO.

PricewaterhouseCoopers LLP

Comptables agréés

État consolidé des résultats et des bénéfices non répartis

Exercice terminé le 31 décembre (en millions de dollars canadiens)		2006	2005
Produits d'exploitation			
Passages		8 969 \$	8 269 \$
Fret		625	620
Autres		1 063	941
		10 657	9 830
Charge exceptionnelle liée aux milles Aéroplan	note 21	(102)	-
		10 555	9 830
Charges d'exploitation			
Salaires et charges sociales		2 553	2 517
Carburant avions		2 546	2 198
Locations avions		441	417
Redevances aéroportuaires et de navigation		983	924
Maintenance, matières et fournitures avions		471	367
Communications et technologies de l'information		289	303
Restauration et fournitures connexes		335	334
Amortissement et désuétude	note 14	576	482
Commissions		236	253
Charge exceptionnelle liée à la restructuration de la main-d'œuvre	note 10	25	-
Autres		1 705	1 580
		10 160	9 375
Bénéfice d'exploitation		395	455
Produits (charges) hors exploitation			
Intérêts créditeurs		120	66
Intérêts débiteurs		(378)	(315)
Intérêts capitalisés		61	14
Gain à la vente d'actions de US Airways	note 6	152	-
Gain de dilution lié à Air Canada	note 18	25	-
Gain de dilution lié à Jazz	note 19	220	-
Gain de dilution lié à Aéroplan	note 22	-	190
Perte à la vente d'actifs et provisions pour actifs	note 3	(4)	(28)
Autres		(14)	(12)
		182	(85)
Bénéfice avant les éléments suivants		577	370
Intérêts minoritaires		(72)	(24)
Gain de change		12	46
Impôts sur les bénéfices	note 8	(109)	(131)
Bénéfice de l'exercice		408 \$	261 \$
Bénéfices non répartis à l'ouverture de l'exercice, déjà établi			
Ajustement lié à un changement de méthode comptable	note 2J	(13)	(16)
Bénéfices non répartis à l'ouverture de l'exercice, après retraitement		402	141
Bénéfices non répartis à la clôture de l'exercice		810 \$	402 \$
Résultat par action			
Résultat de base	note 13	4,01 \$	2,66 \$
Résultat dilué	note 13	3,80 \$	2,48 \$

Les notes afférentes font partie intégrante des états financiers consolidés.

Bilan consolidé

Au 31 décembre (en millions de dollars canadiens)		2006	2005
ACTIF			
Actif à court terme			
Trésorerie et équivalents de trésorerie	note 2P	1 854 \$	1 565 \$
Placements à court terme	note 2Q	1 324	616
		3 178	2 181
Liquidités soumises à des restrictions	note 2R	109	86
Débiteurs		729	637
Rechanges, matières et fournitures		307	325
Charges payées d'avance et autres actifs à court terme		127	125
Impôts sur les bénéfices futurs	note 8	584	-
		5 034	3 354
Immobilisations corporelles	note 3	5 989	5 494
Charges reportées	note 4	116	145
Actifs incorporels	note 5	1 643	2 462
Acomptes et autres actifs	note 6	323	392
Impôts sur les bénéfices futurs	note 8	336	-
		13 441 \$	11 847 \$
PASSIF			
Passif à court terme			
Créditeurs et charges à payer		1 547 \$	1 355 \$
Produits passages perçus d'avance		832	711
Part à court terme des produits reportés d'Aéroplan	note 2F	857	680
Part à court terme de la dette à long terme et des obligations au titre des contrats de location-acquisition	note 7	367	265
Impôts exigibles	note 8	345	-
		3 948	3 011
Dette à long terme et contrats de location-acquisition	note 7	3 759	3 543
Actions privilégiées convertibles	note 12	166	148
Impôts sur les bénéfices futurs	note 8	136	221
Passif au titre des régimes de retraite et d'avantages complémentaires	note 9	1 876	2 154
Produits reportés Aéroplan		906	953
Autres passifs à long terme	note 10	378	446
		11 169	10 476
Intérêts minoritaires		695	203
CAPITAUX PROPRES			
Capital social et autres capitaux propres	note 12	742	747
Surplus d'apport		25	19
Bénéfices non répartis		810	402
		1 577	1 168
		13 441 \$	11 847 \$

*Les notes afférentes font partie intégrante des états financiers consolidés.
Engagements (note 15); Éventualités, garanties et indemnités (note 17)*

Approuvé au nom du Conseil d'administration :

Signature

Robert A. Milton
Président – directeur général

Signature

W. Brett Ingersoll
Administrateur

État consolidé des flux de trésorerie

Exercice terminé le 31 décembre (en millions de dollars canadiens)		2006	2005
Flux de trésorerie liés aux activités			
Exploitation			
Bénéfice de l'exercice		408 \$	261 \$
Ajustements de rapprochement des flux de trésorerie nets provenant de l'exploitation			
Amortissement et désuétude		576	482
Gain à la vente d'actions de US Airways	note 6	(152)	-
Gain de dilution lié à Air Canada	note 18	(25)	-
Gain de dilution lié à Jazz	note 19	(220)	-
Gain de dilution lié à Aéroplan	note 22	-	(190)
(Gain) perte à la vente d'actifs et provisions pour actifs		4	28
Écart de change		6	(83)
Impôts sur les bénéfices futurs		102	116
Capitalisation des régimes d'avantages sociaux supérieure à la charge constatée		(228)	(74)
Diminution (augmentation) des débiteurs		(123)	(43)
Diminution (augmentation) des rechanges, matières et fournitures		5	(92)
Augmentation (diminution) des créditeurs et charges à payer		104	45
Augmentation (diminution) des produits passages perçus d'avance, déduction faite des liquidités soumises à des restrictions		98	157
Augmentation (diminution) des produits reportés d'Aéroplan		34	39
Charge exceptionnelle liée aux milles Aéroplan	note 21	102	-
Versements au titre des locations avions inférieurs (supérieurs) aux frais de location		(16)	33
Autres		57	(4)
		732	675
Financement			
Émission d'actions ordinaires	note 12	8	452
Émission d'obligations convertibles	note 12	-	319
Émission d'actions d'Air Canada	note 18	187	-
Émission de parts de Jazz	note 19	218	-
Émission de parts d'Aéroplan	note 22	-	232
Emprunts liés aux appareils	note 7	397	404
Emprunts au titre de la facilité de crédit de Jazz	note 7	113	-
Emprunts au titre de la facilité de crédit d'Aéroplan	note 7	-	300
Réduction de la dette à long terme et des obligations au titre des contrats de location-acquisition		(278)	(894)
Distributions versées aux intérêts minoritaires		(51)	(8)
Autres		(3)	(4)
		591	801
Investissement			
Placements à court terme		(708)	(465)
Produit de la vente d'actions d'Air Canada	note 18	304	-
Produit de la vente de parts de Jazz	note 19	14	-
Produit de la vente de parts d'Aéroplan	note 22	-	35
Participation dans US Airways	note 6	-	(87)
Produit de la vente d'actions de US Airways	note 6	232	-
Nouvelles immobilisations corporelles		(920)	(882)
Produit de la vente d'actifs		40	42
Espèces en garantie de lignes de crédit		4	(35)
		(1 034)	(1 392)
Augmentation de la trésorerie et des équivalents de trésorerie			
		289	84
Trésorerie et équivalents de trésorerie à l'ouverture de l'exercice			
		1 565	1 481
Trésorerie et équivalents de trésorerie à la clôture de l'exercice			
		1 854 \$	1 565 \$

Ne sont pas compris dans le poste Trésorerie et équivalents de trésorerie 1 324 \$ de placements à court terme au 31 décembre 2006 (616 \$ au 31 décembre 2005).

Les notes afférentes font partie intégrante des états financiers consolidés.

**Exercice terminé le 31 décembre 2006
(monnaie en millions de dollars canadiens)**

1. NATURE DES ACTIVITÉS ET MÉTHODES COMPTABLES

Gestion ACE Aviation Inc. (« ACE ») a été constituée, le 29 juin 2004, en société de portefeuille chapeautant plusieurs sociétés du secteur du transport aérien. Aux fins des présentes notes afférentes aux états financiers consolidés, « 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.

ACE exerce ses activités dans quatre secteurs comptables : Services Air Canada, Aéroplan Société en commandite (« Aéroplan »), Jazz Air SEC (« Jazz ») et Société en commandite ACTS (« ACTS »).

Au 31 décembre 2006, ACE détenait ce qui suit :

- une participation directe de 75,0 % dans Air Canada, la principale entité comprise dans le secteur des Services Air Canada;
- une participation de 75,3 % dans Aéroplan, notamment une participation directe dans Aéroplan SEC et la participation restante dans le Fonds de revenu Aéroplan (participation directe de 50,3 % après le 10 janvier 2007 comme l'indique la note 24);
- une participation directe de 79,7 % dans Jazz;
- la propriété exclusive d'ACTS.

Le secteur des Services Air Canada réunit les entités qui relevaient auparavant du secteur des Services de transport, si ce n'est des activités de l'entité autonome ACE et de certains ajustements de consolidation qui sont maintenant inclus dans les Éléments non sectoriels et éliminations (« ENSE »). Par suite de ce remaniement, les informations sectorielles comparatives ont été retraitées selon la nouvelle structure de présentation de l'information comptable.

Services Air Canada

Le secteur des Services Air Canada regroupe les principaux services de transport de passagers et de fret de la Société offerts par Air Canada et les services connexes.

Ces services sont assurés par Air Canada ainsi que par les sociétés en commandite AC Cargo SEC (« Air Canada Cargo »), ACGHS SEC (« Services au sol Air Canada ») et Touram SEC (« Vacances Air Canada »). Le secteur des Services Air Canada regroupe en outre les produits tirés des transports assurés par des appareils exploités par Jazz Air SEC (« Jazz » ou « Jazz SEC »), les produits tirés de la location d'appareils à Jazz par des filiales d'Air Canada ainsi que les charges liées aux honoraires payés à Jazz dans le cadre d'un contrat d'achat de capacité (« CAC »).

Air Canada est le plus important transporteur aérien à services complets au Canada sur les réseaux intérieur et international ainsi que le plus grand fournisseur de services passagers réguliers au Canada sur les segments intérieur, transfrontalier et international au départ et à destination du Canada. Directement ou par l'entremise du réseau Star Alliance, Air Canada est présente sur presque tous les grands marchés du monde. Air Canada est membre fondateur du réseau Star Alliance, le plus important réseau de transporteurs aériens de la planète.

Air Canada et Air Canada Cargo assurent des services de transport de fret sur les lignes intérieures, transfrontalières et internationales. Air Canada Cargo est un important transporteur de fret aérien intérieur et utilise l'ensemble du trafic marchandises acheminé sur des vols intérieurs ou transfrontaliers des appareils d'Air Canada ou de Jazz. Air Canada propose en outre des services de transport de fret sur ses vols internationaux et utilise actuellement deux avions-cargos nolisés pour venir en aide aux services offerts sur les trajets Canada-Europe et Canada-Asie. Air Canada Cargo gère toutes les activités internationales liées au transport de fret pour le compte d'Air Canada.

Les Services au sol Air Canada assurent des services d'escale pour le compte d'Air Canada, de Jazz et d'autres sociétés aériennes, en focalisant leur action principalement sur les escales situées au Canada. Les services assurés comprennent notamment des services de traitement des passagers, de gestion des portes d'embarquement, de gestion des marchandises et des bagages ainsi que des services complémentaires de nettoyage des cabines, de dégivrage et de services aux appareils.

Vacances Air Canada (détenue directement à 51 % par Air Canada et à 49 % par ACE) est un grand voyageur canadien proposant des forfaits vacances, dont des vols assurés par Air Canada, des services de location de chambres d'hôtel et de voitures et des croisières. Vacances Air Canada vend aussi des stocks de places excédentaires à des agences de voyages sous l'appellation commerciale Netair.

Aéroplan

Aéroplan est un programme de fidélisation de premier ordre offrant à titre d'incitatif aux membres, soit des clients de la Société et d'autres partenaires commerciaux, la possibilité d'échanger des milles accumulés contre des primes prenant la forme de vols ou de biens ou services de partenaires non aériens.

Jazz

Jazz est un transporteur régional qui offre des services à la clientèle d'Air Canada sur les marchés à plus faible densité et sur les marchés à plus haute densité pendant les périodes hors pointe partout au Canada et vers certaines destinations aux États-Unis en vertu du CAC conclu avec Air Canada, entré en vigueur le 30 septembre 2004 (le « CAC initial de Jazz »), puis modifié et mis à jour le 1^{er} janvier 2006 (le « CAC de Jazz »). Aux termes du CAC de Jazz, Jazz se concentre sur les opérations aériennes et le service client, tandis qu'Air Canada assure tout l'aspect commercial des activités régionales, dont l'établissement des horaires, le marketing, la tarification et les services connexes. Conformément au CAC de Jazz, Jazz constate les produits qu'elle tire d'Air Canada selon une formule d'honoraires qui est fonction des heures de vol assurées, des passagers transportés et d'autres points prévus au contrat. Ces opérations intersociétés sont éliminées dans les états financiers consolidés. Le secteur des Services Air Canada constate les produits tirés des vols offerts en vertu du CAC de Jazz à titre de produits passages.

ACTS

ACTS propose ses services de maintenance, de réparation et de révision avions dans le monde entier.

On se reportera à la note 14, *Informations sectorielles*, pour un complément d'information financière sur les secteurs d'exploitation d'ACE.

2. SOMMAIRE DES PRINCIPALES MÉTHODES COMPTABLES

A) BASE D'ÉVALUATION

Conformément aux dispositions du chapitre 1625 du Manuel de l'ICCA, *Réévaluation intégrale des actifs et des passifs*, ACE est passée à la comptabilité nouveau départ le 30 septembre 2004. Par suite de la réorganisation financière au titre de la LACC, les actifs et les passifs de l'entité consolidée, à l'exclusion de l'écart d'acquisition, ont été entièrement réévalués à leur juste valeur. Un ajustement de réévaluation de 1 655 \$ a été comptabilisé dans les capitaux propres.

B) PÉRIMÈTRE DE CONSOLIDATION

Les présents états financiers consolidés présentent les comptes relatifs aux activités de la Société et ses filiales décrites dans la note 1, compte tenu des provisions pour les intérêts minoritaires. Les états financiers consolidés de la Société comprennent les comptes d'entités à détenteurs de droits variables dont la Société est la principale bénéficiaire. Tous les soldes et opérations intersociétés sont éliminés.

C) UTILISATION D'ESTIMATIONS

Pour préparer les états financiers conformément aux PCGR, la direction doit établir des estimations et poser des hypothèses qui influent sur les montants figurant dans les états financiers et les notes y afférentes. Les résultats réels pourraient différer de ces estimations.

D) PRODUITS PASSAGES ET FRET

Les produits passages et fret perçus d'avance sont reportés et inclus dans le passif à court terme. 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. La Société a formé des alliances avec d'autres transporteurs aériens qui recouvrent une participation au programme de fidélisation, une exploitation à code multiple et 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. Comme cela est décrit plus loin sous *Programme de fidélisation Aéroplan*, la juste valeur estimative des milles Aéroplan (les « milles ») gagnés au titre de vols admissibles est reportée jusqu'au moment où les vols admissibles sont assurés. Les produits reportés au titre de l'émission de milles à des clients, y compris de milles vendus à des partenaires du programme de fidélisation, sont constatés dans les produits passages lorsque les transports sont assurés. Les produits tirés des échanges de services non passagers sont constatés dans les autres produits d'exploitation.

La Société 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 ententes commerciales 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 constatés 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.

E) CONTRATS D'ACHAT DE CAPACITÉ

Air Canada a conclu des contrats d'achat de capacité (« CAC ») avec des transporteurs régionaux indépendants dits « de troisième niveau » exploitant des appareils d'au plus 18 places. En vertu de ces CAC, Air Canada se charge entre autres du marketing, de la billetterie et des dispositions commerciales liées à ces vols, et elle inscrit les revenus qu'elle en tire dans ses produits passages. Pour l'exercice terminé le 31 décembre 2006, les produits passages au titre de CAC avec des transporteurs de troisième niveau s'élevaient à 68 \$ (70 \$ en 2005). Elle passe également en charges au titre de ces CAC diverses dépenses liées principalement au carburéacteur, aux redevances aéroportuaires et de navigation et à d'autres catégories de charges.

F) PROGRAMME DE FIDÉLISATION AÉROPLAN

Les milles gagnés par des membres Aéroplan dans le cadre de services de transport assurés par la Société et les services de transport proprement dits sont traités distinctement. Les milles sont constatés à leur juste valeur, tandis que la valeur résiduelle est affectée aux services de transport. Les produits tirés de la vente de milles à des partenaires commerciaux du programme de fidélisation sont reportés.

Les produits tirés de milles octroyés à des membres sont constatés au moment où ces milles sont échangés, sauf pour les désistements, comme cela est indiqué ci-après. Les milles échangés contre des vols d'Air Canada et de Jazz sont inclus dans les « produits passages » et les milles échangés contre des produits autres que des vols sont inclus dans les « autres produits d'exploitation ».

Compte tenu des antécédents et des politiques courantes du programme, la Société fournit 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 s'établit à 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 30 mois, à savoir la durée de vie moyenne estimative d'un mille.

La part à court terme des produits reportés au titre du programme de fidélisation Aéroplan, de 857 \$ (680 \$ 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 d'Aéroplan ».

G) AUTRES PRODUITS

Les autres produits comprennent certains produits tirés du programme de fidélisation, décrits plus haut, ainsi que ceux tirés de la fourniture de services techniques de maintenance et autres services connexes au transport aérien.

Les produits tirés des activités de maintenance cellule sont constatés à mesure que les services correspondants sont assurés. Les produits et charges liés aux services de révision des réacteurs et des composants sont reportés et ne sont constatés qu'une fois les travaux achevés.

Certains contrats de maintenance sont facturés à l'heure de vol, où le client paie en fonction de l'utilisation qu'il fait de l'appareil. Les encaissements au titre d'une facturation à l'heure de vol sont reportés dans le passif à court terme et imputés aux résultats dès la prestation des services de maintenance.

Les autres services connexes au transport aérien sont constatés dès qu'ils sont assurés.

H) AVANTAGES SOCIAUX FUTURS

Le coût des prestations et avantages complémentaires de retraite acquis par les salariés est déterminé de façon actuarielle selon la méthode de répartition des prestations au prorata des services, en fonction des taux d'intérêt du marché et des hypothèses les plus probables de la direction quant au rendement futur des régimes, à la progression des salaires, à l'âge du départ à la retraite et aux coûts de santé prévus.

La méthode de la valeur marchande ajustée est appliquée à l'évaluation de l'actif des régimes aux fins du calcul du rendement présumé de cet actif. Selon cette méthode, les différences de rendement des placements dans un exercice donné par rapport aux rendements attendus sont amorties linéairement sur quatre ans.

Le coût des services passés découlant des modifications aux régimes est amorti linéairement sur la durée résiduelle moyenne d'activité des salariés à la date de la modification. Cette période ne dépasse pas la durée résiduelle moyenne d'activité des salariés concernés qui va jusqu'à la date d'admissibilité intégrale. La durée résiduelle moyenne du reste de la carrière active des membres des régimes se situe entre 7 et 17 ans.

Le montant cumulatif net des gains et pertes actuariels non constatés qui dépasse de 10 % le plus élevé de l'obligation au titre des prestations projetées ou de la valeur marchande ajustée de l'actif des régimes à l'ouverture de l'exercice est amorti sur la durée résiduelle d'activité des salariés participant au régime.

I) RÉGIME DE PARTICIPATION AUX BÉNÉFICES

La Société dispose d'un régime de participation aux bénéfices à l'intention de son personnel. Les versements sont calculés annuellement à partir des résultats de l'ensemble de l'exercice et constatés tout au long de l'année à titre de charge salariale fondée sur l'estimation des paiements annuels devant être faits au titre du régime.

J) RÉGIMES DE RÉMUNÉRATION À BASE D' ACTIONS

Certains salariés de la Société participent aux régimes de rémunération à base d'actions d'ACE, d'Air Canada, d'Aéroplan et de Jazz comme il est décrit à la note 11.

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*. 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 la Société 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'acquies des droits.

La Société a adopté le CPN-162 en 2006 avec retraitement des chiffres des périodes précédentes. L'adoption du CPN-162 a donné lieu, sur les présents états financiers, à des charges au titre des bénéfices non répartis de 16 \$ au 1^{er} janvier 2005 et de 13 \$ au 1^{er} janvier 2006, à une diminution des salaires et charges sociales de 3 \$ 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 ou parts attribuées aux salariés de la Société est constatée à titre de charge reportée et créditée au surplus. La charge reportée est amortie à titre de charge salariale, selon la méthode linéaire, sur la période d'acquisition applicable. La juste valeur associée à l'attribution d'options sur actions ou parts à un salarié qui a le droit de prendre sa retraite à la date d'attribution est constatée à cette date d'attribution. La juste valeur associée à l'attribution d'options sur actions ou parts 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 à la date à laquelle 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 acquises à cette date.

ACE, Air Canada, Aéroplan et Jazz proposent en outre des régimes d'actionnariat et d'achat de parts. En vertu de ces régimes, la Société cotise, en contrepartie des montants versés par les salariés, selon des pourcentages prévus au régime. Les cotisations sont constatées au titre des « salaires et charges sociales ».

K) MAINTENANCE ET RÉPARATION

Les frais de maintenance et de réparation sont passés en charges dès qu'ils sont engagés, à l'exception des frais de maintenance et de réparation liés aux modalités de restitution des appareils pour les locations avions à court terme, qui sont amortis sur la durée du contrat de location.

L) AUTRES CHARGES D'EXPLOITATION

Les autres charges d'exploitation comprennent entre autres les frais liés à la location et à l'entretien de bâtiments, aux services d'escalier, aux honoraires et services professionnels, aux repas et à l'hébergement des équipages, à la promotion et à la publicité, aux assurances, aux cartes de crédit, à l'échange de milles Aéroplan contre des primes hors transport, ainsi que les coûts au sol liés à la portion terrestre des forfaits de Vacances Air Canada, et d'autres dépenses. Ces charges sont constatées à mesure qu'elles sont engagées.

M) INSTRUMENTS FINANCIERS ET ACTIVITÉS DE COUVERTURE

En vertu de sa politique de gestion des risques, la Société n'a recours à des instruments dérivés que pour gérer les risques et non à des fins spéculatives. Lorsque la Société se sert d'instruments dérivés pour des relations de couverture, elle doit préciser, désigner et documenter ces opérations et, pour poursuivre la comptabilité de couverture, évaluer régulièrement ces opérations pour attester de leur efficacité continue à cet égard. Lorsqu'un instrument dérivé ne répond pas aux critères d'application de la comptabilité de couverture ou n'est pas désigné comme couverture, la juste valeur de cet instrument dérivé est constatée dans le bilan consolidé et les variations de cette juste valeur, dans le résultat net de la période pendant laquelle elles sont survenues.

Les variations de la juste valeur de contrats de change à terme et contrats d'option sur devises, qui servent à la gestion du risque de change, mais ne sont pas désignés comme des couvertures aux fins comptables, sont constatées dans les écarts de change. Ces contrats sont comptabilisés à leur juste valeur dans le bilan consolidé, à titre de « débiteurs » et de « créditeurs et charges à payer ».

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. Les variations de la juste valeur de ces swaps, qui ne sont pas désignés comme des couvertures aux fins comptables, sont comptabilisées en résultat net à titre d'« autres produits hors exploitation », et inscrites au bilan consolidé à titre d'« autres actifs » et d'« autres passifs à long terme ».

Les dérivés servant à des opérations de couverture sur le carburant sont désignés comme des couvertures aux fins comptables, et une comptabilité de couverture est appliquée prospectivement à leur égard, à compter du 1^{er} octobre 2005. Selon la comptabilité de couverture, les gains ou pertes sur des contrats de couverture du carburant sont comptabilisés en résultat net à titre d'élément de la charge de carburant lorsque le carburéacteur couvert sous-jacent est consommé. Les primes payées pour des contrats d'option et la valeur temps exclue sont reportées et constatées comme coût de couverture dans le bilan consolidé, sous « autres actifs », et comptabilisées en charge de carburant au moment où le carburéacteur couvert est consommé. De même, la valeur des dérivés précédemment mesurés à leur juste valeur dans les cas où la Société n'aurait pas appliqué la comptabilité de couverture est aussi traitée comme un coût de couverture et comptabilisée de la même façon. Avant que ces instruments dérivés soient désignés comme couvertures aux fins comptables, les gains ou pertes étaient constatés dans les « autres charges hors exploitation ».

La Société cesse d'appliquer la comptabilité de couverture à un élément couvert à l'échéance de ce dernier ou si cet élément est vendu, résilié ou exercé, ou encore lorsque la Société supprime la désignation de la relation de couverture, que la relation de couverture cesse d'être efficace ou que l'opération anticipée n'est plus probable.

Lorsque l'élément de couverture cesse d'exister et n'est pas remplacé, tous les gains, pertes, produits et charges qui y sont associés, et qui avaient précédemment été reportés du fait de l'application de la comptabilité de couverture, sont reportés en avant en vue d'être imputés au résultat net de la même période que ceux des gains, pertes, produits et charges correspondants associés à l'élément couvert.

Lorsque l'élément de couverture cesse d'exister ou que l'opération future n'est plus probable, tous les gains, pertes, produits et charges qui y sont associés et qui avaient précédemment été reportés du fait de l'application de la comptabilité de couverture sont constatés en résultat net de l'exercice.

N) CONVERSION DES DEVISES

Les actifs et les passifs monétaires libellés en devises sont convertis en dollars canadiens aux cours du change en vigueur à la date du bilan consolidé. Les actifs et les passifs non monétaires ainsi que les produits et les charges découlant d'opérations libellées en devises sont convertis aux cours du change moyen en vigueur pour le mois. L'ajustement des actifs et des passifs monétaires libellés en devises, après leur conversion en dollars canadiens, en raison des fluctuations du change est classé dans le gain ou la perte de change, dans l'état consolidé des résultats.

O) 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. Les actifs et passifs d'impôts futurs sont déterminés en utilisant les taux d'imposition pratiquement en vigueur pour l'exercice au cours duquel les écarts temporaires sont censés se résorber. L'incidence d'une modification des taux d'imposition sur les actifs et passifs d'impôts futurs est constatée dans les résultats de la période, incluant la date de la promulgation du changement. Il y a constatation d'actifs d'impôts futurs dans la mesure où leur matérialisation est considérée comme plus probable qu'improbable.

P) TRÉSORERIE ET ÉQUIVALENTS DE TRÉSORERIE

Au 31 décembre 2006, la trésorerie comprenait 1 730 \$ (1 540 \$ en 2005) de placements dont l'échéance initiale est d'au plus trois mois. Ces placements, constitués d'acceptations bancaires, de billets à escompte bancaires et d'effets de commerce, peuvent être rapidement convertis en espèces et ont, à la date d'achat, une échéance d'au plus trois mois. Au 31 décembre 2006, le taux d'intérêt moyen pondéré des placements était de 4,30 % (3,31 % en 2005).

Q) PLACEMENTS À COURT TERME

Les placements à court terme, constitués d'acceptations bancaires et de billets à escompte bancaires, ont des échéances initiales de plus de trois mois et d'au plus un an. Au 31 décembre 2006, le taux d'intérêt moyen pondéré des placements à court terme était de 4,31 % (3,04 % en 2005).

R) LIQUIDITÉS SOUMISES À DES RESTRICTIONS

Au 31 décembre 2006, la Société a constaté sous l'actif à court terme 109 \$ (86 \$ en 2005) au titre des liquidités soumises à des restrictions, représentant les fonds détenus en fiducie par Vacances Air Canada en conformité avec les prescriptions réglementaires régissant les produits passages payés d'avance, constatés dans le passif à court terme, relativement à certaines activités liées aux voyages.

S) RECHANGES, MATIÈRES ET FOURNITURES

Les rechanges, matières et fournitures sont évalués au coût moyen ou à la valeur de réalisation nette, si elle est moins importante. Une provision pour désuétude des rechanges du matériel volant est accumulée pendant la durée d'utilisation estimative du matériel volant correspondant jusqu'à concurrence d'une valeur résiduelle de 30 %.

T) 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 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 leur durée du contrat, à concurrence de leur valeur résiduelle estimative. La période d'amortissement du matériel volant 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 leur 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 jusqu'à concurrence de 40 à 50 ans. Une exception à cette règle est lorsque la vie 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 est amorti sur 3 à 25 ans.

U) INTÉRÊTS CAPITALISÉS

Les intérêts sur les sommes destinées à financer l'acquisition de nouveau matériel volant et d'autres immobilisations corporelles sont capitalisés pour les périodes précédant la mise en service de ces biens. Les intérêts capitalisés relatifs à l'acquisition de nouveau matériel volant et d'autres immobilisations corporelles sont inclus à titre d'acomptes sur acquisitions, dans le compte des immobilisations corporelles (voir la note 3). Les intérêts capitalisés comprennent aussi les frais de financement réclamés par les avionneurs relativement aux engagements pris à l'égard d'immobilisations (voir la note 15).

V) FRAIS DE FINANCEMENT REPORTÉS

Les frais de financement reportés sont amortis sur la durée des obligations correspondantes suivant la méthode des intérêts effectifs.

W) ACTIFS INCORPORELS

Par suite du passage à la comptabilité nouveau départ, les actifs incorporels ont été constatés à leur juste valeur estimative au 30 septembre 2004. Les actifs à durée de vie indéfinie ne sont pas amortis, tandis que les actifs à durée de vie limitée sont amortis sur toute leur vie estimative jusqu'à épuisement.

	Durée de vie estimative
Droits relatifs à des désignations et créneaux aéroportuaires internationaux	Indéfinie
Marque de commerce Air Canada	Indéfinie
Marque de commerce Aéroplan	Indéfinie
Autres marques de commerce	Indéfinie
Contrats Aéroplan	25 ans
Affiliation à Star Alliance	25 ans
Autres actifs incorporels liés à des contrats ou relations clients	10 à 15 ans
Actifs incorporels d'ordre technologique	1 à 25 ans

X) DÉPRÉCIATION 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 teste la dépréciation 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 sous-jacents. Si la valeur comptable ne pourra être recouvrée à partir des flux de trésorerie futurs prévus, on calcule 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.

Au titre des PCGR du Canada, les actifs incorporels 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.

Y) PARTICIPATIONS

Les participations qui ne confèrent pas une influence notable sont comptabilisées à la valeur d'acquisition et toute perte de valeur qui n'est pas jugée temporaire est imputée au résultat. Il n'y a constatation des produits tirés de ces participations que dans la mesure où ils sont reçus ou exigibles.

Z) VERSEMENTS AU TITRE DES LOCATIONS AVIONS SUPÉRIEURS OU INFÉRIEURS AUX FRAIS DE LOCATION

Le total des loyers au titre des contrats de location-exploitation d'appareils est amorti, selon la méthode linéaire, par passation en charges. Est compris dans les charges reportées et les passifs à long terme, l'écart entre les charges locatives linéaires et les versements prévus par les contrats de location d'avions.

AA) OBLIGATIONS LIÉES À LA MISE HORS SERVICE D'IMMOBILISATIONS

La Société constate un actif et le passif correspondant relativement aux coûts de retrait du service d'une immobilisation corporelle, lorsqu'il existe une obligation juridique de mettre cette immobilisation hors service. La juste valeur du passif lié à une obligation de mise hors service d'une immobilisation doit être constatée dans la période durant laquelle elle est engagée, à condition qu'il soit possible de faire une estimation raisonnable de cette juste valeur. Les coûts de mise hors service qui y sont associés sont capitalisés et augmentent la valeur comptable de l'immobilisation en cause, puis ils sont amortis sur la durée de sa vie estimative. Au cours des périodes subséquentes, l'obligation est ajustée en fonction de l'augmentation due à la désactualisation et de toute variation du montant des flux de trésorerie futurs sous-jacents, et comptabilisée au résultat. Un gain ou une perte peut devoir être constaté au règlement de l'obligation.

BB) ENTITÉS À DÉTENTEURS DE DROITS VARIABLES

Opérations de location liées à des appareils ou réacteurs

Air Canada a conclu des opérations de location liées à des appareils ou des réacteurs auprès d'un certain nombre de structures d'accueil, considérées comme des entités à détenteurs de droits variables (les « EDDV ») au titre de la note d'orientation concernant la *Consolidation des entités à détenteurs de droits variables* du Manuel de l'ICCA (la « NOC-15 »). Par suite de l'adoption de la NOC-15 et comme la Société est la principale bénéficiaire de ces EDDV, la Société consolide des entités de location, portant sur 51 appareils et 22 réacteurs.

Arrangements liés aux sociétés d'avitaillement

De concert avec d'autres compagnies aériennes, Air Canada est partie à des ententes d'avitaillement au titre desquelles les activités sont exercées par des sociétés d'avitaillement (les « sociétés d'avitaillement ») dans divers grands aéroports canadiens. Les sociétés d'avitaillement sont des entreprises constituées en vertu de lois fédérales ou provinciales sur les sociétés commerciales dans le but d'acquérir, de financer et de louer des biens servant à l'avitaillement du matériel volant et du matériel au sol. Ces sociétés d'avitaillement fonctionnent selon le principe du recouvrement des coûts.

Au sens de la NOC-15, Air Canada est la principale bénéficiaire de trois des sociétés d'avitaillement canadiennes. Cinq des sociétés d'avitaillement au Canada dans lesquelles participe Air Canada, mais qui n'ont pas été consolidées, ont des actifs d'environ 128 \$ et des passifs de quelque 108 \$, soit le risque de perte maximal auquel s'expose Air Canada compte non tenu des autres coûts et obligations liées à la mise hors service qu'elle pourrait avoir à partager avec les autres compagnies contractantes. Air Canada considère le risque qui s'y rattache comme minime.

CC) NOUVELLES NORMES COMPTABLES NON ENCORE ENTRÉES EN VIGUEUR

Suit un aperçu des principales normes comptables que la Société s'apprête à adopter pour les prochains exercices.

Instruments financiers et couvertures

Le Conseil des normes comptables a publié trois nouvelles normes concernant les instruments financiers : i) *Instruments financiers – comptabilisation et évaluation*; ii) *Couvertures* et iii) *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 de transition 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 pour obtenir un complément d'information sur les conséquences des nouvelles normes.

DD) DONNÉES COMPARATIVES

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

3. IMMOBILISATIONS CORPORELLES

	2006	2005
Coût		
Matériel volant	3 663 \$	3 007 \$
Contrats de location-acquisition ^{a)}	1 813	1 758
Bâtiments et améliorations locatives	674	649
Matériel au sol et autre équipement	172	165
	6 322	5 579
Amortissement cumulé		
Matériel volant	476	184
Contrats de location-acquisition ^{a)}	285	142
Bâtiments et améliorations locatives	99	54
Matériel au sol et autre équipement	40	29
	900	409
	5 422	5 170
Acomptes sur acquisitions, y compris intérêts capitalisés ^{b)}	567	324
Immobilisations à la valeur comptable nette ^{c)}	5 989 \$	5 494 \$

- a) Sont compris dans les contrats de location-acquisition, au 31 décembre 2006, 37 appareils (35 en 2005) d'un coût de 1 739 \$ (1 684 \$ en 2005), déduction faite de l'amortissement cumulé de 265 \$ (130 \$ en 2005) pour une valeur comptable nette de 1 474 \$ (1 554 \$ en 2005), du matériel informatique au coût de 28 \$ (28 \$ en 2005) déduction faite de l'amortissement cumulé de 16 \$ (9 \$ en 2005) pour une valeur comptable nette de 12 \$ (19 \$ en 2005), et des installations au coût de 46 \$ (46 \$ en 2005) déduction faite de l'amortissement cumulé de 4 \$ (3 \$ en 2005) pour une valeur comptable nette de 42 \$ (43 \$ en 2005).
- b) Comprend 287 \$ (189 \$ en 2005) au titre de la commande d'appareils 777 et 787 de Boeing et 66 \$ (65 \$ en 2005) pour des appareils d'Embraer, 174 \$ (25 \$ en 2005) pour un programme de réaménagement des cabines ainsi que 40 \$ (45 \$ en 2005) pour des achats de matériel et projets internes.
- c) La valeur comptable nette des immobilisations corporelles comprend les sommes suivantes : 1 137 \$ (1 224 \$ en 2005) au titre de la consolidation d'entités de location d'avions et de réacteurs; 111 \$ (109 \$ en 2005) au titre de la consolidation de sociétés d'avitaillement; ces consolidations ont été effectuées en raison de la NOC-15.

En 2006, la Société s'est départie d'un bâtiment d'une valeur comptable de 35 \$ pour un produit de 40 \$. Le gain de 5 \$ réalisé à la vente a été reporté dans les présents états financiers consolidés, vu la reprise d'une partie du bien par des filiales de la Société au titre d'une cession-bail. Le gain reporté sera amorti dans le résultat net consolidé selon une moyenne pondérée jusqu'à l'échéance du contrat de cession-bail, en décembre 2008. En 2006, l'amortissement du gain était de moins de 1 \$ et il était constaté dans les « autres charges d'exploitation », en compensation des coûts de location d'immeuble. Au 31 décembre 2006, le reste du gain à la vente reporté, soit 4 \$, a été incorporé aux « autres passifs à long terme ».

En 2005, la Société a enregistré des provisions de 17 \$, dont 13 \$ au titre des rechanges. Ces provisions correspondent à l'excédent de la valeur comptable sur la juste valeur.

Au 31 décembre 2006, le matériel volant comprenait 28 appareils (32 en 2005) retirés du service, pour une valeur comptable nette de 5 \$ (10 \$ en 2005) qui équivaut à peu près à la juste valeur.

Les intérêts capitalisés pour l'exercice 2006 s'élèvent à 61 \$ (14 \$ en 2005), dont 33 \$ à un taux d'intérêt moyen pondéré égal au TIOL majoré de 3,0 % et 28 \$ à 8,05 %.

4. CHARGES REPORTÉES

	2006	2005
Versements au titre des locations avions supérieurs aux frais de location	83 \$	106 \$
Frais de financement	33	39
	116 \$	145 \$

5. ACTIFS INCORPORELS

	2006	2005
Actifs à durée de vie indéfinie		
Droits relatifs à des désignations et créneaux aéroportuaires internationaux	430 \$	653 \$
Marque de commerce Air Canada	393	595
Marque de commerce Aéroplan	75	109
Autres marques de commerce	50	118
	948	1 475
Actifs à durée de vie limitée		
Contrats Aéroplan	291	407
Affiliation à Star Alliance	158	239
Autres contrats ou relations clients	257	247
Actifs incorporels d'ordre technologique	196	206
	902	1 099
Amortissement cumulé		
Contrats Aéroplan	(40)	(23)
Affiliation à Star Alliance	(22)	(12)
Autres contrats ou relations clients	(90)	(40)
Actifs incorporels d'ordre technologique	(55)	(37)
	(207)	(112)
Actifs à durée de vie limitée, montant net	695	987
	1 643 \$	2 462 \$

Par suite de la constatation de l'avantage au titre des actifs d'impôts futurs qui existait au passage à la comptabilité nouveau départ et pour lequel une provision pour moins-value avait été constatée, les actifs incorporels pour l'exercice terminé le 31 décembre 2006 ont été réduits proportionnellement de 733 \$, y compris l'incidence du montant repris sur la provision pour moins-value de 504 \$, décrit à la note 8 ainsi que la réduction au titre des actifs d'impôts futurs de 65 \$ liée à la distribution spéciale, en mars 2006, des parts d'Aéroplan, décrite à la note 20. En outre, l'amortissement des actifs incorporels en 2006 se chiffraient à 95 \$ (96 \$ en 2005).

En 2005, par suite du gain de dilution, décrit à la note 22, les actifs incorporels liés à Aéroplan ont été réduits de 77 \$.

6. ACOMPTES ET AUTRES ACTIFS

	2006	2005
Acomptes et instruments dérivés liés à des appareils	172 \$	167 \$
Garanties liées à des lettres de crédit et autres dépôts	133	127
Participation dans US Airways ^{a)}	9	87
Autres	9	11
	323 \$	392 \$

- a) En 2005, la Société avait acquis, contre 87 \$ (75 \$ US), une participation dans US Airways Group, Inc. (« US Airways ») pour 5 millions d'actions comptabilisées à la valeur d'acquisition. Dans le cadre de sa participation au capital de US Airways, la Société a également reçu de sa part des options sur actions ordinaires supplémentaires. À la clôture du marché, ACE a vendu ces options pour un produit de 1 \$.

En 2006, la Société a cédé 4,5 millions d'actions de sa participation dans US Airways. Le produit net tiré de la vente s'élevait à 232 \$ (206 \$ US). Par suite de ces opérations, la Société a enregistré un gain de 152 \$ avant impôts (126 \$ après impôts) en 2006.

En date du 31 décembre 2006, la Société détenait toujours 0,5 million d'actions de US Airways d'une valeur au marché de 27 \$ US (31 \$), ce qui représente moins de 1 % des capitaux propres de US Airways.

7. DETTE À LONG TERME ET OBLIGATIONS AU TITRE DES CONTRATS DE LOCATION-ACQUISITION

	Échéance définitive	Taux d'intérêt courant	2006	2005
ACE :				
Obligations convertibles de premier rang ^{a)}	2035	4,25	263 \$	247 \$
Air Canada :				
Financement des appareils d'Embraer ^{b)}	2017 – 2021	6,89 – 8,49	776	393
Contrats de vente conditionnelle ^{c)}	2019	8,26 – 8,28	184	193
Entente de coopération Lufthansa ^{d)}	2009	6,50	44	59
Prêt GE ^{e)}	2015	11,12	48	51
Facilité de crédit renouvelable ^{f)}	2010	-	-	-
Aéroplan :				
Facilités de crédit ^{g)}	2009	5,30	300	300
Jazz :				
Facilité de crédit consortiale garantie de premier rang ^{h)}	2009	7,09	115	-
Emprunts à terme et facilités de crédit			-	14
Autres	2007 – 2010	4,32 – 9,10	5	8
Dettes directes de la Société			1 735	1 265
Air Canada :				
Entités de location d'avions et de réacteurs – dette ⁱ⁾			1 051	1 125
Sociétés d'avitaillement – dette ^{j)}			59	53
Dettes consolidées au titre de la NOC-15			1 110	1 178
Air Canada :				
Obligations au titre des contrats de location-acquisition ^{k)}	2008 – 2027		1 281	1 365
Dettes totales et contrats de location-acquisition			4 126	3 808
Part à court terme			(367)	(265)
Dettes à long terme et contrats de location-acquisition			3 759 \$	3 543 \$

Le taux d'intérêt courant figurant dans le tableau ci-dessus est celui qui était en vigueur au 31 décembre 2006.

Les obligations de remboursement du capital au 31 décembre 2006 sur la dette à long terme et les obligations au titre des contrats de location-acquisition ainsi que la dette contractée pour les avions, les réacteurs et l'avitaillement, consolidées comme entités à détenteurs de droits variables conformément à la NOC-15, sont les suivantes :

	2007	2008	2009	2010	2011	Par la suite
Dettes directes de la Société	67 \$	85 \$	485 \$	55 \$	70 \$	973 \$
Dettes consolidées 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	367 \$	381 \$	637 \$	263 \$	405 \$	2 073 \$

a) En 2005, ACE a émis pour 330 \$ d'obligations convertibles de premier rang échéant en 2035 (les « obligations convertibles ») pour un produit net de 319 \$. Aux fins comptables, les obligations convertibles se présentent comme un instrument composé. À la date d'octroi, la valeur attribuée à l'option de conversion des porteurs, et présentée comme un élément des capitaux propres, représente 94 \$ moins des frais d'attribution de 2 \$, tandis que la valeur attribuée au passif financier est de 236 \$. Le passif financier a été calculé en actualisant la séquence de paiements futurs d'intérêts et de principal aux taux en vigueur pour des passifs de même nature non convertibles. Le passif financier augmentera la valeur nominale de la dette pendant une période de cinq ans échéant le 1^{er} juin 2010, première date à laquelle un porteur peut exiger d'ACE le

remboursement partiel ou intégral des obligations convertibles, comme cela est décrit plus loin, donnant lieu à un taux d'intérêt effectif de 12 % sur le passif financier.

Les obligations convertibles portent intérêt au taux de 4,25 % par an, intérêts payables semestriellement à terme échu le 1^{er} juin et le 1^{er} décembre de chaque année depuis le 1^{er} décembre 2005. Les porteurs peuvent convertir leurs obligations en actions à droit de vote de catégorie B (s'ils sont canadiens) ou en actions à droit de vote variable de catégorie A (s'ils ne sont pas canadiens) avant l'échéance à un taux de conversion initial de 20,8333 actions par tranche de 1 000 \$ de capital d'obligations. À la conversion, ACE peut remettre des espèces, des actions ou une combinaison d'espèces et d'actions pour les obligations convertibles remises.

Dans le cadre de la distribution spéciale de parts du Fonds de revenu Aéroplan à des actionnaires d'ACE en mars 2006 (note 20), le taux de conversion a été rajusté, passant de 20,8333 à 22,2838. Ce rajustement est entré en vigueur le 22 mars 2006 et a été établi au titre de l'acte de fiducie régissant les obligations convertibles. Après le 31 décembre 2006, le taux de conversion a fait l'objet d'un autre rajustement (note 24).

Dès le 6 juin 2008, ACE pourra rembourser les obligations convertibles à son gré, en tout ou en partie, au prix de remboursement égal à 100 % du capital des obligations, majoré des intérêts courus et impayés. Le 1^{er} juin des années 2010, 2015, 2020, 2025 et 2030, les porteurs peuvent demander à ACE de leur rembourser la totalité ou une partie des obligations, à un prix égal à 100 % du capital des obligations, majoré des intérêts courus et impayés. À la survenance d'un changement de contrôle visé, les porteurs des obligations peuvent demander à ACE d'acheter en totalité ou en partie les obligations à un prix égal à 100 % du capital des obligations, majoré des intérêts courus et impayés.

ACE peut, à son gré et sous certaines conditions, choisir de s'acquitter de son obligation de rembourser en tout ou en partie le capital des obligations à rembourser, encaisser ou payer à échéance en émettant des actions à droit de vote variable de catégorie A (si le porteur n'est pas canadien) et des actions à droit de vote de catégorie B (si le porteur est canadien). Le nombre d'actions que recevra un porteur pour chaque obligation sera calculé en divisant le capital des obligations à rembourser, encaisser ou payer à l'échéance, selon le cas, et qui ne sont pas payées en espèces, par 95 % du cours de clôture moyen (défini comme la moyenne pondérée, d'après le volume des opérations, du dernier prix de vente communiqué pour chaque catégorie d'actions) des actions pour les dix jours de bourse consécutifs à la Bourse de Toronto (« TSX ») prenant fin le troisième jour de bourse précédant la date de remboursement, d'encaissement ou d'échéance.

- b) Le tableau qui suit récapitule les emprunts qu'Air Canada a contractés pour financer l'acquisition des appareils d'Embraer, lesquels emprunts sont garantis par les appareils livrés :

	Nombre d'appareils	Taux d'intérêt	Échéance	Montant du prêt initial en \$ US	Montant du prêt initial en \$ CA
Exercice 2006					
175 d'Embraer	1	7,34 %	2018	20 \$	23 \$
190 d'Embraer	15	8,07 %	2021	330	374
Exercice 2005					
175 d'Embraer	14	7,14 %	2017	277	329
190 d'Embraer	3	7,80 %	2020	65	75
Total				692 \$	801 \$

En 2006, les marges de taux d'intérêt sur l'encours des emprunts liés à tous les appareils 175 d'Embraer (297 \$ US) sont passées de 3,25 % à 2,35 % et huit emprunts qui portaient intérêt à taux variable ont été convertis en emprunts à taux fixe. L'intérêt indiqué ci-dessus représente la moyenne pondérée des taux d'intérêt fixes au 31 décembre 2006 quant aux emprunts contractés par Air Canada pour le financement des appareils d'Embraer (7,81 % – moyenne pondérée des taux sur l'encours des emprunts à taux d'intérêt fixes et à taux d'intérêt variables au 31 décembre 2005).

- c) Capital impayé de 158 \$ US sur l'achat de deux appareils A340-500 financés dans le cadre de contrats de vente conditionnelle. Le capital et les intérêts sont payés trimestriellement jusqu'à l'échéance en 2019. Les versements échelonnés sur le prix de vente portent intérêt à un taux égal au TIOL de trois mois majoré de 2,9 % (8,27 % au 31 décembre 2006 et 7,26 % au 31 décembre 2005).
- d) Capital impayé de 38 \$ US échéant en 2009, à paiements semestriels, portant intérêt à taux fixe de 4,495 %, majoré de 2,0 % de frais de garantie annuels.

- e) Capital impayé de 41 \$ US échéant en 2015, à paiements trimestriels, portant intérêt à taux variable correspondant au TIOL de six mois majoré de 5,75 %, payable d'avance à toute date de versement d'intérêt après le 23 décembre 2007 et garanti par du matériel d'entraînement au vol d'une valeur comptable actuelle de 55 \$.
- f) À la clôture du premier appel public à l'épargne d'Air Canada (le « PAPE d'Air Canada ») et sous réserve que certaines conditions usuelles soient réunies, l'entente concernant la facilité de crédit a été modifiée et reformulée. Il est prévu que l'entente modifiée établira une facilité de crédit renouvelable garantie de premier rang de 400 M\$ (la « facilité de crédit modifiée ») d'une durée de trois ans. La facilité de crédit modifiée est d'une durée de trois ans et peut être prolongée au gré d'Air Canada pour des périodes de un an supplémentaires à chaque anniversaire de la clôture du PAPE d'Air Canada, sur approbation préalable des prêteurs ayant avancé au moins les deux tiers des fonds disponibles aux termes de la facilité de crédit modifiée. Le montant global disponible en vertu de la facilité de crédit modifiée est assujéti à une restriction de la capacité d'emprunt établie en fonction de certains pourcentages de la valeur de certains comptes débiteurs et biens immobiliers admissibles d'Air Canada. La facilité de crédit modifiée est garantie par une sûreté de premier rang et par une hypothèque constituée sur les biens actuels et futurs d'Air Canada, sous réserve de certaines exclusions et charges autorisées, et par un droit de premier rang et une hypothèque grevant certains biens immobiliers détenus ou loués par Air Canada. Les obligations d'Air Canada sont garanties par 1209265 Alberta Ltd., filiale d'Air Canada, qui fournit une sûreté réelle de premier rang constituée sur ses biens actuels et futurs, sous réserve de certaines exclusions et charges autorisées, comme cautionnement. La facilité de crédit modifiée contient les déclarations et garanties habituelles et est assujéti aux conditions habituelles (concernant notamment les engagements de ne pas faire, les engagements financiers et les cas de défaut). La marge de taux d'intérêt est fixée à des taux allant du TIOL majoré de 2,25 % à 3,25 % ou au taux préférentiel majoré de 1,25 % à 2,25 % (fondés sur le bénéfice d'Air Canada avant intérêts, impôts, amortissement, désuétude et locations avions). Au 31 décembre 2006, aucune somme n'avait été tirée de cette facilité.
- g) Aéroplan a conclu l'établissement de facilités de crédit consortiales de premier rang garanties de 475 \$. Les facilités de crédit consistent en une facilité à terme de 300 \$ ou l'équivalent en dollars américains (la « facilité à terme »), une facilité d'acquisition de 100 \$ ou l'équivalent en dollars américains (la « facilité d'acquisition ») et un crédit à terme renouvelable de 75 \$ ou l'équivalent en dollars américains (le « crédit renouvelable »).

La facilité à terme et la facilité d'acquisition échoient le 29 juin 2009 ou plus tôt, au gré d'Aéroplan, et portent intérêt à des taux variant du taux préférentiel canadien et du taux de base américain au taux préférentiel canadien et au taux de base américain majorés de 0,75 % et entre le taux d'acceptation bancaire et le TIOL majorés de 1,0 % à 1,75 %. Au 31 décembre 2006, les emprunts au titre de la facilité à terme prenaient la forme d'acceptations bancaires d'une durée de 90 jours (durée de 91 jours en 2005) et d'un taux d'intérêt effectif de 5,3 % (4,4 % en 2005). On a tiré des fonds sur la facilité à terme en vue de financer une partie des 400 \$ de la réserve au titre des échanges de milles Aéroplan, opération constatée au titre des postes Trésorerie et équivalents de trésorerie, et placements à court terme. Les 100 \$ restants ont été financés à même le produit du placement d'Aéroplan décrit à la note 22. Au cours de l'exercice, la date d'échéance du crédit renouvelable a été reportée du 29 juin 2008 au 29 juin 2009 ou plus tôt, au gré d'Aéroplan. Au 31 décembre 2006, aucun montant n'avait été tiré de la facilité d'acquisition (néant en 2005).

Les emprunts au titre des facilités de crédit d'Aéroplan sont garantis sur la quasi-totalité des biens actuels et futurs d'Aéroplan, sous réserve d'une entente de services aux marchands conclue avec la Société de Prêt First Data, Canada, laquelle prévoit la satisfaction à des obligations liées à des billets d'avion et à des billets de voyages vendus à l'avance et portés aux cartes de crédit traitées dans le cadre de cette entente. Au 31 décembre 2006, le risque maximal rattaché à cette garantie était estimé à 215 \$ et dépasserait les placements consentis aux termes des facilités de crédit, pris en compte dans l'obligation au titre des produits passages payés d'avance.

Les nouvelles facilités de crédit sont assorties de certaines clauses restrictives. Le maintien de l'accès aux facilités de crédit est assujéti au niveau d'endettement d'Aéroplan, au service de la dette et à la couverture des intérêts ainsi qu'à d'autres engagements de faire ou de ne pas faire.

- h) Dans le cadre du placement initial de parts du Fonds de revenu Jazz Air (« PAPE de Jazz »), Jazz a conclu une facilité de crédit consortiale garantie de premier rang de 150 \$ (note 19). À la clôture du PAPE de Jazz, 115 \$ en avaient été tirés (113 \$ après les frais). Cette facilité d'une durée de trois ans porte intérêt à des taux variables et expire en 2009. La facilité de crédit en cours est garantie sur la quasi-totalité des biens actuels et futurs de Jazz. Jazz a conclu des contrats de swap avec des tiers d'un montant nominal de référence de 115 \$ pour recevoir des taux variables et payer des taux fixes de 7,09 %. Après le 31 décembre 2006, l'échéance initiale de cette facilité a été prolongée jusqu'à 2010.
- i) Air Canada a conclu des opérations de location liées à des appareils ou des réacteurs auprès de plusieurs structures d'accueil considérées comme des EDDV. La dette était assortie d'un taux d'intérêt effectif moyen pondéré d'environ 8 %. Les appareils constituent des garanties pour leurs propriétaires à l'égard des dettes s'y rapportant. Les créanciers au titre de ces ententes de location ont des recours contre la Société, en tant que locataire, en cas de défaillance ou de résiliation anticipée du contrat de location. La dette liée aux appareils s'établit à 902 \$ US (1 051 \$) [965 \$ US (1 125 \$) en 2005]; elle est résumée comme suit :

	Échéance définitive	2006	2005
CRJ	2007 – 2011	316 \$	329 \$
767-300 de Boeing	2011 – 2016	211	231
Réacteurs	2008	71	78
A319 d'Airbus	2011 – 2014	304	331
A321 d'Airbus	2017	149	156
		1 051 \$	1 125 \$

- j) Selon la NOC-15, Air Canada est la principale bénéficiaire de certaines sociétés d'avitaillement canadiennes. La dette est garantie par un contrat de sûreté générale couvrant tous les actifs des sociétés d'avitaillement.
- k) Les obligations au titre des contrats de location-acquisition liées à du matériel informatique, à des installations et à 37 appareils se chiffrent à 1 281 \$ (80 \$ et 1 030 \$ US) [en 2005, elles s'élevaient à 1 365 \$ (87 \$ et 1 096 \$ US)]. La dette était assortie d'un taux d'intérêt effectif moyen pondéré d'environ 8 % et d'échéances définitives allant de 2008 à 2027. Au cours de l'exercice 2006, la Société a enregistré des intérêts débiteurs de 101 \$ (119 \$ en 2005) sur les obligations au titre des contrats de location-acquisition.

Au 31 décembre 2006, les paiements minimums futurs concernant des obligations au titre des contrats de location-acquisition s'établissaient comme suit :

2007	275 \$
2008	260
2009	161
2010	152
2011	142
Par la suite	829
Total des paiements minimums de loyer	1 819
Moins l'intérêt présumé	(538)
Total des obligations au titre des contrats de location-acquisition	1 281 \$

Certains contrats de location avions prévoient un test de la juste valeur commençant le 1^{er} juillet 2009 et se poursuivant chaque année par la suite jusqu'à échéance. Ce test porte sur les 38 appareils en location, dont 37 font l'objet de contrats de location-acquisition. Selon les résultats de ce test, Air Canada pourrait être tenue de payer certains loyers par anticipation en fonction de la juste valeur des appareils à la date du test. Tout montant payé par anticipation pourra être recouvré dans la mesure où la juste valeur des appareils excède certains seuils et où Air Canada aura obtenu un apport à la valeur résiduelle à l'échéance des contrats. Le montant maximal à payer le 1^{er} juillet 2009, en partant de l'hypothèse que les appareils correspondants ne valent rien, est de 871 \$ US. Ce montant s'élimine progressivement jusqu'à l'échéance des contrats correspondants.

En 2006, la Société a payé de l'intérêt sur la dette à long terme et les obligations au titre des contrats de location-acquisition au montant de 273 \$ (220 \$ en 2005).

8. IMPÔTS SUR LES BÉNÉFICES FUTURS

Les montants liés aux impôts futurs ci-après sont présentés dans le bilan consolidé d'ACE :

	2006	2005
Actif d'impôts futurs constaté au titre de l'actif à court terme ^{a) et b)}	584 \$	- \$
Actif d'impôts futurs ^{b)}	336 \$	- \$
Impôts exigibles ^{a)}	(345) \$	- \$
Passif d'impôts futurs ^{c)}	(136) \$	(221) \$

a) Impôts exigibles

Dans le cadre de la stratégie d'utilisation de pertes fiscales prévue au moment du premier appel public à l'épargne d'Air Canada et de la restructuration de l'entreprise, on a prévu un montant de 345 \$ au titre des impôts exigibles. Cette charge d'impôts exigibles résulte du transfert des actifs d'impôts d'Air Canada à ACE. Elle sera recouvrable à même les actifs d'impôts futurs d'Air Canada, et un actif d'impôts futurs au montant de 345 \$ a été constaté dans l'actif à court terme. L'économie devrait se matérialiser d'ici douze mois.

b) Provision pour moins-value

La Société a déterminé qu'il est plus probable qu'improbable que certains actifs d'impôts futurs, au montant de 575 \$, 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. En conséquence, un actif d'impôts futurs de 575 \$ est constaté dans les états financiers consolidés, dont 239 \$ est considéré comme un actif d'impôts futurs à court terme, établi en fonction de la période prévue de la reprise. Le plan d'arrangement, décrit à la note 24, a servi, en partie, de base pour 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.

Outre le montant repris sur la provision pour moins-value, une réduction des actifs incorporels (au prorata) de 504 \$ 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 \$ a été comptabilisé à titre d'économie d'impôts dans l'état consolidé des résultats pour ce qui est des actifs d'impôts futurs survenus après le passage à la comptabilité nouveau départ, un montant de 12 \$ a été constaté à titre d'économie d'impôts pour l'exercice en cours, et un montant de 43 \$ 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 \$ ne soient pas recouvrables et qu'ils soient 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.

c) Passifs d'impôts sur les bénéfices futurs

L'hypothèse a été retenue que des actifs incorporels et autres ayant une valeur comptable approximative de 861 \$, sans coût fiscal sous-jacent, ont une durée de vie indéfinie et, en conséquence, le passif d'impôts futurs connexe de 136 \$ ne devrait pas être retiré du bilan tant que les actifs n'auront pas été cédés ou qu'ils ne seront pas amortissables, ce qui entraîne un passif d'impôts futurs de 136 \$.

	31 décembre 2006	31 décembre 2005
Actifs d'impôts futurs		
Pertes autres qu'en capital reportées	413 \$	793 \$
Obligations au titre des avantages complémentaires de retraite	685	805
Provisions comptables non déductibles actuellement aux fins fiscales	181	182
Amortissement comptable supérieur à l'amortissement fiscal	309	400
Écarts externes dans les investissements d'ACE dans Aéroplan	359	-
Dépenses en immobilisations admissibles	28	19
Produits constatés d'avance	393	31
Actifs incorporels	102	111
Autres éléments, montant net	45	64
Total des actifs d'impôts futurs	2 515	2 405
Passifs d'impôts futurs		
Actifs incorporels	220	388
Actifs d'impôts futurs, montant net	2 295	2 017
Moins provision pour moins-value	1 511	2 238
Actifs (passifs) d'impôts futurs constatés, montant net	784 \$	(221) \$

Le rapprochement entre les impôts sur les bénéfices attribuables aux activités poursuivies, calculés selon les taux d'imposition prescrits par les lois fiscales, et la charge d'impôts sur les bénéfices s'établit comme suit :

	31 décembre 2006	31 décembre 2005
Charge d'impôts selon les taux d'imposition fédéral et provincial combinés	184 \$	132 \$
Part non imposable des gains en capital	(24)	(2)
Impôts sur les grandes sociétés	-	15
Charges non déductibles	35	25
Gains en capital imposables sur les distributions d'Aéroplan et de Jazz à ACE	17	-
Gain de dilution non imposable sur Aéroplan SEC	-	(42)
Gain de dilution non imposable sur Jazz SEC	(63)	-
Gain de dilution non imposable sur Air Canada	(4)	-
Effet de la modification de taux d'imposition sur les impôts sur les bénéfices futurs	(28)	-
Effet des taux d'imposition statutaires pratiquement adoptés pendant l'exercice	82	(38)
Réduction de la charge d'impôt sur les bénéfices découlant de la constatation d'une perte fiscale non constatée précédemment	(16)	-
Autres	8	1
	191	91
Provision pour moins-value (se reporter à b) ci-dessus)	(82)	40
Impôts sur les bénéfices	109 \$	131 \$

Les principales composantes de la charge d'impôts sur les bénéfices attribuables aux activités poursuivies sont les suivantes :

	31 décembre 2006	31 décembre 2005
Charge d'impôts de l'exercice	7 \$	15 \$
Charge (économie) d'impôts futurs liée aux écarts temporaires	118	114
Charge (économie) d'impôts futurs liée à la modification des taux d'imposition	82	(38)
Réduction de la charge d'impôt sur les bénéfices découlant de la constatation d'une perte fiscale non constatée précédemment	(16)	-
Provision pour moins-value	(82)	40
Impôts sur les bénéfices	109 \$	131 \$

En plus des éléments ci-dessus touchant les impôts sur les bénéfices, une charge d'impôts sur les bénéfices futurs de 59 \$ a été enregistrée en capitaux propres relativement à la distribution spéciale d'ACE des parts d'Aéroplan (se reporter à la note 20).

En 2006, la Société a payé 1 \$ en impôts sur ses bénéfices (néant en 2005).

Les soldes des attributs fiscaux au 31 décembre 2006, à savoir les soldes des pertes autres qu'en capital reportées, variaient selon la juridiction fiscale. Les échéances des pertes fiscales, selon le régime fédéral, sont les suivantes :

	Perte fiscale
2010	9 \$
2014	20
2015	896
2026	388
	1 313 \$

9. PASSIF AU TITRE DES RÉGIMES DE RETRAITE ET D'AVANTAGES COMPLÉMENTAIRES

Air Canada propose à ses salariés, ainsi qu'à certains employés détachés auprès d'Aéroplan et d'ACTS, plusieurs régimes de retraite à prestations ou à cotisations déterminées ainsi que des régimes d'avantages complémentaires de retraite.

Air Canada est l'administratrice et la promotrice de dix régimes agréés au titre de la *Loi de 1985 sur les normes de prestation de pension du Canada* (les « régimes agréés canadiens »). Les régimes qu'elle offre à ses salariés aux États-Unis, au Royaume-Uni et au Japon sont des régimes étrangers s'appliquant aux salariés de ces pays. En outre, Air Canada propose un certain nombre de régimes d'avantages complémentaires de retraite, qui ne sont pas agréés. Les régimes de retraite à prestations déterminées assurent des prestations à leurs participants à leur départ à la retraite, à leur cessation d'emploi ou à leur décès, prestations qui sont fonction des états de service et de la moyenne des gains de ces participants en fin de carrière sur une période déterminée.

Jazz offre également ses propres régimes de retraite à prestations ou à cotisations déterminées et d'avantages complémentaires de retraite à la plupart de ses employés.

Les autres avantages sociaux sont des régimes d'assurance vie, de prévoyance maladie et d'assurance invalidité. Ces prestations comprennent à la fois des prestations en cours d'emploi et des prestations complémentaires de retraite. Les prestations en cours d'emploi portent sur les employés admissibles en service, tandis que les prestations complémentaires de retraite comprennent des prestations de santé et d'assurance vie offertes aux employés retraités admissibles.

En 2005, la date d'évaluation retenue aux fins de la déclaration des charges à payer au titre des régimes de retraite et d'avantages complémentaires a été devancée du 31 décembre au 30 novembre.

Obligation au titre des prestations et actif des régimes

Les tableaux ci-dessous présentent l'information financière sur les modifications apportées aux régimes de retraite et aux régimes d'avantages complémentaires de retraite :

	Régimes de retraite		Avantages complémentaires de retraite	
	2006	2005	2006	2005
Variation de l'obligation au titre des prestations				
Obligation au titre des prestations à l'ouverture de l'exercice	12 921 \$	11 207 \$	940 \$	842 \$
Coûts des services rendus au cours de l'exercice	254	202	77	85
Coûts financiers	640	650	48	50
Cotisations salariales	89	80	-	-
Prestations versées	(627)	(592)	(60)	(63)
Perte actuarielle (gain)	(74)	1 419	(38)	31
Écart de change	32	(45)	(1)	(5)
	13 235	12 921	966	940
Variation de l'actif des régimes				
Juste valeur de l'actif des régimes à l'ouverture de l'exercice	10 421	9 673	14	10
Rendement réel de l'actif des régimes	1 493	1 016	1	1
Cotisations patronales	455	284	47	54
Cotisations salariales	89	80	-	-
Prestations versées	(627)	(592)	(54)	(51)
Écart de change	27	(40)	-	-
	11 858	10 421	8	14
Déficit à la clôture de l'exercice	1 377	2 500	958	926
Cotisations patronales après la date d'évaluation	(7)	(6)	(6)	(5)
Coût des services passés non constaté	-	-	-	-
Gain actuariel net non constaté (perte)	(221)	(1 061)	46	21
Obligation nette au titre des prestations	1 149 \$	1 433 \$	998 \$	942 \$
Hypothèses actuarielles moyennes pondérées ayant servi au calcul de l'obligation au titre des prestations constituées				
Taux d'actualisation	5,00 %	5,00 %	5,00 – 5,50 %	4,50 – 5,75 %
Taux d'accroissement de la rémunération ^{a)}	2,50 %	4,00 %		

- a) 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.

Le déficit au titre des régimes de retraite à la clôture de l'exercice est le suivant :

	2006	2005
Régimes agréés canadiens	556 \$	1 657 \$
Régimes des États-Unis, du Royaume-Uni et du Japon	55	76
Régimes complémentaires	766	767
	1 377 \$	2 500 \$

Sur une base comptable, le déficit des régimes de retraite au 31 décembre 2006 était de 1 377 \$, contre 2 500 \$ au 31 décembre 2005. La diminution du déficit comptable est due principalement au rendement excédentaire des actifs du régime d'environ 13,8 % pour l'exercice et aux cotisations patronales au titre de services passés de 261 \$. La diminution du déficit net du régime au cours de l'année devrait entraîner une diminution des cotisations patronales pour 2007, comme il est décrit au paragraphe portant sur les Obligations de capitalisation au titre des régimes de retraite.

L'obligation nette au titre des prestations est inscrite au bilan de la façon suivante :

	2006	2005
Prestations de retraite	1 149 \$	1 433 \$
Avantages complémentaires de retraite	998	942
Obligation nette au titre des prestations	2 147	2 375
Part à court terme	(271)	(221)
Passif au titre des prestations de retraite et d'avantages complémentaires	1 876 \$	2 154 \$

La part à court terme du passif au titre des régimes de retraite représente les cotisations au titre des services passés pour les régimes agréés canadiens devant être payées en 2007, tandis que la part à court terme des avantages complémentaires de retraite est une estimation des réclamations qui devront être engagées en 2007. La part à court terme de l'obligation est incluse dans les « créditeurs et charges à payer ».

Pour l'exercice 2006, les paiements en espèces, constituant les cotisations en espèces de la Société au titre de ses régimes à prestations déterminées, les paiements en espèces aux bénéficiaires des régimes de retraite et d'avantages complémentaires de retraite, et les cotisations en espèces aux régimes de retraite à cotisations déterminées s'élevaient à 520 \$ (355 \$ en 2005).

Charges de retraite et d'avantages complémentaires

La Société a constaté la charge nette de retraite et d'avantages complémentaires suivante :

	Régimes de retraite		Avantages complémentaires de retraite	
	2006	2005	2006	2005
Composantes de la charge de retraite nette				
Coûts des services rendus au cours de l'exercice	254 \$	202 \$	77 \$	85 \$
Coûts financiers	640	650	48	50
Rendement réel de l'actif des régimes	(1 515)	(973)	(1)	(1)
Perte actuarielle (gain) sur l'obligation au titre des prestations	(47)	1 362	(43)	19
Coûts survenus pendant l'exercice	(668)	1 241	81	153
Écart entre les coûts survenus et les coûts constatés pendant l'exercice en ce qui concerne :				
Rendement de l'actif des régimes	774	281	-	-
Perte actuarielle (gain)	65	(1 362)	26	(23)
	839	(1 081)	26	(23)
Charge nette de retraite et d'avantages complémentaires	171 \$	160 \$	107 \$	130 \$
Hypothèses actuarielles moyennes pondérées ayant servi au calcul de l'obligation au titre des prestations				
Taux d'actualisation	5,00 %	5,75 %	5,00 – 5,50 %	4,50 – 5,75 %
Taux de rendement à long terme attendu de l'actif des régimes	7,50 %	7,50 %	7,50 %	7,50 %
Taux d'accroissement de la rémunération ^{a)}	4,00 %	4,00 %		

a) Un taux d'accroissement de la rémunération de 0 % en 2005, de 2 % en 2006 et de 4 % pour les exercices restants a été utilisé pour déterminer la charge nette de retraite.

Avantages complémentaires — Analyse de sensibilité

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 % 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 \$ le total des coûts des services rendus et des coûts financiers, et de 17 \$ le coût de l'obligation. Une diminution de un point de ces taux aurait abaissé de 1 \$ le total des coûts des services rendus et des coûts financiers et de 16 \$ l'obligation correspondante.

Obligations de capitalisation au titre des régimes de retraite

Le tableau ci-dessous présente les projections relatives aux obligations de capitalisation au titre des régimes de retraite de la Société pour 2007 au 31 décembre 2006, et à la lumière de l'évaluation de la solvabilité au 1^{er} janvier 2006. Les obligations finales au titre de la capitalisation pour 2007 seront déterminées par l'évaluation au 1^{er} janvier 2007.

	2007
Régimes agréés canadiens – services passés	250 \$
Régimes agréés canadiens – services rendus au cours de l'exercice	162
Autres conventions de retraite	86
	498 \$

L'évaluation actuarielle la plus récente est en date du 1^{er} janvier 2006 et la date d'entrée en vigueur de la prochaine évaluation actuarielle est le 1^{er} janvier 2007. 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 pour les services rendus au cours de l'exercice établie à partir des évaluations actuarielles au 1^{er} janvier 2006 utilisées à cette fin. En fonction des prévisions, le déficit de solvabilité au titre des régimes de retraite agréés au 1^{er} janvier 2007 devrait diminuer considérablement par rapport à celui constaté au 1^{er} janvier 2006, ce qui devrait entraîner une diminution des cotisations patronales d'environ 90 \$ en 2007.

Le 9 août 2004, le gouvernement du Canada a entériné le *Règlement sur la capitalisation du déficit de solvabilité des régimes de pension d'Air Canada* (le « Règlement sur les retraites »). Le Règlement sur les retraites permet à Air Canada de combler les déficits de solvabilité de ses régimes agréés canadiens au 1^{er} janvier 2004 sur dix ans, au lieu des cinq années requises en vertu des règles habituelles et selon un calendrier convenu de cotisations annuelles variables plutôt qu'au moyen de versements égaux annuels prévus dans les règles habituelles. Le Règlement sur les retraites est entré en vigueur à la levée de la protection dont jouissait Air Canada au titre de la LACC, le 30 septembre 2004, date à laquelle Air Canada a émis aux fiduciaires des caisses de retraite des billets subordonnés garantis d'une valeur globale d'environ 347 \$. La valeur des billets diminuera à mesure que les versements visant à combler les déficits seront effectués selon l'échéancier convenu et ne pourra devenir exigible par entier qu'à la survenance de certaines défaillances prévues par les billets. Au 31 décembre 2006, la valeur des billets garantis en circulation était de 219 \$ (329 \$ en 2005). La juste valeur de l'obligation au titre des prestations de retraite inscrite au bilan de la Société tient compte de l'incidence de l'émission de billets subordonnés garantis.

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

	30 novembre 2006	30 novembre 2005	Répartition visée
Actions	59,1 %	62,3 %	59,0 %
Obligations et hypothèques	34,7 %	32,1 %	41,0 %
Immobilier	0,0 %	0,1 %	0,0 %
Actifs à court terme et autres	6,2 %	5,5 %	0,0 %
	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. 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 plus haut, 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 ni 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.

Le taux de rendement à long terme prévu par la Société 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 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 la Société, 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.

Régimes à cotisations déterminées

Les cadres, le personnel administratif et certains employés syndiqués de la Société peuvent participer à des régimes à cotisations déterminées. Les taux de cotisation salariale varient de 3 % à 6 % du salaire, la Société cotisant des sommes équivalentes. La charge de la Société au titre des régimes à cotisations déterminées de la Société s'élève à 7 \$ pour l'exercice terminé le 31 décembre 2006 (6 \$ en 2005).

10. AUTRES PASSIFS À LONG TERME

	2006	2005
Passif au titre des contrats de location avions défavorables ^{a)}	77 \$	107 \$
Versements au titre des locations avions supérieurs aux frais de location	121	126
Passif à long terme lié au personnel ^{b)}	54	109
Passif au titre de la sécurité au travail et de l'assurance	45	53
Autres	81	51
	378 \$	446 \$

- a) Le passif au titre des contrats de location d'avions défavorables représente la valeur actualisée nette des versements au titre des locations d'avions en excédent du montant estimatif des frais de location sur le marché relativement à des locations qui existaient au moment du passage à la comptabilité nouveau départ.
- b) Le tableau ci-dessous indique les changements apportés aux provisions liées à la main-d'œuvre, comprises dans le passif à long terme lié au personnel, en vue de rendre compte des soldes qui existaient au passage à la comptabilité nouveau départ, le 30 septembre 2004 (le passif à court terme est compris au titre des « Crédeurs et charges à payer ») :

	2006	2005
Ouverture de l'exercice	144 \$	180 \$
Charges constatées au titre des salaires et charges sociales	-	5
Accroissement des intérêts	8	12
Ajustement (voir ci-après)	(23)	-
Charges engagées	(52)	(53)
Fin de l'exercice	77	144
Part à court terme	(32)	(40)
	45 \$	104 \$

En 2006, par suite de l'examen des provisions en cours liées aux plans mis en œuvre avant le 30 septembre 2004, il a été déterminé qu'une part de la provision, de 23 \$, ne serait plus requise et a par conséquent été ajustée. Le montant réintégré a été porté à titre d'ajustement aux capitaux propres, comme l'explique la note 12.

Le tableau ci-dessous indique les changements apportés aux provisions liées à la main-d'œuvre, comprises dans le passif à long terme lié au personnel, en vue de rendre compte des soldes créés à la suite du passage à la comptabilité nouveau départ, le 30 septembre 2004 (le passif à court terme est compris au titre des « Crédeurs et charges à payer ») :

	2006	2005
Ouverture de l'exercice	13 \$	12 \$
Charge exceptionnelle liée à la restructuration de la main-d'œuvre :		
Provision initiale	33	-
Ajustement à la provision	(8)	-
Charges constatées au titre des salaires et charges sociales	7	5
Charges engagées	(13)	(4)
Fin de l'exercice	32	13
Part à court terme	(23)	(8)
	9 \$	5 \$

De temps à autre, la Société offre certains plans de cessation d'emploi à certains employés. Le coût de ces plans est constaté dans les charges d'exploitation. La Société n'est pas obligée d'offrir en permanence ces programmes.

Charge exceptionnelle liée à la restructuration de la main-d'œuvre

En février 2006, la Société a annoncé un plan de réduction de 20 % de ses effectifs non syndiqués. Une charge exceptionnelle de 28 \$ a été inscrite dans le secteur des Services Air Canada, et de 5 \$ dans ACTS, au premier trimestre de 2006 relativement à ce programme. Au cours du quatrième trimestre de 2006, l'incidence favorable de l'attrition et d'autres facteurs sur cette charge a entraîné la révision du coût estimatif de ce régime pour les Services Air Canada. Par conséquent, au quatrième trimestre de 2006, le secteur des Services Air Canada a inscrit une diminution de 8 \$ de la charge exceptionnelle liée à la restructuration de la main-d'œuvre.

11. RÉMUNÉRATION À BASE D' ACTIONS

Régime d'options sur actions ACE

Certains employés de la Société participent au régime d'options sur actions ACE. La participation au régime est limitée aux employés détenant des postes qui, de l'avis du conseil d'administration d'ACE (ou d'un comité désigné par ce conseil), ont une incidence notable sur les résultats d'ACE à long terme. Le régime d'options sur actions prévoit un prix d'exercice représentant pas moins de 100 % du cours des actions sous-jacentes au moment de l'attribution. Cinquante pour cent des options s'acquiert sur quatre ans, le reste s'acquérant en fonction des rendements obtenus à l'égard des objectifs de bénéfice net établis par le Conseil d'ACE pour la même période. Toutes les options expirent au bout de sept ans. Les conditions du régime d'options sur actions d'ACE précisent que, au départ à la retraite d'un employé, les options attribuées à cet employé peuvent être exercées étant donné que les options sont acquises.

Le nombre d'options sur actions attribuées à des employés d'ACE, la charge de rémunération qui y est liée (après l'adoption du CPN-162) et les hypothèses ayant servi à établir la charge de rémunération à base d'actions selon le modèle Black-Scholes d'évaluation des options sont les suivants :

	2006	2005
Charge de rémunération (en millions de dollars)	7 \$	3 \$
Nombre d'options sur actions attribuées	748 926	770 000
Moyenne pondérée de la juste valeur par option attribuée (en dollars)	10,61 \$	9,46 \$
Juste valeur globale des options sur actions attribuées (en millions de dollars)	8 \$	7 \$
Hypothèses relatives à la moyenne pondérée :		
Taux d'intérêt sans risque	4,02 %	3,40 %
Volatilité prévue	35 %	35 %
Rendement des actions	0 %	0 %
Durée de vie prévue des options (en années)	4,5	4,5

Le taux d'intérêt sans risque figurant ci-dessus se base sur le taux de rendement moyen des obligations négociables du gouvernement du Canada pour la durée contractuelle de l'option en cours au moment de l'attribution. La volatilité prévue indiquée est fonction des antécédents de volatilité des actions échangées d'ACE et d'autres facteurs. Le taux de rendement à zéro des actions est fondé sur les antécédents du rendement des actions d'ACE. La durée de vie prévue des options représente la période pendant laquelle les options attribuées devraient être en cours, et est tirée des données d'un modèle d'évaluation des options.

En 2006, le montant crédité au capital social au titre des options sur actions d'ACE exercées était de 16 \$ (11 \$ en 2005). De nouvelles actions sont émises par la Société pour les options sur actions d'ACE exercées.

Au 31 décembre 2006, un total de 3 597 798 options sur actions (3 186 908 en 2005) étaient en cours, représentant quelque 2,9 % (2,61 % en 2005) du capital social dilué d'ACE, ce qui se situait sous le plafond de 5 % que la Société s'est fixé.

Le tableau suivant résume les opérations liées aux salariés de la Société qui participent au régime d'options sur actions d'ACE.

	2006		2005	
	Options (en milliers)	Prix d'exercice moyen pondéré par action	Options (en milliers)	Prix d'exercice moyen pondéré par action
Ouverture de l'exercice	3 187	24,70 \$	3 028	20,00 \$
Options attribuées	134	37,65	770	39,44
Options exercées	(111)	20,00	(522)	20,00
Options éteintes	(79)	20,00	(89)	20,00
Options en cours avant distribution spéciale	3 131	25,53	3 187	24,70
Ajustement – distribution spéciale ACE ^{a)}	218		s. o.	
Options en cours après distribution spéciale ^{a)}	3 349	23,87		
Options attribuées	615	33,33		
Options exercées	(338)	18,80		
Options éteintes	(28)	21,85		
Options en cours à la clôture de l'exercice	3 598	25,98 \$	3 187	24,70 \$
Options pouvant être exercées à la clôture de l'exercice	613	24,50 \$	162	23,95 \$

a) En conformité avec les modalités du régime d'options sur actions d'ACE, la distribution spéciale effectuée en mars 2006 (note 20) a provoqué un ajustement du prix d'exercice moyen pondéré et du nombre d'options en cours. En date du 22 mars 2006, cet ajustement a été appliqué à toutes les options sur actions d'ACE non exercées au 1^{er} mars 2006, que les droits dont elles sont assorties aient été acquis ou non, de façon conforme à l'ajustement des taux de conversion au titre des obligations convertibles de premier rang décrites à la note 7. À la date d'ajustement, le prix d'exercice moyen pondéré et le nombre d'options en cours ont été modifiés, passant de 25,53 \$ et 3 131 399 options à 23,87 \$ et 3 349 608 options.

En 2006, la valeur intrinsèque totale des options exercées aux termes de ce régime était de 7 \$.

Options en cours – 2006						Options pouvant être exercées – 2006	
Fourchette des prix d'exercice	Dates d'échéance	Nombre d'options en cours	Durée résiduelle moyenne pondérée (en années)	Prix d'exercice moyen pondéré par action		Nombre d'options pouvant être exercées	Prix d'exercice moyen pondéré par action
18,70 \$	2011	2 025 074	5	18,70 \$		419 130	18,70 \$
31,89 \$ - 38,91 \$	2012	820 936	6	36,89		193 867	37,05
30,61 \$ - 36,11 \$	2013	751 788	7	33,70		-	-
		3 597 798		25,98 \$		612 997	24,50 \$

Options en cours – 2005						Options pouvant être exercées – 2005	
Fourchette des prix d'exercice	Dates d'échéance	Nombre d'options en cours	Durée résiduelle moyenne pondérée (en années)	Prix d'exercice moyen pondéré par action		Nombre d'options pouvant être exercées	Prix d'exercice moyen pondéré par action
20,00 \$	2011	2 416 908	6	20,00 \$		129 923	20,00 \$
34,11 \$ - 41,62 \$	2012	770 000	7	39,44		32 292	39,87
		3 186 908		24,70 \$		162 215	23,95 \$

La valeur globale intrinsèque des options pouvant être exercées en date du 31 décembre 2006 est de 8 \$ et la moyenne pondérée de la durée de vie restante est de 5,3 ans.

Après le 31 décembre 2006, le prix d'exercice moyen pondéré et le nombre d'options en cours ont fait l'objet d'un autre ajustement (il convient de se reporter à la note 24).

Régime d'intéressement à long terme d'Air Canada

Certains des employés d'Air Canada participent au régime d'intéressement à long terme d'Air Canada (le « régime d'intéressement à long terme d'Air Canada ») administré par le Conseil d'administration de celle-ci. Le régime d'intéressement à long terme d'Air Canada, établi parallèlement au PAPE d'Air Canada en novembre 2006, prévoit l'attribution d'options et d'unités d'actions au rendement à tous les dirigeants et membres de la haute direction d'Air Canada.

Les options sur actions en vertu du régime d'intéressement à long terme d'Air Canada auront une durée d'au plus 10 ans et seront assorties d'un prix d'exercice fondé sur la juste valeur marchande des actions au moment de l'attribution des options. Les options attribuées aux termes de ce régime seront acquises sur quatre ans et comprendront des caractéristiques d'acquisition selon le rendement. Les conditions d'acquisition selon le rendement sont fondées sur les objectifs de bénéfice net établis par le Conseil d'Air Canada pour la même période. Les conditions du régime d'intéressement à long terme d'Air Canada précisent que, au départ à la retraite d'un employé, les options attribuées peuvent être exercées étant donné que les droits d'exercice continuent de s'accumuler dans les trois années qui suivent la date du départ à la retraite.

Le nombre d'options sur actions d'Air Canada attribuées à des employés, la charge de rémunération qui y est liée et les hypothèses ayant servi à établir la charge de rémunération à base d'actions selon le modèle Black-Scholes d'évaluation des options sont les suivants :

	2006	2005
Charge de rémunération (en millions de dollars)	3 \$	- \$
Nombre d'options sur actions attribuées	1 699 678	-
Moyenne pondérée de la juste valeur par option attribuée (en dollars)	5,40 \$	- \$
Juste valeur globale des options sur actions attribuées (en millions de dollars)	9 \$	- \$
Hypothèses relatives à la moyenne pondérée :		
Taux d'intérêt sans risque	4,07 %	-
Volatilité prévue	35 %	-
Rendement des actions	0 %	-
Durée de vie prévue des options (en années)	4,5	-

Le taux d'intérêt sans risque figurant ci-dessus se base sur le taux de rendement moyen des obligations négociables du gouvernement du Canada pour la durée contractuelle de l'option en cours au moment de l'attribution. La volatilité prévue indiquée est fonction des antécédents de volatilité des actions échangées d'ACE et d'autres facteurs. Le taux de rendement à zéro des actions est fondé sur les antécédents du rendement des actions d'ACE. La durée de vie prévue des options représente la période pendant laquelle les options attribuées devraient être en cours, et est tirée des données d'un modèle d'évaluation des options.

Le tableau suivant résume les opérations liées aux salariés de la Société qui participent au régime d'intéressement à long terme d'Air Canada.

	2006		2005	
	Options (en milliers)	Prix d'exercice moyen pondéré par action ^{b)}	Options (en milliers)	Prix d'exercice moyen pondéré par action
Ouverture de l'exercice	-	- \$	-	- \$
Options attribuées	1 700	21,00	-	-
Options exercées	-	-	-	-
Options éteintes	-	-	-	-
Options en cours à la clôture de l'exercice	1 700	21,00 \$	-	- \$
Options pouvant être exercées à la clôture de l'exercice	-	- \$	-	- \$

Fourchette des prix d'exercice	Dates d'échéance	Options en cours – 2006			Options pouvant être exercées – 2006	
		Nombre d'options en cours	Durée résiduelle moyenne pondérée (en années)	Prix d'exercice moyen pondéré par action	Nombre d'options pouvant être exercées	Prix d'exercice moyen pondéré par action
21,00 \$	2016	1 699 678	10	21,00 \$	-	-

Environ 346 000 unités d'actions au rendement ont également été attribuées en vertu du régime d'intéressement à long terme d'Air Canada. Les unités d'actions au rendement auront une durée d'au plus trois ans et seront assorties d'un prix d'attribution fondé sur la juste valeur marchande des actions au moment de l'attribution des options. Les unités d'actions au rendement attribuées aux termes du régime d'intéressement à long terme seront acquises sur trois ans à compter du 1^{er} janvier 2007 et comprendront des caractéristiques d'acquisition selon le rendement. Selon les modalités du régime d'intéressement à long terme, au départ à la retraite d'un employé, les unités d'actions au rendement seront établies au prorata à la fin de la période d'acquisition en fonction du nombre total de mois de service accomplis pendant la période des unités d'actions au rendement.

Régimes d'intéressement à long terme d'Aéroplan

Aéroplan s'est dotée d'un Régime initial d'intéressement à long terme (le « régime initial d'intéressement d'Aéroplan »), dans le cadre duquel les employés clés recevront des parts du Fonds de revenu Aéroplan. Le 31 mars 2006, ACE a transféré 500 000 parts du Fonds de revenu Aéroplan aux fins du financement du régime initial d'intéressement d'Aéroplan. Selon ce régime, la moitié des parts attribuées sont conditionnelles au rendement d'Aéroplan et l'autre moitié s'acquiert avec le temps. Les parts conditionnelles au rendement s'acquiescent à la fin de chaque période de rendement, à condition que les objectifs d'encaisse disponible pour distribution fixés par le conseil d'administration d'Aéroplan pour chacun des exercices se terminant les 31 décembre 2005, 2006 et 2007 aient été atteints, ou sur une base cumulative à la fin de la période de rendement suivante, à condition que ces objectifs aient été atteints au cours de la période de rendement suivante.

Le 31 mars 2006, ACE a échangé, à raison de une contre une, 500 000 de ses parts d'Aéroplan SEC contre des parts du Fonds de revenu Aéroplan (« parts du Fonds de revenu »). Les parts du Fonds de revenu Aéroplan ont été transférées dans une fiducie aux fins du financement du régime initial d'intéressement d'Aéroplan. Le transfert a été constaté à la valeur comptable des actifs nets cédés et n'a donné lieu à aucun gain ni perte pour ACE. Les parts éteintes qui ne satisfont pas aux conditions d'acquisition et les distributions qui se sont accumulées au titre de celles-ci reviendront à ACE.

Aéroplan s'est dotée d'un Régime continu d'intéressement à long terme (le « régime continu d'intéressement d'Aéroplan »), dans le cadre duquel les employés admissibles recevront annuellement des parts du Fonds de revenu d'Aéroplan équivalant à un pourcentage de leur salaire de base annuel. Les parts du Fonds de revenu d'Aéroplan sont détenues en fiducie à l'avantage des employés admissibles et acquises à la fin d'une période de trois ans commençant le 1^{er} janvier de l'année au cours de laquelle elles sont attribuées, à condition que les objectifs d'encaisse disponible pour distribution fixés par le conseil d'administration d'Aéroplan aient été atteints. Aéroplan achète les parts sur le marché secondaire. Les distributions déclarées par Aéroplan sur les parts attribuées en vertu de ce régime peuvent être investies en parts additionnelles, lesquelles seront acquises en même temps et dans une même proportion que les parts attribuées. Les parts éteintes et les distributions qui se sont accumulées au titre de celles-ci reviendront à Aéroplan. La fiducie est consolidée par Aéroplan comme une entité à détenteurs de droits variables.

Aéroplan s'est dotée d'un Régime universel afin d'attirer ou de fidéliser les employés. Les parts du Fonds Aéroplan sont détenues en fiducie et les conditions d'acquisition peuvent varier au moment de l'attribution, mais elles sont habituellement en fonction du temps, et acquises à la fin d'une période de trois ans suivant l'attribution. Les distributions que déclare Aéroplan sur les parts attribuées en vertu de ce régime peuvent être investies en parts additionnelles, lesquelles seront acquises en même temps que les parts attribuées. Les parts éteintes et les distributions accumulées reviendront à Aéroplan. La fiducie est consolidée par Aéroplan comme une entité à détenteurs de droits variables.

Au 31 décembre 2006, les parts des Régimes d'intéressement à long terme d'Aéroplan décrits ci-dessus se détaillaient comme suit :

	Régime d'intéressement initial	Régime continu d'intéressement	Régime universel
Parts du Fonds Aéroplan (en milliers)			
Parts en circulation à l'ouverture de l'exercice	-	-	-
Part attribuées	568	86	66
Parts éteintes	(103)	-	-
Parts acquises	(197)	-	-
Parts en circulation à la clôture de l'exercice	268	86	66
Moyenne pondérée de la durée de vie restante (en années)	1,3	2	2,5
Coût des parts achetées au cours de l'exercice	- \$	1 \$	1 \$

Au cours de l'exercice 2006, le secteur Aéroplan a inscrit une charge de rémunération de 3 \$ au titre des régimes ci-dessus.

Régime d'intéressement à long terme de Jazz

Jazz s'est dotée d'un Régime initial d'intéressement à long terme similaire (le « régime initial d'intéressement de Jazz »), dans le cadre duquel les employés clés recevront, à titre d'attribution spéciale unique, des parts de Jazz. Au total, 603 903 parts de Jazz ont été attribuées. Selon ce régime, la moitié des parts attribuées sont conditionnelles au rendement de Jazz, et l'autre moitié pourra être acquise le 31 décembre 2008. Pour l'exercice 2006, la charge de rémunération au titre de ce régime, constatée au secteur de Jazz, est de 2 \$ et le total des engagements futurs en vertu de ce régime s'élève à 6 \$.

En 2006, le montant net crédité au surplus d'apport au titre des régimes de rémunération à base d'actions de la Société était de 19 \$ (2 \$ en 2005).

Régimes d'actionnariat des employés

Des régimes d'actionnariat des employés ont été établis pour les parts ou actions d'ACE, d'Air Canada ou de Jazz. Les employés admissibles peuvent investir une portion de leur salaire de base dans l'achat de parts ou d'actions sur le marché secondaire (jusqu'à 6 % de leur salaire pour les employés de Jazz et jusqu'à 5 % pour les autres entités). La contribution de la Société correspondra de 33 % à 100 % des placements effectués par les employés. Au cours de l'exercice 2006, la Société a enregistré une charge de rémunération de 2 \$ dans le secteur des Services Air Canada, moins de 1 \$ dans le secteur Aéroplan et 2 \$ dans le secteur Jazz au titre de ces régimes d'actionnariat des employés.

12. CAPITAUX PROPRES

Au 31 décembre 2006, les actions ordinaires émises et en circulation d'ACE ainsi que les actions ordinaires pouvant être émises étaient comme suit :

	2006	2005
Actions en circulation (en milliers)		
Actions émises et en circulation		
Actions à droit de vote variable de catégorie A ^{a)}	79 499	76 735
Actions à droit de vote de catégorie B ^{a)}	22 772	25 059
Actions bloquées	-	28
Total des actions émises et en circulation	102 271	101 822
Actions ordinaires éventuelles		
Actions privilégiées convertibles ^{b)}	10 747	10 228
Obligations convertibles ^{c)}	7 354	6 875
Options sur actions	3 598	3 187
Total des actions ordinaires pouvant être émises	21 699	20 290

Capital social au 31 décembre 2006 (déduction faite des frais de placement) :

	2006	2005
Capital social		
Actions ordinaires ^{a)}	2 188 \$	2 231 \$
Actions privilégiées convertibles ^{b)}	117	117
Obligations convertibles ^{c)}	92	92
	2 397	2 440
Ajustement aux capitaux propres ^{d)}	(1 655)	(1 693)
	742 \$	747 \$

En 2006, la Société a émis 449 109 actions ordinaires (521 976 en 2005) par suite de l'exercice d'options sur actions, pour une contrepartie en espèces de 8 \$ (10 \$ en 2005). En outre, par suite de la distribution spéciale en mars 2006 (note 20), 59 \$ ont été portés en diminution du capital social.

En 2005, ACE a réalisé le placement dans le public d'un total de 12 485 000 actions à droit de vote variable de catégorie A et actions à droit de vote de catégorie B au prix de 37,00 \$ l'unité, pour un produit brut d'environ 462 \$ (442 \$, déduction faite des frais de placement).

Le capital social et les autres capitaux propres sont formés des éléments suivants :

a) Actions ordinaires

Actions à droit de vote variable de catégorie A

Les actions à droit de vote variable de catégorie A ne peuvent être détenues que par des non-Canadiens, lesquels se voient conférer une voix par action à droit de vote variable de catégorie A sauf i) si le pourcentage des voix rattachées aux actions à droit de vote variable de catégorie A en circulation (y compris les actions privilégiées convertibles, après conversion) par rapport à toutes les voix rattachées aux actions à droit de vote en circulation est supérieur à 25 %, ou ii) si le pourcentage des voix exprimées par les porteurs d'actions à droit de vote variable de catégorie A (y compris les actions privilégiées convertibles, après conversion) ou en leur nom à une assemblée donnée par rapport à toutes les voix rattachées aux actions à droit de vote est supérieur à 25 %. Si l'un ou l'autre de ces seuils est dépassé, le droit de vote rattaché à chaque action à droit de vote variable de catégorie A diminuera automatiquement et sans autre formalité de manière que i) l'ensemble des actions de cette catégorie (y compris les actions privilégiées convertibles, après conversion) ne confèrent pas plus de 25 % du total des droits de vote rattachés à l'ensemble des actions à droit de vote d'ACE émises et en circulation ou ii) l'ensemble des voix exprimées par les porteurs d'actions à droit de vote variable de catégorie A (y compris les actions privilégiées convertibles, après conversion) ou en leur nom à une assemblée donnée ne soit pas supérieur à 25 % des voix exprimées à cette assemblée.

Actions à droit de vote de catégorie B

Les actions à droit de vote de catégorie B ne peuvent être détenues que par des Canadiens. Chaque action à droit de vote de catégorie B confère le droit d'exprimer une (1) voix en personne ou par procuration à toutes les assemblées des actionnaires d'ACE.

Suit un résumé des changements apportés en 2006 aux actions ordinaires en circulation et à leur valeur globale déclarée :

	2006	
	Nombre (en milliers)	Valeur
Actions émises à l'ouverture de l'exercice	101 822	2 231 \$
Actions émises par suite de l'exercice d'options sur actions	449	16
Distribution spéciale	-	(59)
	102 271	2 188 \$

b) Actions privilégiées convertibles

Au 30 septembre 2004, 12 500 actions privilégiées convertibles ont été émises en contrepartie de 250 \$ avant des frais de 12 \$. Ces actions privilégiées peuvent être converties en 10 747 346 actions ordinaires, au taux de conversion applicable au 31 décembre 2006.

Aux fins comptables, les actions privilégiées convertibles se présentent comme un instrument composé. À la date d'émission, la valeur attribuée à l'option de conversion des porteurs et présentée comme un élément des capitaux propres représentait 123 \$ moins des frais d'attribution de 6 \$, tandis que la valeur attribuée au passif financier était de 127 \$. Les actions privilégiées convertibles seront majorées d'un taux de 5 % par an, composé semestriellement à compter de la date d'émission (l'« appréciation de la valeur »), donnant lieu à un taux d'intérêt effectif de 12 % applicable au passif financier. Au 31 décembre 2006, le passif financier s'élevait à 166 \$ (148 \$ au 31 décembre 2005).

Chaque action privilégiée confère à son porteur le droit à un nombre de voix égal au nombre d'actions d'ACE dans lequel chaque action privilégiée détenue par ce porteur pourrait être convertie à la date de détermination du droit de vote des actionnaires à l'assemblée ou à la date de tout consentement écrit, au taux de conversion en vigueur à cette date, à condition que les actions privilégiées convertibles détenues par des non-Canadiens soient assujetties, aux fins de vote seulement, à la même réduction proportionnelle du pourcentage des votes applicables aux actions à droit de vote variable de catégorie A ci-dessus que si elles avaient été converties en actions à droit de vote variable de catégorie A.

Les actions privilégiées peuvent être converties en tout temps, au gré de leur porteur, en actions à droit de vote de catégorie B intégralement payées et libérées (si elles sont détenues par un Canadien) ou en actions à droit de vote variable de catégorie A intégralement payées et libérées (si elles sont détenues par un non-Canadien), selon le taux de conversion applicable à la date de conversion. Le prix de conversion correspond à 130 % du prix de souscription (20 \$) de chaque action à droit de vote de catégorie B au titre du Placement de droits 2004. La conversion est basée sur l'appréciation de la valeur à la date de conversion.

Conversion obligatoire

Les porteurs d'actions privilégiées convertibles seront tenus de les convertir en actions ordinaires intégralement payées et libérées au taux de conversion applicable à la date de conversion si le cours de clôture des actions sur le marché principal, pendant 30 jours de bourse consécutifs, excède 175 % du prix de conversion.

Les actions privilégiées convertibles doivent aussi être obligatoirement converties en actions ordinaires intégralement payées et libérées dans les dix jours de chaque date de conversion obligatoire au taux de conversion applicable à la date de conversion, selon l'une ou l'autre des modalités suivantes :

- Si le cours de clôture des actions d'ACE sur le marché principal excède l'appréciation de la valeur d'une action privilégiée pendant au moins 30 des 100 jours de bourse précédant la date ultérieure de conversion obligatoire en question.
- Si le cours de clôture des actions d'ACE sur le marché principal n'excède pas l'appréciation de la valeur d'une action privilégiée pendant au moins 30 des 100 jours de bourse précédant la date ultérieure de conversion obligatoire en question, i) les porteurs d'actions privilégiées convertibles ne sont pas tenus de convertir ces actions en actions d'ACE, et ii) à la date initiale de la conversion obligatoire, le prix de conversion alors applicable est automatiquement réduit de 3,75 %.
- Si le cours de clôture des actions d'ACE sur le marché principal n'excède pas l'appréciation de la valeur d'une action privilégiée pendant au moins 30 des 100 jours de bourse précédant la date d'échéance définitive, les porteurs d'actions privilégiées convertibles ont le droit d'exiger, moyennant préavis écrit signifié à ACE dans les dix jours suivant la date d'échéance définitive, qu'ACE leur rachète leurs actions privilégiées convertibles en contrepartie d'espèces à un prix de rachat par part correspondant à l'appréciation de la valeur à la date d'échéance définitive.

La première conversion d'obligation a lieu au septième anniversaire de la date d'émission.

Sous réserve des droits, privilèges, restrictions et conditions rattachés aux actions d'ACE qui prennent rang avant les actions privilégiées convertibles, au moment de la liquidation ou de la dissolution d'ACE ou de toute autre distribution de ses éléments d'actif entre ses actionnaires en vue de liquider ses affaires, les porteurs d'actions privilégiées convertibles ont le droit de recevoir, avant les porteurs d'actions d'ACE et par préférence sur eux, un montant égal à l'appréciation de la valeur des actions privilégiées convertibles à la date de la liquidation, de la dissolution ou de la distribution.

Les porteurs d'actions privilégiées convertibles participent, après conversion, à tous les dividendes, distributions, attributions d'actions lors de scissions ou d'actions de filiales, émissions de droits de souscription ou autres offres faites aux porteurs d'actions à droit de vote variable de catégorie A et d'actions à droit de vote de catégorie B ou dans le cadre de toute autre opération semblable.

c) Obligations convertibles

En 2005, la Société a émis pour 330 \$ d'obligations convertibles de premier rang échéant en 2035 (les « obligations convertibles ») pour un produit net de 319 \$. Aux fins comptables, les obligations convertibles se présentent comme un instrument composé, où l'option de conversion est inscrite au titre des autres capitaux propres ci-dessus. On se reportera à la note 7 pour un complément d'information.

d) Ajustement aux capitaux propres

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. Selon le chapitre 1625 du Manuel de l'ICCA, *Réévaluation intégrale des actifs et des passifs*, l'écart d'acquisition ne doit pas être constaté même si la juste valeur nette de l'actif est moindre que la juste valeur de l'entreprise dans son ensemble.

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 \$ (23 \$ liés aux programmes de main-d'œuvre), ne serait plus requise. Le montant réintégré a été porté aux capitaux propres, étant donné que les montants étaient liés aux plans établis avant l'application de la comptabilité nouveau départ.

13. RÉSULTAT PAR ACTION

Le tableau ci-dessous illustre le calcul du résultat de base et du résultat dilué par action :

(en millions, sauf les montants par action)	2006	2005
Numérateur :		
Numérateur utilisé pour le calcul du résultat de base par action :		
Bénéfice de l'exercice	408 \$	261 \$
Effet des titres potentiellement dilutifs :		
Options sur actions	-	-
Actions privilégiées convertibles	23	11
Obligations convertibles	27	15
Effet antidilutif :		
Obligations convertibles	-	(15)
Résultat ajusté servant au calcul du résultat dilué par action	458 \$	272 \$
Dénominateur :		
Dénominateur utilisé pour le calcul du résultat de base par action :		
Nombre moyen pondéré d'actions	102	98
Effet des titres potentiellement dilutifs :		
Options sur actions	1	1
Actions privilégiées convertibles	11	10
Obligations convertibles	7	5
Effet antidilutif :		
Obligations convertibles	-	(5)
Nombre moyen pondéré d'actions ajusté servant au calcul du résultat dilué par action	121	109
Bénéfice de base par action	4,01 \$	2,66 \$
Bénéfice dilué par action	3,80 \$	2,48 \$

Le calcul du résultat par action est effectué à partir de dollars complets et non de millions arrondis. Il n'est donc pas possible de se servir des montants ci-dessus pour recalculer les valeurs par action.

L'effet dilutif des options sur actions en cours, sur le résultat par action, est déterminé suivant la méthode du rachat d'actions, selon laquelle, le produit découlant de l'exercice de ces titres est réputé être utilisé pour l'achat d'actions à droit de vote de catégorie B.

N'entrent pas dans le calcul du résultat dilué par action les 320 886 options en cours, étant donné que le prix d'exercice des options était supérieur au cours moyen des actions ordinaires pour l'exercice (750 000 en 2005).

14. INFORMATIONS SECTORIELLES

Suit un rapprochement des montants globaux déclarés pour chaque secteur et dans chaque région aux montants applicables des états financiers consolidés :

						2006
	Services Air Canada	Aéroplan	Jazz	ACTS	ENSE	Total
Produits passages	8 887 \$	- \$	- \$	- \$	82 \$	8 969 \$
Produits fret	625	-	-	-	-	625
Autres produits	558	759	7	228	(489)	1 063
Produits externes	10 070	759	7	228	(407)	10 657
Produits intersectoriels	169	10	1 374	627	(2 180)	-
	10 239	769	1 381	855	(2 587)	10 657
Charge exceptionnelle liée aux milles Aéroplan	(102)	-	-	-	-	(102)
Total des produits	10 137	769	1 381	855	(2 587)	10 555
Salaires et charges sociales	1 816	79	311	331	16	2 553
Carburant avions	2 544	-	285	1	(284)	2 546
Locations avions	314	-	134	-	(7)	441
Redevances aéroportuaires	982	-	178	-	(177)	983
Maintenance, matières et fournitures avions	768	-	98	234	(629)	471
Amortissement des immobilisations corporelles	437	-	21	6	3	467
Amortissement des actifs incorporels	54	14	-	13	14	95
Provision pour désuétude	2	-	-	12	-	14
Commissions	237	-	-	-	(1)	236
Frais payés à Jazz au titre du CAC	871	-	-	-	(871)	-
Charge exceptionnelle liée à la restructuration de la main-d'œuvre	20	-	-	5	-	25
Autres charges d'exploitation	1 978	536	210	255	(650)	2 329
Total des charges d'exploitation	10 023	629	1 237	857	(2 586)	10 160
Bénéfice d'exploitation (perte)	114	140	144	(2)	(1)	395
Intérêts créditeurs	82	20	6	1	11	120
Intérêts débiteurs	(313)	(15)	(8)	(18)	(24)	(378)
Intérêts capitalisés	62	-	(1)	-	-	61
Gain à la vente d'actions de US Airways	-	-	-	-	152	152
Gain de dilution lié à Air Canada	-	-	-	-	25	25
Gain de dilution lié à Jazz	-	-	-	-	220	220
Gain (perte) à la vente d'actifs et provisions pour actifs	(6)	-	-	-	2	(4)
Autres produits (charges) hors exploitation	(16)	(1)	(1)	1	3	(14)
Intérêts minoritaires	(12)	-	-	-	(60)	(72)
Écart de change	12	-	-	-	-	12
Recouvrement (charge) d'impôts sur les bénéfices	3	-	-	-	(112)	(109)
Résultats sectoriels/bénéfice (perte)	(74) \$	144 \$	140 \$	(18) \$	216 \$	408 \$

	2005					
	Services					
	Air Canada	Aéroplan	Jazz	ACTS	ENSE	Total
Produits passages	8 197 \$	- \$	2 \$	- \$	70 \$	8 269 \$
Produits fret	620	-	-	-	-	620
Autres produits	537	627	8	187	(418)	941
Produits externes	9 354	627	10	187	(348)	9 830
Produits intersectoriels	155	13	1 013	567	(1 748)	-
Total des produits	9 509	640	1 023	754	(2 096)	9 830
Salaires et charges sociales	1 857	71	265	308	16	2 517
Carburant avions	2 197	-	177	1	(177)	2 198
Locations avions	341	-	80	-	(4)	417
Redevances aéroportuaires	924	-	124	-	(124)	924
Maintenance, matières et fournitures avions	693	-	68	174	(568)	367
Amortissement des immobilisations corporelles	346	-	18	7	2	373
Amortissement des actifs incorporels	56	8	-	14	18	96
Provision pour désuétude	2	-	-	11	-	13
Commissions	253	-	-	-	-	253
Frais payés à Jazz au titre du CAC	693	-	-	-	(693)	-
Autres charges d'exploitation	1 956	459	162	192	(552)	2 217
Total des charges d'exploitation	9 318	538	894	707	(2 082)	9 375
Bénéfice d'exploitation (perte)	191	102	129	47	(14)	455
Intérêts créditeurs	48	6	1	-	11	66
Intérêts débiteurs	(270)	(5)	(16)	(14)	(10)	(315)
Intérêts capitalisés	14	-	-	-	-	14
Gain de dilution lié à Aéroplan	-	-	-	-	190	190
Gain (perte) à la vente d'actifs et provisions pour actifs	(31)	-	4	-	(1)	(28)
Autres produits (charges) hors exploitation	15	(3)	-	-	(24)	(12)
Intérêts minoritaires	(13)	-	-	-	(11)	(24)
Écart de change	47	-	-	-	(1)	46
Impôts sur les bénéfices	(21)	-	-	-	(110)	(131)
Résultats sectoriels/bénéfice (perte)	(20) \$	100 \$	118 \$	33 \$	30 \$	261 \$

Information d'ordre géographique

Produits passages	2006	2005
Lignes canadiennes	3 710 \$	3 447 \$
Lignes transfrontalières	1 841	1 570
Lignes transatlantiques	1 814	1 727
Lignes transpacifiques	956	934
Autres	648	591
	8 969 \$	8 269 \$
Produits fret	2006	2005
Lignes canadiennes	118 \$	126 \$
Lignes transfrontalières	28	33
Lignes transatlantiques	224	228
Lignes transpacifiques	214	188
Autres	41	45
	625 \$	620 \$

Les produits passages et fret sont fonction des produits tirés des vols ayant leurs points de départ et de destination dans un pays ou une région spécifique. Les lignes transatlantiques concernent les vols ayant leurs points de départ et de destination principalement en Europe. Les lignes transpacifiques concernent les vols ayant leurs points d'origine et de destination principalement en Asie.

Les autres produits proviennent de clients situés principalement au Canada.

Le secteur des Services Air Canada a inscrit une perte de valeur de 7 \$ constatée dans les charges d'exploitation au titre d'un de ses bâtiments vendu à ACTS au premier trimestre de 2007. La perte de valeur est réintégrée dans les « Éléments non sectoriels et éliminations » (« ENSE ») puisqu'aux fins comptables, aucune moins-value n'existe dans les états consolidés d'ACE.

Informations sur les actifs sectoriels

	2006					Total
	Services Air Canada	Aéroplan	Jazz	ACTS	ENSE	
Trésorerie et équivalents de trésorerie	1 312 \$	167 \$	135 \$	- \$	240 \$	1 854 \$
Placements à court terme	798	453	-	-	73	1 324
	2 110 \$	620 \$	135 \$	- \$	313 \$	3 178 \$
Nouvelles immobilisations corporelles	863 \$	25 \$	25 \$	7 \$	- \$	920 \$
Actif total	11 388 \$	824 \$	483 \$	989 \$	(243) \$	13 441 \$

	2005					Total
	Services Air Canada	Aéroplan	Jazz	ACTS	ENSE	
Trésorerie et équivalents de trésorerie	1 000 \$	366 \$	34 \$	- \$	165 \$	1 565 \$
Placements à court terme	302	99	-	-	215	616
	1 302 \$	465 \$	34 \$	- \$	380 \$	2 181 \$
Nouvelles immobilisations corporelles	849 \$	12 \$	16 \$	5 \$	- \$	882 \$
Actif total	9 995 \$	674 \$	504 \$	381 \$	293 \$	11 847 \$

La quasi-totalité des immobilisations corporelles de la Société est liée à des activités au Canada.

L'actif total d'ENSE s'entend déduction faite des éliminations intersociétés entre les quatre secteurs et ACE.

Composition des secteurs

Au cours de 2006, la Société a révisé sa structure comptable interne, ce qui s'est répercuté sur les informations sectorielles. Par suite de ce remaniement, la Société exerce ses activités selon les quatre secteurs comptables suivants : Services Air Canada, Aéroplan, Jazz et ACTS. Le secteur des Services Air Canada réunit les entités relevant auparavant du secteur des Services de transport, si ce n'est des activités d'ACE et de certains ajustements de consolidation qui relèvent maintenant du secteur ENSE. À la suite de ce remaniement, les informations sectorielles comparatives ont été retraitées selon la nouvelle structure de présentation de l'information comptable.

Les « éléments non sectoriels et éliminations » (« ENSE ») comprennent 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 ENSE constatent aussi les intérêts minoritaires relatifs aux placements d'ACE dans Aéroplan et Jazz. Les impôts sur les bénéfices futurs sont constatés à même les entités imposables qui s'appliquent et ne sont pas attribués aux entités non imposables.

Les ajustements de consolidation liés à Aéroplan constatés au sein des ENSE visent surtout à corriger les écarts entre les moments où Aéroplan constate ses produits, à savoir au moment 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 ses états financiers consolidés, ACE constate dans les « produits passages » les revenus qu'elle tire des milles échangés contre des places dans des vols d'Air Canada et de Jazz. Cela donne lieu à l'élimination de certains montants inscrits au titre des « autres produits » Aéroplan au sein des ENSE, étant donné que, sur une base consolidée, les milles Aéroplan échangés contre des places sur des vols d'Air Canada et de Jazz sont constatés dans les « produits passages ». Cela donne également lieu, au sein des ENSE, à 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.

L'information financière sectorielle ici présentée s'aligne sur les modes de production d'information à partir desquels l'entreprise prend ses décisions d'exploitation. Les différents secteurs négocient les uns avec les autres comme s'ils étaient des parties non apparentées.

15. ENGAGEMENTS

En 2004, Air Canada a conclu des contrats d'achat définitifs avec Embraer — Empresa Brasileira de Aeronautica S.A. (« Embraer ») relativement à l'achat de biréacteurs régionaux. En novembre 2005, Air Canada a également conclu des contrats avec The Boeing Company (« Boeing ») portant sur l'acquisition d'appareils 777 et 787.

Embraer

Le marché conclu avec Embraer porte sur des commandes fermes de 15 appareils de série 175 et de 45 appareils de série 190. Il 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, les options pouvant être exercées étaient au nombre de 49.

La livraison des 15 appareils 175 d'Embraer a commencé en juillet 2005 et s'est achevée par la livraison du dernier exemplaire en janvier 2006. Tous les appareils 175 d'Embraer livrés étaient financés à hauteur de 80 % par un tiers (voir la note 7).

Les livraisons d'appareils 190 d'Embraer ont commencé en décembre 2005 et au 31 décembre 2006, 18 appareils 190 d'Embraer faisant l'objet de commandes fermes avaient été livrés. En ce qui concerne les 18 premiers appareils 190 d'Embraer faisant l'objet d'une commande ferme, qui ont tous été livrés, Air Canada a reçu d'un syndicat de banques et de l'avionneur des emprunts à hauteur de 80 % des dépenses en immobilisations prévues, comme cela est expliqué à la note 7.

La livraison d'autres appareils, qui devait être effectuée avant novembre 2007, a été reportée à une date ultérieure, le dernier appareil devant être livré avant janvier 2008. L'incidence de ces retards a été prise en compte dans les dépenses en immobilisations projetées et faisant l'objet d'un engagement qui figurent dans le tableau ci-dessous. Ces projections ont été faites à partir d'estimations fondées sur les renseignements actuellement disponibles et sont susceptibles de changer.

Air Canada a aussi reçu d'un tiers des engagements de financement pour 18 autres appareils 190 d'Embraer à hauteur d'environ 80 % des dépenses en immobilisations prévues, à rembourser, par versements trimestriels étalés sur 12 ans. Le financement de jusqu'à cinq de ces appareils peut être à taux fixes, tandis que les 13 autres appareils seront financés à des taux variables. Les emprunts portent intérêt à un taux égal au TIOL à 90 jours aux États-Unis majoré de 1,90 % ou à un taux fixe équivalent.

Air Canada a également obtenu un engagement financier auprès d'un syndicat de banques pour les neuf appareils 190 d'Embraer restants faisant l'objet de commandes fermes, à hauteur d'environ 80 % des dépenses en immobilisations prévues, à rembourser par versements trimestriels étalés sur 12 ans. Les emprunts portent intérêt à un taux égal au TIOL à 90 jours aux États-Unis majoré de 1,70 % ou à un taux fixe équivalent.

Boeing

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. Les modèles des quatre autres Boeing restent à déterminer. La livraison des premiers 777 de Boeing est prévue pour mars 2007.

L'entente sur les 60 appareils 787 comporte des commandes fermes de 14 appareils avec options et des droits d'achat sur 46 autres appareils. La livraison du premier appareil 787 de Boeing est prévue pour 2010 à Air Canada.

Air Canada a reçu de Boeing et du motoriste des engagements de financement relativement à toutes les commandes fermes restantes, à hauteur d'environ 90 % des dépenses en immobilisations. Ce financement porterait intérêt à un taux de 9,86 %, établi en fonction des taux d'intérêt au 31 décembre 2006. L'échéance serait de 15 ans, et les remboursements du capital et des intérêts seraient assimilables à ceux d'un emprunt hypothécaire et échelonnés sous forme de versements égaux sur la durée du financement. En novembre 2006,

Air Canada a déposé une demande de financement sous forme de garantie d'emprunt auprès de la Export-Import Bank des États-Unis pour la livraison, en 2007, des sept premiers appareils 777 de Boeing. Si elle est obtenue, la garantie d'une durée de 12 ans couvrirait 85 % du coût des appareils, à un taux d'intérêt d'environ 5,36 %, établi en fonction des taux d'intérêt au 31 décembre 2006.

Air Canada a passé 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 réception en mai 2007.

Programme de réaménagement des cabines des appareils

Tout en faisant l'acquisition de nouveaux appareils, Air Canada a entrepris en avril 2006 d'importants réaménagements des cabines de ses appareils existants. Les cabines de tous les appareils existants, à l'exception de celui des A340 d'Airbus, seront réaménagées. Le programme de réaménagement des cabines des appareils devrait avoir été achevé d'ici le milieu de 2008. Les dépenses en immobilisations liées à ce programme seront amorties sur cinq ans.

Engagements d'immobilisations

Au 31 décembre 2006, le coût global estimatif des appareils en commande ferme et des autres immobilisations faisant l'objet d'un engagement se chiffrait à environ 5 863 \$ (déduction faite des engagements de financement fermes de 4 745 \$). Les prix, libellés en dollars américains, ont été convertis au cours du change en vigueur le 31 décembre 2006 à midi, à savoir 1,1653 \$ CA. Le coût global estimatif a été établi à partir des prix de livraison majorés d'un facteur d'indexation estimatif et, s'il y a lieu, d'un intérêt pour report de paiement des prix de livraison établi à partir du TIOL à 90 jours au 31 décembre 2006. Les paiements au titre d'engagements se ventilent comme suit :

	2006
Exercice se terminant le 31 décembre 2007	2 153 \$
Exercice se terminant le 31 décembre 2008	1 458
Exercice se terminant le 31 décembre 2009	448
Exercice se terminant le 31 décembre 2010	933
Exercice se terminant le 31 décembre 2011	868
Par la suite	3
	5 863 \$

Engagements au titre de contrats de location-exploitation

Au 31 décembre 2006, les paiements minimaux futurs au titre de contrats de location-exploitation en cours portant sur du matériel volant et d'autres immobilisations se chiffraient à 2 957 \$ (3 416 \$ au 31 décembre 2005) aux taux de change en vigueur à la clôture de l'exercice.

	2006		
	Engagements au titre de contrats de location-exploitation		Total
	Matériel volant	Autres immobilisations	
Exercice se terminant le 31 décembre 2007	406 \$	66 \$	472 \$
Exercice se terminant le 31 décembre 2008	335	58	393
Exercice se terminant le 31 décembre 2009	305	43	348
Exercice se terminant le 31 décembre 2010	270	34	304
Exercice se terminant le 31 décembre 2011	200	25	225
Par la suite	1 072	143	1 215
	2 588 \$	369 \$	2 957 \$

La note 7, « Dette à long terme et obligations au titre des contrats de location-acquisition », présente les paiements effectués relativement à des appareils relevant, aux fins comptables, de contrats de location-acquisition et d'EDDV.

Au 31 décembre 2006, les engagements non résiliables minimaux futurs pour les 12 mois subséquents au titre de contrats d'achat de capacité avec des transporteurs régionaux non apparentés se chiffraient à 14 \$.

16. INSTRUMENTS FINANCIERS ET GESTION DU RISQUE

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 dérivés. La Société ne recourt aux instruments dérivés qu'aux fins de la gestion des risques et non à des fins spéculatives.

Gestion du risque de taux d'intérêt

Air Canada recourt à des contrats à terme de taux d'intérêt pour gérer les risques associés aux fluctuations des taux d'intérêt sur sa dette et ses placements à taux variable libellés en dollars américains et canadiens. En 2006, Air Canada a conclu 19 swaps de taux d'intérêt d'une valeur nominale de 414 \$ US en vue de recevoir des taux variables et de payer un taux fixe moyen pondéré de 5,81 % sur la dette lié 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 des appareils et viennent à échéance à des dates diverses de juin 2021 à décembre 2022. Air Canada entend établir les swaps de taux d'intérêt à la livraison des appareils visés. Air Canada n'a pas appliqué la comptabilité de couverture à ces instruments dérivés. Avant le 31 décembre 2006, sept de ces swaps avaient été réglés pour une perte nette de 4 \$. Au 31 décembre 2006, la juste valeur des 12 swaps restants était de 13 \$ en faveur de la contrepartie et inscrite dans les « Autres passifs à long terme » du bilan consolidé. Au deuxième trimestre de 2006, le secteur des Services Air Canada a constaté une perte nette de 17 \$ dans ses charges hors exploitation.

En 2005, Air Canada s'est entendue avec un tiers non apparenté relativement à des swaps de taux d'intérêt qui avaient été résiliés dans la foulée de son entrée sous la protection de la LACC, le 1^{er} avril 2003. S'en était ensuivi un différend entre ces deux parties quant aux modalités de compensation de la résiliation des swaps. L'entente de règlement prévoit le paiement à Air Canada de 8 \$ US, correspondant à une part des paiements nets qu'Air Canada aurait reçus si les swaps n'avaient pas été résiliés. Les swaps de remplacement qui ont été mis en place auprès d'un autre tiers non apparenté avaient, au moment où ils ont été institués, une juste valeur de 9 \$ avec une position favorable à Air Canada. À la suite de ces opérations, le secteur des Services Air Canada a réalisé un gain de 17 \$, déduction faite de frais de 3 \$ liés aux opérations, qui a été inclus dans les « Acomptes et autres actifs ». Les swaps viennent à échéance en janvier 2024 et convertissent en taux variables les paiements de loyer à taux fixes de deux contrats de location de 767 de Boeing consolidés au titre de la NOC-15. Ces swaps n'ont pas été désignés comme des éléments de couverture aux fins comptables. Au 31 décembre 2006, ces deux swaps avaient une juste valeur de 4 \$, avec une position favorable à Air Canada (7 \$ au 31 décembre 2005, avec une position favorable à Air Canada).

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 (voir la note 7). Le swap de taux d'intérêt, conclu avec des tiers pour un montant nominal de référence de 115 \$, a efficacement donné lieu à un taux d'intérêt fixe de 7,09 % pour la durée de la facilité de crédit garantie de premier rang, soit jusqu'au 2 février 2009. Depuis le 2 février 2006, Jazz applique la comptabilité de couverture à ces instruments dérivés, et aucun montant n'a été constaté dans les présents états financiers consolidés à cet égard. Au 31 décembre 2006, ces swaps avaient une juste valeur inférieure à 1 \$ avec position favorable à la contrepartie.

Gestion du risque de change

Air Canada recourt à des contrats de change à terme ou à des swaps de devises pour gérer le risque associé aux fluctuations des taux de change. Au 31 décembre 2006, Air Canada avait contracté des contrats de change à terme et contrats d'option sur devises relativement à 503 \$ US de ses achats à venir en 2007. La juste valeur de ces contrats sur devises au 31 décembre 2006 était de 25 \$ avec une position favorable à Air Canada (1 \$ au 31 décembre 2005, avec position favorable aux tiers relativement à 521 \$ US des achats à venir en 2006). Ces instruments dérivés n'ont pas été désignés comme couvertures aux fins comptables. Le gain latent a été constaté dans les écarts 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 \$ avec une position favorable aux tiers (13 \$ 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 avaient une juste valeur de 3 \$ au 31 décembre 2006, avec position favorable à Air Canada (3 \$ au 31 décembre 2005 avec position favorable à Air Canada). Ces

instruments n'ont pas été désignés comme instruments de couverture. Les variations non réalisées de la juste valeur ont été constatées dans les écarts 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 tunnels et de swaps une part de ses besoins prévus en carburéacteur pour 2007 à 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.

Au 31 décembre 2006, près de 39 % des achats prévus de kérosène pour 2007 par Air Canada faisaient l'objet de contrats de couverture. Les contrats d'Air Canada destinés à couvrir les achats prévus de kérosène pour l'exercice 2007 portaient sur le kérosène, le mazout et le pétrole brut. Les contrats d'Air Canada destinés à couvrir les achats prévus de kérosène pour l'exercice 2008 portent tous sur le pétrole brut et couvrent 8 % des besoins prévus en matière d'achat de kérosène du premier trimestre de 2008.

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 carburéacteur couvert sous-jacent est consommé. Avant l'adoption de la comptabilité de couverture par Air Canada, un gain latent de 2 \$ avait été constaté au titre des autres charges hors exploitation pour la période de neuf mois terminée le 30 septembre 2005.

Pour l'exercice terminé le 31 décembre 2006, le secteur des Services Air Canada a inscrit une perte nette de 43 \$ (perte nette de 3 \$ pour l'exercice terminé le 31 décembre 2005) à l'état consolidé des résultats, 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 \$ (21 US \$) avec une position favorable aux contreparties (3 \$ en 2005, avec position favorable aux tiers).

En 2006, Air Canada a conclu deux options sur tunnels à trois niveaux composés d'une option de vente position vendeur, d'une option d'achat position acheteur et d'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 trois structures d'options sur tunnels à trois niveaux demeurait en cours; la juste valeur de cet instrument dérivé était de 1 \$, avec position favorable à la contrepartie et était inscrite au bilan consolidé au titre des autres passifs à long terme.

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

Au cours de l'exercice clos en 2006, le secteur des Services Air Canada a constaté une perte nette de 3 \$ au titre des charges hors exploitation dans le cas des instruments dérivés qui ne répondent pas aux critères de la comptabilité de couverture.

Concentration du risque de crédit

La Société estime ne pas être exposée à une concentration importante du risque de crédit. Sa trésorerie et ses placements à court terme sont placés dans 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.

Juste valeur des instruments financiers inscrits au bilan consolidé

En raison de l'échéance très rapprochée ou à court terme qui les caractérise, les instruments financiers formant la trésorerie et les placements à court terme, les débiteurs et les créditeurs ont une valeur comptable au bilan consolidé qui correspond à peu près à leur juste valeur.

Au 31 décembre 2006 et au 31 décembre 2005, la juste valeur de la dette à long terme et des obligations au titre des contrats de location-acquisition était proche de sa valeur comptable.

Méthodes comptables proposées

Le Conseil des normes comptables de l'Institut Canadien des Comptables Agréés a établi les dispositions ICCA 3855, « Instruments financiers – comptabilisation et évaluation », ICCA 3865 « Couvertures » et ICCA 1530, « Résultat étendu ». La Société appliquera ces normes aux exercices financiers à compter du 1^{er} janvier 2007. L'ICCA 3855 prévoit les normes de comptabilisation et d'évaluation des actifs financiers, des passifs financiers et des dérivés non financiers, notamment les cas où ils doivent être comptabilisés au bilan ainsi que la mesure applicable à ces montants. On y précise également la façon dont doivent être présentés les gains et les pertes relatifs aux instruments financiers. L'ICCA 3865 s'applique à des relations de couverture désignées et s'appuie sur les principes existants des PCGR canadiens pour indiquer comment on peut appliquer la comptabilité de couverture et quelles informations sont requises pour le faire. L'ICCA 1530 établit de nouvelles normes d'information et de présentation concernant les composantes du résultat étendu. Le résultat étendu correspond à la variation de l'actif net d'une entreprise au cours d'une période, découlant d'opérations et d'autres événements et circonstances sans rapport avec les propriétaires. Il comprend toutes les variations de l'actif net au cours d'une période, sauf celles qui proviennent des apports des propriétaires et des distributions faites à leur profit.

Lorsque la Société adoptera ces nouvelles règles, le 1^{er} janvier 2007, elle présentera une nouvelle section des capitaux propres « Autres éléments du résultat étendu ». Cette nouvelle section fera état des gains et des pertes découlant de l'évaluation à la valeur du marché des titres de placement et des couvertures de flux de trésorerie.

L'incidence de l'évaluation de nos instruments dérivés de couverture du carburant à leur juste valeur le 1^{er} janvier 2007 sera constatée dans le solde d'ouverture des bénéfices non répartis et dans le solde d'ouverture du cumul des autres éléments du résultat étendu, suivant le cas.

L'incidence de l'évaluation des titres de placement à leur juste valeur le 1^{er} janvier 2007 sera constatée dans le solde d'ouverture du cumul des autres éléments du résultat étendu.

La Société étudie actuellement l'incidence qu'auront ces normes sur les états financiers consolidés une fois adoptées. Les résultats des périodes antérieures ne seront pas retraités en fonction de ces nouvelles normes.

17. ÉVENTUALITÉS, GARANTIES ET INDEMNITÉS

Éventualités

Enquête des autorités en matière de concurrence sur le transport de fret

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, font actuellement enquête sur des pratiques de tarification des transports de fret qui seraient éventuellement anticoncurrentielles, notamment l'imposition de surcharges carburant par plusieurs sociétés aériennes et autres transporteurs de marchandises, y compris Air Canada. Dans le cadre de leur enquête, les autorités en matière de concurrence ont récemment demandé des renseignements à Air Canada. 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. La politique d'Air Canada consiste à exercer ses activités commerciales dans le respect des législations applicables en matière de concurrence.

Parité salariale

Les plaintes de disparité salariale que des agents de bord d'Air Canada et des Lignes aériennes Canadien International (« Canadien ») ont déposées en 1991 et en 1992 auprès de la Commission canadienne des droits de la personne à l'encontre des deux transporteurs ont été renvoyées en 1996 au Tribunal canadien des droits de la personne pour enquête. Par convention entre les parties, l'enquête du Tribunal devait se limiter à déterminer si les agents de bord de chaque compagnie aérienne relevaient du même établissement que les pilotes et le personnel de l'exploitation technique, car, selon la loi, une plainte ne peut être instruite que si elle compare la valeur du travail et la rémunération de groupes d'employés relevant du même établissement. En décembre 1998, le Tribunal a établi que les pilotes, les agents de bord et le personnel de l'exploitation technique relevaient d'établissements distincts au sein de chaque compagnie. Dans le cadre d'une procédure de révision judiciaire, la Section de première instance de la Cour fédérale a maintenu cette décision, décision que la Cour d'appel fédérale a cependant cassée par la suite, en 2004. En janvier 2006, la Cour suprême du Canada a rejeté l'appel de cette décision par Air Canada et adressé les plaintes à la Commission pour enquête. La valeur du travail de chaque employé de la Société sera évaluée en fonction des niveaux de compétence, d'effort et de responsabilité qu'il commande ainsi que des conditions dans lesquelles ce travail doit être effectué. Il avait été convenu, pendant la restructuration au titre de la LACC, que le règlement des plaintes n'aurait aucun effet rétroactif sur les finances d'Air Canada avant le 30 septembre 2004. Air Canada, sur l'avis de ses conseillers juridiques, estime que l'enquête révélera qu'elle se conforme aux dispositions de la *Loi canadienne sur les droits de la personne* en matière de parité salariale. Toutefois, la direction n'est pas en mesure de déterminer l'issue finale de l'enquête de la Commission.

Poursuite de l'Association des pilotes d'Air Canada

En octobre 2006, l'Association des Pilotes d'Air Canada (« 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.

Autres

La Société fait actuellement l'objet de diverses autres poursuites et actions en justice, notamment de réclamations de la part de divers groupes syndicaux d'Air Canada et de Jazz, et des provisions ont été constituées en conséquence, lorsque cela était indiqué. La direction est d'avis que le règlement final de ces réclamations n'aura pas un effet négatif important sur la situation financière de la Société ni sur ses résultats.

Garanties

En ce qui concerne les contrats de location d'Air Canada de 45 appareils, la différence entre les loyers révisés à la faveur des opérations de restructuration 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 défaillance majeure, cette différence ainsi que les intérêts s'y rapportant deviendront exigibles de la part 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.

Garanties au titre d'ententes d'avitaillement

De concert avec d'autres compagnies aériennes, Air Canada est partie à des ententes d'avitaillement exploitées par des sociétés d'avitaillement (les « sociétés d'avitaillement ») dans divers grands aéroports du Canada. Ces sociétés d'avitaillement fonctionnent selon le principe du recouvrement des coûts. Ces sociétés possèdent et financent le réseau qui approvisionne les compagnies contractantes, tout comme elles s'acquittent des droits liés aux baux fonciers sous-jacents. La dette globale des cinq sociétés d'avitaillement au Canada qui n'ont pas été consolidées au titre de la NOC-15 était d'environ 108 \$ au 31 décembre 2006 (87 \$ en 2005), ce qui correspond au risque de perte maximal auquel s'expose Air Canada, compte non tenu des autres coûts qu'elle pourrait avoir à partager avec d'autres compagnies contractantes. Air Canada considère le risque en découlant comme minime. Chaque compagnie aérienne contractante qui fait partie d'une société d'avitaillement participe à la garantie de sa dette d'une manière proportionnelle à l'utilisation qu'elle fait du réseau.

Aux termes des baux fonciers respectifs auxquels elles sont parties, les sociétés d'avitaillement ont l'obligation, à l'échéance du bail, de restaurer les biens loués à l'état de terrain vacant et de réparer tous les dommages causés à l'environnement dont elles ont pu avoir été responsables. S'il devait s'avérer que des sociétés d'avitaillement soient tenues de participer aux coûts de restauration des lieux, chaque compagnie aérienne contractante y participerait d'une manière proportionnelle à l'utilisation qu'elle a faite du réseau. En ce qui concerne les sociétés d'avitaillement consolidées, Air Canada a constaté une obligation de 2 \$ (montant non actualisé de 12 \$) représentant la valeur actualisée des obligations estimatives de désaffectation et de restauration qu'elle pourrait devoir engager, à un taux d'actualisation de 8 %, aux diverses échéances des baux, qui s'étalent de 2032 à 2039. En ce qui concerne les sociétés d'avitaillement non consolidées, Air Canada assumera en outre tous les frais de restauration qui pourraient être engagés. Aucun montant n'a été inscrit dans ces états financiers pour ces coûts futurs.

Conventions d'indemnisation

Dans presque toutes les villes qu'elle dessert, Air Canada est appelée à conclure des contrats d'exploitation ou de crédit-bail immobilier en vertu desquels elle se voit accorder une licence d'utilisation de certaines installations. Il est courant pour Air Canada, à titre de locataire d'installations commerciales, de garantir le locateur et d'autres tiers apparentés contre toute responsabilité civile délictuelle qui pourrait découler de son occupation ou de son utilisation des lieux en location ou sous licence. Dans des cas exceptionnels, cette garantie engage sa responsabilité lorsqu'il y a eu négligence de la part de tiers qu'elle aurait dégagés de toute responsabilité, sauf généralement les cas de faute lourde ou délibérée. En outre, Air Canada a pour habitude d'indemniser toute partie relativement à une faute liée à l'environnement dont elle serait responsable et qui découlerait de son emploi ou de son occupation des lieux en location ou sous licence, ou qui y serait liée.

Dans le cadre des contrats de financement ou de location d'avions qu'elle est appelée à passer, Air Canada garantit généralement les bailleurs de fonds, leurs mandataires et d'autres tiers apparentés ou bailleurs contre les dommages découlant de la construction, de la conception, de la propriété, du financement, de l'utilisation, de l'exploitation et de la maintenance des avions ainsi que contre toute responsabilité civile délictuelle, que les dommages ou responsabilités découlent ou non de la négligence des tiers à qui sont données ces garanties, sauf les cas de faute lourde ou délibérée. En outre, dans les opérations de financement ou de location d'avions, notamment celles structurées comme des baux adossés, Air Canada prévoit généralement des indemnités relativement à certaines répercussions d'ordre fiscal.

Lorsque Air Canada, en tant que cliente, conclut un contrat avec une entreprise de services techniques, le plus souvent une entreprise dont l'activité principale est le transport aérien, elle peut à l'occasion convenir de dégager cette entreprise de services des recours en responsabilité découlant de réclamations provenant de tiers, que les manquements aux responsabilités contractuelles soient ou non le fait de la négligence de l'entreprise de services, sauf en cas de faute lourde ou délibérée de la part de l'entreprise de services.

Le règlement administratif de la Société prévoit des obligations d'indemnisation de ses administrateurs et dirigeants. Au titre de ces obligations, la Société est convenue d'indemniser ces personnes, dans les limites permises par la loi, pour les réclamations et pertes (y compris les montants versés en règlement de réclamations) qu'elles pourraient raisonnablement encourir du fait de l'exercice de leurs fonctions pour le compte de la Société.

La Société n'est pas en mesure d'estimer avec un degré raisonnable de certitude le maximum qu'elle pourrait engager au titre de ces indemnisations. Elle estime que ses assurances la protègent contre la plupart des cas de responsabilité civile délictuelle et certaines des obligations contractuelles connexes susmentionnées.

18. PAPE D'AIR CANADA

Le 24 novembre 2006, Gestion ACE Aviation Inc. et Air Canada ont lancé un premier appel public à l'épargne visant l'émission d'un total de 25 millions d'actions d'Air Canada à 21 \$ l'unité pour un produit net de 491 \$, déduction faite des frais de placement de 34 \$.

Grâce à ce premier appel public à l'épargne, Air Canada a vendu un total de 9 523 810 d'actions à droit de vote variable et d'actions à droit de vote pour un produit net de 187 \$, déduction faite des frais de placement de 13 \$. Au cours du deuxième appel, ACE a vendu un total de 15 476 190 d'actions à droit de vote variable et d'actions à droit de vote pour un produit net de 304 \$, déduction faite des frais de placement de 21 \$. Les frais de placement déboursés ont été répartis entre ACE et Air Canada au prorata du montant global du placement.

Par suite du PAPE d'Air Canada, ACE a enregistré au bilan un gain de 25 \$ lié à la dilution, et des intérêts minoritaires de 478 \$ par suite de la dilution de sa participation dans Air Canada. Le gain lié à la dilution correspond au produit net du placement en excédent de la valeur comptable de la part proportionnelle d'ACE dans Air Canada.

Au 31 décembre 2006, un total de 100 millions d'actions à droit de vote variable de catégorie A et d'actions à droit de vote de catégorie B du capital d'Air Canada étaient émises et en circulation. ACE conserve le contrôle d'Air Canada grâce à une participation de 75 %.

Une restructuration de la Société s'est produite à la faveur d'émissions d'actions ordinaires d'Air Canada par l'entremise du PAPE d'Air Canada. Selon la restructuration d'entreprise, Air Canada Cargo et Services au sol Air Canada sont devenues des filiales en propriété exclusive d'Air Canada, et ACE a cédé, à Air Canada, une participation de 51 % qu'elle détenait dans Vacances Air Canada. ACE a fait l'acquisition de certains placements détenus par Air Canada dans ACTS, pour une contrepartie de 673 \$. En outre, ACE a réglé le solde net intersociétés au montant de 170 \$ aux Services Air Canada.

19. PAPE DE JAZZ

Le 2 février 2006, ACE a réalisé un placement initial de parts du Fonds de revenu Jazz Air (le « Fonds Jazz »). Le Fonds Jazz a vendu 23,5 millions de parts de Jazz au prix de 10,00 \$ l'unité, pour un produit net de 218 \$, déduction faite de frais de placement de 17 \$. Au moment de la clôture du placement initial, Jazz a tiré un produit de 113 \$, déduction faite de 2 \$ de frais, d'une nouvelle facilité de crédit à terme (note 7).

Le 27 février 2006, à la suite de l'exercice de l'option pour attributions excédentaires par les preneurs fermes, le Fonds Jazz a émis 1,5 million de parts supplémentaires au prix de 10,00 \$ l'unité pour un produit net supplémentaire d'environ 14 \$. Le Fonds Jazz est une fiducie à capital variable sans personnalité morale. Le Fonds Jazz détient indirectement 20,3 % des parts de société en commandite en circulation de Jazz, ACE détenant les 79,7 % restants.

Certaines parts détenues par la Société, représentant 20 % des parts émises et en circulation à la clôture, étaient subordonnées (les « parts subordonnées ») jusqu'au 31 décembre 2006. Les distributions sur les parts subordonnées prennent rang après celles sur les parts non subordonnées. Jazz ne verse les distributions (y compris en ce qui concerne les insuffisances accumulées dans les distributions) que sur les parts subordonnées à la fin d'un trimestre d'exercice.

Le contrat de liquidité pour les investisseurs prévoit que les parts qu'ACE détient dans Jazz, pour autant qu'elles ne soient pas subordonnées, peuvent être échangées contre des parts du Fonds Jazz dans un rapport de une contre une. Les parts subordonnées de Jazz que détient ACE pouvaient être échangées après le 31 décembre 2006. Le droit d'échange prend fin une fois que toutes les parts de Jazz détenues par ACE auront été échangées. Le contrat de liquidité pour les investisseurs prévoit en outre des droits d'inscription sur demande et d'autres droits de liquidité qui lui permettent de demander au Fonds Jazz de déposer un prospectus et de contribuer, par ailleurs, à un appel public à l'épargne visant les parts, sous réserve de certaines restrictions.

ACE a inscrit un gain de dilution de 220 \$ et des intérêts minoritaires de 10 \$ par suite de la dilution de sa participation dans Jazz. Le gain de dilution correspond au produit net du placement en excédent de la valeur comptable de la part proportionnelle d'ACE dans Jazz. En outre, l'opération a donné lieu à l'inscription d'une charge de 10 \$ au titre des impôts sur les bénéfices futurs.

20. DISTRIBUTION SPÉCIALE DE PARTS D'AÉROPLAN – MARS 2006

Le 16 février 2006, le Conseil d'administration d'ACE a approuvé une distribution spéciale à ses actionnaires de parts du Fonds de revenu Aéroplan. Cette distribution de 0,18 part d'Aéroplan par action à droit de vote variable de catégorie A, par action à droit de vote de catégorie B et par action privilégiée d'ACE (après conversion) a été effectuée au titre de remboursement sur le capital et représentait au total environ 10,1 % des parts du Fonds de revenu Aéroplan en circulation sur une base diluée. 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 juste valeur des parts distribuées était de 251 \$.

Les parts du Fonds de revenu Aéroplan n'ont pu être distribuées aux actionnaires d'ACE qui étaient résidents des États-Unis. Au total, 7 085 111 de parts du Fonds de revenu Aéroplan, représentant les parts qui, en d'autres circonstances, auraient dû être distribuées aux actionnaires d'ACE résidant aux États-Unis ainsi que les parts d'actionnaires d'ACE qui, aux registres, détenaient moins de 200 actions ou toute fraction de participation dans des parts d'Aéroplan, ont été vendues à la Bourse de Toronto dans le cadre d'une vente ordonnée, et le produit net, en espèces, de l'opération a été versé aux actionnaires. Au total, 20 204 165 de parts d'Aéroplan ont fait l'objet de la distribution spéciale aux actionnaires d'ACE, dont 13 119 054 distribuées à des actionnaires d'ACE et 7 085 111 vendues à la Bourse de Toronto. Une fois que la distribution a été complétée et que le financement du Régime initial d'intéressement à long terme d'Aéroplan, décrit dans la note 11, a été réalisé, ACE détenait une participation directe de 75,3 % dans Aéroplan, et le Fonds de revenu Aéroplan, une participation de 24,7 %.

La distribution spéciale d'un total de 18 347 309 de parts d'Aéroplan aux porteurs d'actions de catégories A et B constituait un transfert non monétaire non réciproque à des propriétaires, opération qui est constatée à la valeur comptable des actifs nets cédés et qui ne donne lieu ni à un gain ni à une perte. Vu la situation déficitaire d'Aéroplan, aucune somme n'est venue attester cet élément de distribution dans les présents états financiers consolidés, si ce n'est les entrées comptables liées aux impôts sur les bénéfices futurs décrites ci-après.

La distribution spéciale à des porteurs d'actions privilégiées d'ACE a totalisé 1 856 856 de parts d'Aéroplan. Étant donné que les porteurs d'actions privilégiées convertibles ne sont pas des propriétaires de la Société aux fins comptables, l'opération a été considérée comme un transfert non réciproque à des non-propriétaires. Le transfert a été mesuré à sa juste valeur à la date de distribution et a donné lieu à des intérêts débiteurs nets de 4 \$ constatés en 2006, et à une réduction des actifs incorporels de 4 \$ en raison de la dilution des intérêts. Les intérêts débiteurs nets de 4 \$ représentent la juste valeur de la distribution de 23 \$, dont on a déduit un gain constaté de 19 \$ représentant la juste valeur de la distribution en excédent de la valeur comptable de la part proportionnelle d'ACE dans Aéroplan de 4 \$ (compte tenu des ajustements de la juste valeur constatés à la consolidation) au moment de la distribution.

La distribution spéciale n'a eu aucune répercussion fiscale. Cependant, la distribution a entraîné un report de perte en avant pour ACE, qui a donné lieu à une réduction de 65 \$ des actifs d'impôts futurs, dont 59 \$ ont trait à la distribution aux porteurs d'actions de catégories A et B et ont été portés en diminution du capital social et des actifs incorporels conformément aux méthodes comptables de la Société en matière d'impôts sur les bénéfices. Les 6 \$ restants ont trait à la distribution aux porteurs d'actions privilégiées et ont été passés en charges dans l'état des résultats de 2006 au titre des impôts sur les bénéfices futurs.

Conformément aux conditions des obligations convertibles de premier rang d'ACE, la distribution spéciale et le remboursement de capital ont donné lieu à un rajustement du taux de conversion (note 7). Cette modification du taux de conversion n'a eu aucune répercussion comptable. De même, le régime d'options sur actions d'ACE prévoit la modification du prix d'exercice et du nombre d'options en cours (note 11).

21. CHARGE EXCEPTIONNELLE LIÉE AUX MILLES AÉROPLAN

En 2001, Air Canada a constitué Aéroplan en société en commandite dont elle détenait la propriété exclusive. Jusque-là, le programme de fidélisation Aéroplan représentait une division d'Air Canada.

Aux termes du contrat de participation et de services commerciaux (CPSC) intervenu entre Air Canada et Aéroplan, Air Canada demeure responsable des 103 milliards de milles accumulés jusqu'au 31 décembre 2001. Aéroplan a pris en charge la responsabilité des milles accumulés depuis le 1^{er} janvier 2002. Le 31 décembre 2001, 171 milliards de milles étaient en cours, dont 103 milliards de milles étaient susceptibles, selon les estimations de la direction et compte tenu des désistements, d'être échangés.

Avec le concours d'experts indépendants, la direction d'Air Canada et d'Aéroplan a estimé de nouveau le nombre de milles qui seraient échangeables relativement à des milles accumulés jusqu'au 31 décembre 2001. La direction prévoit aujourd'hui que 112 milliards de milles seront échangés, comparativement à l'estimation initiale de 103 milliards. En vertu du CPSC en date du 9 juin 2004, tel qu'il a été modifié, la direction d'Air Canada et Aéroplan ont convenu d'apporter une nouvelle modification aux conditions du CPSC. Depuis le 13 octobre 2006, par suite d'une modification, Air Canada a assumé la responsabilité des milles échangés jusqu'à concurrence de 112 milliards de milles et, en conséquence, elle a inscrit une charge exceptionnelle de 102 \$ aux « produits d'exploitation » de l'exercice terminé le 31 décembre 2006, au titre des 9 milliards de milles supplémentaires, et a augmenté les produits différés d'Aéroplan. Cette modification au CPSC représente un règlement total et définitif des obligations qu'Air Canada avait envers Aéroplan pour échanger les milles datant d'avant 2002. Aéroplan est responsable de tout échange de milles excédant la nouvelle estimation de 112 milliards de milles. Le montant du passif supplémentaire a été déterminé en fonction de la juste valeur actuelle du nombre de milles supplémentaires.

22. PAPE D'AÉROPLAN

Cession d'une participation dans Aéroplan

Le 29 juin 2005, la Société en commandite Aéroplan (la « Société en commandite devancière ») a cédé la quasi-totalité de son actif et de son passif à la nouvelle Société en commandite Aéroplan (« Aéroplan SEC ») en échange de l'émission de 175 millions de parts dans Aéroplan SEC et de deux billets (le billet relatif à l'acquisition, d'une valeur de 125 \$, et le billet relatif au fonds de roulement, d'une valeur de 186 \$). La Société en commandite devancière a été liquidée et intégrée à ACE à la clôture. Le billet relatif à l'acquisition a été remboursé le 29 juin 2005 à même le produit du placement. Le billet relatif au fonds de roulement, qui venait à échéance le 31 octobre 2005, a été remboursé pendant le troisième trimestre. Ces opérations et faits n'ont eu aucune répercussion comptable sur les états financiers consolidés.

Le 29 juin 2005, le Fonds de revenu Aéroplan (le « Fonds ») a vendu 25 millions de parts à un prix unitaire de 10,00 \$, pour un produit net de 232 \$. Le 30 juin 2005, les preneurs fermes ont intégralement levé leur option pour attributions excédentaires en vue de l'achat de 3,75 millions de parts supplémentaires à un prix unitaire de 10,00 \$, pour un produit de 38 \$. À même le produit de l'option pour attributions excédentaires, le Fonds a acheté d'ACE 3,75 millions de parts au coût de 38 \$, ramenant à 171,25 millions le nombre de parts détenues par ACE. ACE a pris à sa charge les frais de 3 \$ engagés relativement à l'option pour attributions excédentaires. Le Fonds est une fiducie à capital variable sans personnalité morale, établie sous le régime des lois de l'Ontario et créée afin d'acquiescer et de détenir, à la clôture, une participation dans les parts en circulation d'Aéroplan SEC. Par l'intermédiaire de la Fiducie Aéroplan, le Fonds détenait 14,4 % des parts de société en commandite en circulation d'Aéroplan SEC, tandis qu'ACE détenait le reste, à savoir 85,6 %.

Conformément au contrat de société en commandite, 20 % des parts d'Aéroplan étaient subordonnées jusqu'au 31 décembre 2006, représentant 40 millions de parts détenues par ACE en faveur du Fonds. Les distributions sur les parts subordonnées ne sont payées par Aéroplan qu'après la fin d'un exercice financier et que dans la mesure où Aéroplan a atteint ses objectifs d'encaisse disponible pour distribution au Fonds à titre de porteur de parts non subordonnées.

Conformément au contrat de liquidité pour les investisseurs daté du 29 juin 2005, les parts non subordonnées que détient ACE dans Aéroplan peuvent être échangées contre des parts du Fonds à raison de une contre une. Le Fonds a réservé 171,25 millions de parts pour l'exercice de ce droit d'échange. Les parts subordonnées d'Aéroplan détenues par ACE pouvaient être échangées après le 31 décembre 2006. Le droit d'échange prendra fin une fois que toutes les parts d'Aéroplan détenues par ACE auront été échangées. En outre, ACE détient des droits de liquidation en vertu desquels la Fiducie, dans la mesure du possible, est tenue d'acheter un certain nombre de parts non subordonnées (échangeables) d'Aéroplan moyennant un paiement en espèces égal au produit net du placement d'un nombre équivalent de parts du Fonds. Le contrat de liquidité pour les investisseurs prévoit en outre des droits d'inscription sur demande et des droits d'inscription d'entraînement, sous réserve de certaines restrictions.

En 2005, ACE a inscrit un gain de 190 \$ par suite de la dilution de sa participation dans Aéroplan SEC. Ce gain de dilution correspond au produit net du placement en excédent de la valeur comptable proportionnelle à la participation d'ACE dans Aéroplan SEC, compte tenu des ajustements de la juste valeur à la consolidation. En outre, une charge de 28 \$ a été constatée au titre des impôts sur les bénéfices futurs.

Réserve d'Aéroplan

Conjointement avec l'émission de parts au Fonds de revenu Aéroplan et les financements bancaires (voir note 7) conclus le 29 juin 2005, Aéroplan SEC a établi une réserve au titre des échanges de milles Aéroplan (la « réserve »). En date des 31 décembre 2005 et 2006, la réserve se chiffrait à 400 \$ et était inscrite au titre de la Trésorerie et équivalents de trésorerie et des placements à court terme. Le montant à conserver en réserve et le type de titres dans lesquels on peut investir sont fonction des lignes de conduite fixées par la direction d'Aéroplan SEC, qui les revoit périodiquement. La réserve peut servir à pourvoir aux besoins de liquidités aux fins de l'exploitation et, notamment, à assurer le versement des primes dans les périodes d'échange de milles Aéroplan particulièrement intenses. Selon les conditions de la facilité à terme décrite à la note 7, Aéroplan SEC était tenue de déposer dans la réserve les 300 \$ de fonds empruntés. Tout dépôt de fonds dans des placements libellés dans des monnaies autres que le dollar canadien doit faire l'objet d'une couverture.

23. DIFFÉRENCES ENTRE LES PRINCIPES COMPTABLES GÉNÉRALEMENT RECONNUS DU CANADA ET DES ÉTATS-UNIS

Les états financiers consolidés de la Société ont été dressés conformément aux principes comptables généralement reconnus du Canada (les « PCGR du Canada »), qui diffèrent à certains égards des principes comptables généralement reconnus des États-Unis (les « PCGR des États-Unis »). Les tableaux et les informations présentées ci-après représentent le rapprochement des principaux éléments établis selon les PCGR des États-Unis et les PCGR du Canada qui touchent l'état des résultats et des bénéfices non répartis et le bilan, ainsi que d'autres renseignements exigés en vertu des PCGR américains. L'état des flux de trésorerie selon les PCGR des États-Unis n'est pas présenté puisqu'il n'y a aucune différence importante par rapport à l'état des flux de trésorerie préparé selon les PCGR du Canada.

(en millions de dollars canadiens – sauf les données par action)	2006	2005
Bénéfice de l'exercice selon les PCGR du Canada	408 \$	261 \$
Titres convertibles ¹⁾	13	41
Instruments dérivés ²⁾	(19)	(11)
Gain de dilution lié à Jazz ³⁾	(41)	-
Gain de dilution lié à Air Canada ⁴⁾	(202)	-
Gain de dilution lié à Aéroplan ⁵⁾	-	(82)
Distribution spéciale ⁶⁾	4	-
Rémunération à base d'actions ⁷⁾	(7)	(3)
Loyers et charges locatives – avions ⁸⁾	(3)	-
Moins-value de l'écart d'acquisition ⁹⁾	-	(12)
Amortissement des actifs incorporels ⁹⁾	(8)	(3)
Provisions liées à la main-d'œuvre ¹⁰⁾	23	-
Avantages complémentaires de retraite ¹¹⁾	48	-
Ajustements du résultat de l'exercice avant ce qui suit :	(192)	(70)
Ajustement des impôts sur les bénéfices	7	19
Ajustements au résultat	(185)	(51)
Bénéfice de l'exercice selon les PCGR des États-Unis	223 \$	210 \$
Montant minimal de l'ajustement au titre du passif découlant des régimes de retraite ^{a) 13)}	74	(162)
Titres disponibles à la vente ^{a) 14)}	(89)	108
Résultat étendu de l'exercice selon les PCGR des États-Unis	208 \$	156 \$
Résultat par action – PCGR des États-Unis ¹⁶⁾		
- de base	2,01 \$	1,98 \$
- dilué	1,97 \$	1,92 \$

a) Tous les éléments des autres produits du résultat étendu sont indiqués après déduction faite d'impôts.

	2006	2005
Charges reportées		
Solde selon les PCGR canadiens	116 \$	145 \$
Frais de financement reportés ^{1,8)}	(6)	(2)
Solde selon les PCGR américains	110 \$	143 \$
Écart d'acquisition		
Solde selon les PCGR canadiens	-	-
Écart d'acquisition ⁹⁾	675	1 452
Solde selon les PCGR américains	675 \$	1 452 \$
Actifs incorporels		
Solde selon les PCGR canadiens	1 643 \$	2 462 \$
Actions privilégiées convertibles ⁶⁾	4	-
Écart d'acquisition ⁹⁾	915	146
Solde selon les PCGR américains	2 562 \$	2 608 \$

	2006	2005
Autres actifs		
Solde selon les PCGR canadiens	323 \$	392 \$
Instruments dérivés ²⁾	(1)	(8)
Titres disponibles à la vente ¹⁴⁾	23	130
Actifs des régimes de retraite – adoption de la norme FAS 158 ¹³⁾	91	-
Solde selon les PCGR américains	436 \$	514 \$
Créditeurs et autres passifs		
Solde selon les PCGR canadiens	1 547 \$	1 355 \$
Instruments dérivés ²⁾	29	3
Solde selon les PCGR américains	1 576 \$	1 358 \$
Dette à long terme et contrats de location-acquisition		
Solde selon les PCGR canadiens	3 759 \$	3 543 \$
Titres convertibles ¹⁾	17	22
Solde selon les PCGR américains	3 776 \$	3 565 \$
Actions privilégiées convertibles		
Solde selon les PCGR canadiens	166 \$	148 \$
Reclassement des actions privilégiées ¹⁾	(166)	(148)
Solde selon les PCGR américains	- \$	- \$
Passif au titre des régimes de retraite et d'avantages complémentaires		
Solde selon les PCGR canadiens	1 876 \$	2 154 \$
Montant minimal additionnel de l'ajustement au titre du passif découlant des régimes de retraite ¹³⁾	108	246
Montant de l'ajustement au titre du passif découlant des régimes de retraite – adoption de la norme FAS 158 ¹³⁾	227	-
Avantages complémentaires de retraite ¹¹⁾	(69)	-
Solde selon les PCGR américains	2 142 \$	2 400 \$
Impôts sur les bénéfices futurs		
Solde selon les PCGR canadiens	136 \$	221 \$
Écart d'acquisition ⁹⁾	88	22
Solde selon les PCGR américains	224 \$	243 \$
Autres passifs à long terme		
Solde selon les PCGR canadiens	378 \$	446 \$
Actions privilégiées convertibles – dérivé intégré ¹⁾	178	165
Obligations convertibles – dérivé intégré ¹⁾	60	64
Solde selon les PCGR américains	616 \$	675 \$
Intérêts minoritaires		
Solde selon les PCGR canadiens	695 \$	203 \$
Part additionnelle des intérêts minoritaires – Jazz ³⁾	41	-
Part additionnelle des intérêts minoritaires – Air Canada ^{4,13)}	202	-
Solde selon les PCGR américains	938 \$	203 \$
Capitaux propres temporaires		
Solde selon les PCGR canadiens	- \$	- \$
Reclassement des actions privilégiées convertibles ¹⁾	200	182
Solde selon les PCGR américains	200 \$	182 \$

	2006	2005
Capitaux propres		
Capital social et autres capitaux propres		
Solde selon les PCGR canadiens	742 \$	747 \$
Reclassement des actions privilégiées convertibles et des obligations convertibles ¹⁾	(209)	(209)
Impôts sur les bénéfices futurs ⁶⁾	(6)	-
Écart d'acquisition au passage à la comptabilité nouveau départ ⁹⁾	1 596	1 596
Provisions liées à la main-d'œuvre ¹⁰⁾	(23)	-
Solde selon les PCGR américains	2 100 \$	2 134 \$
Surplus d'apport		
Solde selon les PCGR canadiens	25 \$	19 \$
Rémunération à base d'actions ⁷⁾	(6)	(13)
Solde selon les PCGR américains	19 \$	6 \$
Bénéfices non répartis		
Solde selon les PCGR canadiens	810 \$	402 \$
Titres convertibles ¹⁾	(38)	(20)
Ajustements du résultat de l'exercice	(185)	(51)
Ajustements cumulatifs de l'exercice précédent		
Rémunération à base d'actions ⁷⁾	13	16
Impôts sur les bénéfices futurs ⁹⁾	17	(2)
Écart d'acquisition ⁹⁾	(94)	-
Amortissement des actifs incorporels ⁹⁾	(3)	-
Instruments dérivés ²⁾	(11)	-
Titres convertibles ¹⁾	(58)	(99)
Solde selon les PCGR américains	451 \$	246 \$
Cumul des autres éléments du résultat étendu		
Solde selon les PCGR canadiens	- \$	- \$
Ajustements du résultat étendu de l'exercice		
Montant minimal de l'ajustement au titre du passif découlant des régimes de retraite ¹³⁾	74	(162)
Titres disponibles à la vente ¹⁴⁾	(89)	108
Ajustements cumulatifs du résultat étendu de l'exercice précédent		
Montant minimal de l'ajustement au titre du passif découlant des régimes de retraite ¹³⁾	(164)	(2)
Titres disponibles à la vente ¹⁴⁾	108	-
Ajustements aux autres résultats étendus de l'exercice		
– adoption de la norme FAS 158 ¹³⁾	(136)	-
Solde selon les PCGR américains	(207) \$	(56) \$
Solde selon les PCGR américains	2 363 \$	2 330 \$

1. Titres convertibles

Actions privilégiées

Selon les PCGR canadiens, comme l'explique la note 12, les actions privilégiées convertibles émises en 2004 se présentent comme un instrument composé. À la date d'octroi, la valeur attribuée à l'option de conversion des porteurs et présentée comme capital social et autres capitaux propres représentait 123 \$ moins des frais d'attribution de 6 \$, tandis que la valeur attribuée au passif financier était de 127 \$. Selon les PCGR américains, les actions privilégiées convertibles comportent un dérivé intégré, qui a été constaté séparément à titre d'autre passif à long terme à sa juste valeur de 178 \$ au 31 décembre 2006 (165 \$ au 31 décembre 2005). Les actions privilégiées convertibles ont été à l'origine constatées à 162 \$, soit la valeur du produit qui en a été tiré, moins les frais directement attribuables à leur émission et la juste valeur du dérivé intégré à la date d'octroi, et inscrites dans les capitaux propres temporaires, étant donné que les conditions de leur remboursement ne relèvent pas uniquement de la volonté de la Société. L'ajustement des charges reportées reflète l'inscription des frais directement liés à l'émission, imputés aux charges reportées selon les PCGR canadiens, en diminution du montant inscrit dans les capitaux propres temporaires.

Pour ce qui est des actions privilégiées convertibles, les variations de la juste valeur du dérivé intégré sont portées aux résultats, et l'appréciation des capitaux propres temporaires jusqu'à la valeur de rachat pendant la période précédant le rachat est reflétée en tant que charge imputée aux bénéfices non répartis. La variation de la juste valeur du dérivé intégré comprend une appréciation de 5 % de la valeur par an sur les actions privilégiées convertibles.

L'ajustement reflète la contre-passation d'intérêts débiteurs de 19 \$ selon les PCGR canadiens (17 \$ en 2005); l'augmentation de la juste valeur du dérivé intégré s'élève à 13 \$ (diminution de 15 \$ en 2005); et le montant imputé aux bénéfices non répartis selon les PCGR américains est de 18 \$ (20 \$ en 2005).

Obligations convertibles

Selon les PCGR canadiens, comme l'explique la note 7, les obligations convertibles émises en 2005 se présentent comme un instrument composé. À la date d'octroi, la valeur attribuée à l'option de conversion des porteurs, et présentée comme capital social et autres capitaux propres, représente 94 \$ moins des frais d'attribution de 2 \$, tandis que la valeur attribuée au passif financier est de 236 \$. Selon les PCGR américains, les obligations convertibles ont été constatées à l'origine à 260 \$, soit la valeur du produit qui en a été tiré, moins les frais directement attribuables à leur émission et la juste valeur du dérivé intégré à la date d'émission, soit 70 \$. Les coûts directs d'émission, de 11 \$, sont constatés dans les charges reportées. L'ajustement reflète en outre la diminution du passif lié à la juste valeur du dérivé intégré qui se chiffre à 4 \$ (7 \$ en 2005) ainsi qu'une réduction des intérêts débiteurs de 3 \$ (2 \$ en 2005). Le dérivé intégré est déclaré au titre d'autre passif à long terme à sa juste valeur de 60 \$ au 31 décembre 2006 (64 \$ au 31 décembre 2005).

2. Instruments dérivés

En application des PCGR canadiens, les instruments dérivés qui ne sont pas désignés pour des relations de couverture sont constatés à leur juste valeur, et les variations de cette juste valeur sont imputées aux résultats de l'exercice. Comme l'explique la note 2, selon les PCGR canadiens, les dérivés servant à des opérations de couverture sur le carburant d'Air Canada sont désignés comme des couvertures aux fins comptables, et une comptabilité de couverture est appliquée à leur égard prospectivement, à compter du 1^{er} octobre 2005. Selon la comptabilité de couverture, les gains ou pertes sur des contrats de couverture du carburant sont comptabilisés en résultat net à titre d'élément de la charge de carburant lorsque le carburéacteur couvert sous-jacent est consommé. Tel qu'il est mentionné dans la note 16, Jazz a conclu des swaps de taux d'intérêt pour se prémunir contre les fluctuations des taux d'intérêt et applique la comptabilité de couverture, selon les PCGR du Canada, à ces instruments dérivés et à ce titre la juste valeur des swaps de taux d'intérêt n'est pas inscrite dans les états financiers.

Selon les PCGR américains, tous les instruments dérivés doivent être inscrits au bilan à leur juste valeur. La Société a choisi de ne pas désigner des instruments dérivés comme couvertures aux fins de l'information établie selon les PCGR américains et, par conséquent, les variations de la juste valeur de tous les instruments dérivés sont portées aux résultats. L'ajustement du résultat de 19 \$ (11 \$ en 2005) reflète la variation nette de la juste valeur des contrats d'instruments dérivés en cours, constatée au titre des créditeurs selon les PCGR américains au montant de 29 \$ favorables à des tiers (3 \$ favorables à des tiers en 2005), et la radiation de l'actif enregistré selon les PCGR canadiens, de 1 \$ (8 \$ en 2005).

3. Gain de dilution lié à Jazz

Tel qu'il est mentionné dans la note 19, selon les PCGR canadiens, ACE a enregistré un gain de dilution de 220 \$ par suite de la dilution de sa participation dans Jazz. Selon les PCGR américains, le gain de dilution a été réduit de 41 \$ par suite de l'ajustement des intérêts minoritaires pour la partie de l'écart d'acquisition attribuée à Jazz.

4. Gain de dilution lié à Air Canada

Tel qu'il est mentionné dans la note 18, selon les PCGR canadiens, ACE a enregistré un gain de dilution de 25 \$ (21 \$ après impôts) par suite de la dilution de sa participation dans Air Canada. Selon les PCGR américains, le gain de dilution est réduit de 202 \$, ce qui donne lieu à une perte nette après impôts de 181 \$ en raison de l'incidence de l'ajustement des intérêts minoritaires pour la partie des actifs nets supplémentaires dans Air Canada selon les PCGR américains; attribuable principalement à l'écart d'acquisition.

5. Gain de dilution lié à Aéroplan

Comme l'explique la note 22, selon les PCGR canadiens, pour l'exercice terminé le 31 décembre 2005, ACE a inscrit un gain de dilution de 190 \$ par suite de la cession de sa participation dans Aéroplan SEC. Selon les PCGR américains, le gain de dilution est réduit de 82 \$ par suite de la cession de 14,4 % de l'écart d'acquisition attribué à la Société en commandite devancière au passage à la comptabilité nouveau départ. De plus, la charge d'impôts futurs de 28 \$ établie selon les PCGR canadiens est ramenée à 6 \$, soit une diminution de 22 \$, par suite de la cession de l'écart d'acquisition. Aux fins des PCGR américains, le gain de dilution est de 108 \$ moins les impôts de 6 \$.

6. Distribution spéciale des parts d'Aéroplan

Selon les PCGR canadiens, comme l'explique la note 20, le Conseil d'administration d'ACE a approuvé une distribution spéciale, à ses actionnaires, de parts du Fonds de revenu Aéroplan. La distribution spéciale aux porteurs d'actions de catégories A et B constitue un transfert non monétaire non réciproque à des propriétaires, opération qui est constatée à la valeur comptable des actifs nets cédés et qui ne donne lieu ni à un gain ni à une perte. Vu la situation déficitaire d'Aéroplan SEC, aucune somme n'est venue attester cet élément de distribution dans les présents états financiers consolidés, si ce n'est les entrées comptables liées aux impôts sur les bénéfices futurs décrites ci-après.

Selon les PCGR canadiens, la distribution spéciale à des porteurs d'actions privilégiées d'ACE constitue un transfert non réciproque à des non-propriétaires, étant donné que l'instrument hôte est classé comme une dette aux fins comptables. Le transfert a donné lieu à des intérêts débiteurs nets de 4 \$ et à une réduction des actifs incorporels de 4 \$. Selon les PCGR américains, la distribution spéciale à des porteurs d'actions privilégiées d'ACE constitue un transfert non monétaire non réciproque à des propriétaires, étant donné que l'instrument hôte est considéré comme des capitaux propres temporaires aux fins comptables. Conformément au traitement comptable de la distribution spéciale aux porteurs d'actions de catégories A et B, un transfert non monétaire non réciproque à des propriétaires est constaté à la valeur comptable des actifs nets cédés et ne donne lieu ni à un gain ni à une perte. L'ajustement en vertu des PCGR américains constitue une réduction des intérêts débiteurs nets de 4 \$ et une augmentation des actifs incorporels de 4 \$.

Selon les PCGR canadiens, une réduction de 65 \$ des actifs d'impôts futurs a été enregistrée, dont 59 \$ ont trait à la distribution aux porteurs d'actions de catégories A et B et ont été portés en diminution du capital social et des actifs incorporels et les 6 \$ restants ont trait à la distribution aux porteurs d'actions privilégiées au titre des impôts sur les bénéfices futurs et à la réduction des actifs incorporels. Selon les PCGR américains, la réduction de 65 \$ des actifs d'impôts futurs a donné lieu à une réduction de 65 \$ du capital social et de l'écart d'acquisition. L'ajustement en vertu des PCGR américains comprend une augmentation de 65 \$ des actifs incorporels, une diminution de 65 \$ de l'écart d'acquisition, une diminution de 6 \$ de la charge d'impôts futurs et une diminution de 6 \$ du capital social.

7. Rémunération à base d'actions

Selon les PCGR canadiens, comme l'explique la note 2, la Société a adopté le CPN-162 pour la période terminée le 30 juin 2006, avec retraitement des périodes précédentes. 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 doit être constaté à cette date d'attribution, et 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 jusqu'à la date à laquelle le salarié a le droit de prendre sa retraite (« stratégie non corroborative de la période d'acquisition »).

Au titre des PCGR américains, la Société a adopté, le 1^{er} janvier 2006, la version révisée en 2004 de la norme *Statement of Financial Accounting Standards 123* (« FAS 123R »), intitulée « *Shared-based Payment* », qui prescrit les mêmes exigences que le CPN-162 selon les PCGR canadiens, si ce n'est que la norme FAS 123R s'applique prospectivement à compter du 1^{er} janvier 2006 aux nouvelles attributions d'options qui sont assorties de dispositions d'admissibilité à la retraite. La « stratégie de la période d'acquisition théorique » continue de s'appliquer aux attributions d'options antérieures à l'adoption de la norme FAS 123R ainsi que pour la portion restante des options en cours non acquises. Selon les PCGR américains, l'ajustement donne lieu à la contre-passation d'une charge de 16 \$ aux bénéficiaires non répartis au 1^{er} janvier 2005 (13 \$ au 1^{er} janvier 2006), à une augmentation de 3 \$ des salaires et charges sociales pour l'exercice terminé le 31 décembre 2005 et à une augmentation de 7 \$ des salaires et charges sociales pour l'exercice terminé le 31 décembre 2006, avec dans chaque cas une compensation au surplus d'apport.

Selon les PCGR américains, l'application de la stratégie non corroborative de la période d'acquisition aux attributions effectuées après le 1^{er} janvier 2006, par rapport à l'application de la stratégie de la période d'acquisition théorique, donne lieu à une augmentation de 5 \$ des salaires et charges sociales pour l'exercice terminé le 31 décembre 2006. Les salaires et charges sociales pour l'exercice terminé le 31 décembre 2006 auraient diminué de 7 \$ si la stratégie non corroborative de la période d'acquisition avait été appliquée rétroactivement aux options sur actions attribuées en 2004 et 2005.

8. Locations d'avions

Selon les PCGR canadiens, lorsqu'il y a prolongation d'un contrat de location et modification des modalités de paiement dont il est assorti, le locataire continue de comptabiliser la location selon les modalités du contrat initial et jusqu'à l'échéance de celui-ci. La différence entre le paiement modifié et le paiement selon les modalités initiales est reportée. Selon les PCGR américains, les charges de location à payer et autres crédits de location reportés linéairement doivent être amortis sur une période combinant la durée qui reste à courir sur le contrat initial et la durée du nouveau contrat de location jusqu'à son échéance. Selon les PCGR américains, une charge de location d'avions supplémentaire de 3 \$ a été constatée pour compenser les charges reportées pour l'exercice terminé le 31 décembre 2006 (néant en 2005).

9. Comptabilité nouveau départ et écart d'acquisition

Selon les PCGR canadiens, à la levée de la protection contre les créanciers, les actifs et passifs identifiables d'une entreprise sont réévalués à leur juste valeur comme s'il s'agissait d'un regroupement d'entreprises. Selon les PCGR canadiens, il n'est pas permis de constater la différence entre la juste valeur des capitaux propres de la Société et la juste valeur du montant des actifs et des passifs identifiables en tant qu'actif (écart d'acquisition). Les PCGR américains n'interdisent pas la constatation de l'écart d'acquisition dans la mesure où la valeur de réorganisation excède la juste valeur des actifs corporels spécifiques et des actifs incorporels identifiables de la Société. L'écart d'acquisition qui en résulte selon les PCGR américains n'est pas amorti et est soumis à un test de recouvrabilité sur une base annuelle, ou plus tôt si un fait survient ou si des circonstances évoluent qui font qu'il est plus probable qu'improbable que la juste valeur de leur unité de déclaration respective tombera en dessous de sa valeur comptable.

Selon les PCGR canadiens, l'avantage, au titre des actifs d'impôts futurs, qui existe au passage à la comptabilité nouveau départ et à l'égard duquel une provision pour moins-value a été constatée est comptabilisé dans un premier temps pour ramener à zéro ce qui pourrait rester d'actifs incorporels (au prorata) au passage à la comptabilité nouveau départ – le reste, s'il en est, étant, dans un second temps, crédité aux capitaux propres. Selon les PCGR américains, l'avantage, au titre des actifs d'impôts futurs, qui existe au passage à la comptabilité nouveau départ est d'abord affecté à la réduction à néant de l'écart d'acquisition s'il y en a un, et ensuite de tout montant restant d'actifs incorporels porté aux résultats.

L'ajustement de 2006 reflète :

- une augmentation cumulative des actifs incorporels de 926 \$ (149 \$ en 2005), moins une charge d'amortissement cumulé de 11 \$ (3 \$ en 2005);
- une augmentation cumulative des passifs d'impôts futurs de 88 \$ (22 \$ en 2005);
- une réduction cumulative de l'écart d'acquisition de 921 \$, compte tenu d'une réduction du solde de l'écart d'acquisition de 21 \$ décrit au point 11 (réduction cumulative de 144 \$, compte tenu d'une perte de valeur de l'écart d'acquisition de 12 \$ constatée en 2005 au titre de l'écart d'acquisition d'une unité comptable relevant du secteur des Services Air Canada, d'un gain de dilution d'Aéroparc de 82 \$ et d'un ajustement fiscal de 22 \$);
- une augmentation de la charge d'impôts futurs de 1 \$ (diminution de 19 \$ en 2005);

- une augmentation (diminution) de la charge fiscale inscrite dans les autres produits du résultat étendu de 45 \$ ((60) \$ en 2005); et
- un ajustement cumulatif des bénéfices non répartis de (77) \$ ((2) \$ en 2005).

10. Provisions liées à la main-d'œuvre

Selon les PCGR du Canada, comme l'explique la note 10, un examen des provisions restantes liées à la main-d'œuvre constituées avant le 30 septembre 2004 a donné lieu à une contre-passation de 23 \$ sur la provision appliquée au capital social. Selon les PCGR des États-Unis, la contre-passation de 23 \$ au titre des provisions liées à la main-d'œuvre constituées avant le 30 septembre 2004 est portée aux résultats de l'exercice en cours.

11. Avantages complémentaires de retraite

Selon les PCGR canadiens, les gains et pertes actuariels liés aux avantages de retraite complémentaires, qui sont non cumulatifs, sont amortis sur la période moyenne estimative durant laquelle les prestations seront versées. Selon les PCGR américains, les gains et pertes actuariels liés aux avantages de retraite complémentaires, qui sont non cumulatifs, sont compris dans le bénéfice de la période à laquelle ils sont constatés. Selon les PCGR américains, des gains actuariels de 48 \$ sont constatés au cours de l'exercice terminé le 31 décembre 2006, et une hausse de 69 \$ est inscrite au passif au titre des régimes de retraite et d'avantages complémentaires de même qu'une diminution de 21 \$, à l'écart d'acquisition. Dans la préparation des états financiers consolidés de 2006, il a été soulevé que cette différence de PCGR n'avait pas été précédemment constatée. Par conséquent, cet ajustement comptabilisé au cours de l'exercice terminé le 31 décembre 2006 inclut des gains actuariels de 21 \$ de la période antérieure au 1^{er} octobre 2004, qui avaient été ajustés selon l'écart d'acquisition, et des gains actuariels de 39 \$ pour la période terminée le 31 décembre 2004 et l'exercice terminé le 31 décembre 2005 qui ont été imputés au bénéfice.

12. Résultat étendu

Selon les PCGR américains, le résultat étendu doit être présenté dans les états financiers. Le résultat étendu correspond à l'ensemble des variations touchant les capitaux propres autres que celles qui découlent des placements effectués par les propriétaires ou des distributions à ces derniers. Le cumul des autres éléments du résultat étendu se chiffre pour l'exercice terminé le 31 décembre 2006 à 30 \$, déduction faite d'impôts de 45 \$, nets d'une provision pour moins-value (114 \$ en 2005 moins l'économie d'impôts de 60 \$ en 2005). En ce qui concerne les exercices présentés, selon les PCGR canadiens, la Société n'était pas autorisée à recourir à la notion de résultat étendu. Les ajustements du cumul des autres éléments du résultat étendu ont principalement trait à l'ajustement lié au montant minimal de passif au titre d'un régime de retraite décrit au point 13 et aux gains (pertes) latents sur les titres disponibles à la vente décrits au point 14 ci-après.

13. Avantages sociaux futurs

Avant la publication de la nouvelle norme comptable concernant les régimes à prestations déterminées (mentionnés ci-dessous), les PCGR américains exigent que l'obligation non capitalisée au titre des prestations soit constatée à titre de passif minimal supplémentaire pour les années visées dans ces états. L'excédent de l'obligation non capitalisée au titre des prestations sur les coûts des services passés non constatés est inscrit au titre des autres éléments du résultat étendu. L'ajustement se traduit par une augmentation de 138 \$, déduction faite d'impôts de 64 \$ des autres éléments du résultat étendu par suite de la modification du montant minimal de passif au titre d'un régime de retraite, qui passe de 246 \$ le 31 décembre 2005 à 108 \$ le 31 décembre 2006.

Selon les PCGR américains, au 31 décembre 2006, l'obligation au titre des prestations des régimes de retraite à prestations déterminées était de 12 629 \$ (11 959 \$ en 2005).

Au 31 décembre 2006, les paiements prévus au titre des prestations s'établissaient comme suit pour les cinq prochaines années :

2007	653 \$
2008	679
2009	706
2010	734
2011	764
	3 536 \$

En septembre 2006, le Financial Accounting Standards Board (FASB) a émis la norme 158 intitulée « *Employers' Accounting for Defined Benefit Pension and Other Postretirement Plans* », une modification des normes 87, 88, 106 et 132 (R) du FASB » (« FAS 158 »). La norme FAS 158 exige de l'employeur qu'il i) constate à titre d'actif ou de passif l'état de sur- ou sous-capitalisation d'un régime à prestations déterminées (autre qu'un régime multi-employeurs) avec constatation de toute variation de cette situation de capitalisation au résultat étendu; et ii) évalue la situation de capitalisation d'un régime à la date du bilan de fin d'exercice. La norme FAS 158 prescrit en outre d'autres obligations en matière d'informations à publier à cet égard. L'obligation au titre des PCGR américains de constater initialement la situation de capitalisation d'un régime à prestations déterminées et de publier plus d'informations en la matière entre en vigueur à la clôture de tout exercice financier se terminant après le 15 décembre 2006. L'obligation au titre des PCGR américains d'évaluer l'actif des régimes et leurs obligations sur le plan des prestations à la date du bilan de fin d'exercice de l'employeur vaut pour les exercices financiers se terminant après le 15 décembre 2008. La norme FAS 158 prescrit une application prospective, avec constatation de l'actif ou de l'obligation transitoire dans le cumul des autres éléments du résultat étendu, dans les capitaux propres.

Selon les PCGR canadiens, l'état de sur- ou sous-capitalisation des régimes à prestations déterminées n'est actuellement ni inscrit au bilan, ni constaté dans les autres éléments du résultat étendu. Selon les PCGR canadiens, il est fait état de la situation de capitalisation d'un régime dans les notes complémentaires des états financiers, sous la forme d'un rapprochement des excédents ou déficits de capitalisation avec les montants constatés au bilan de l'employeur.

L'adoption de cette nouvelle norme a donné lieu à la constatation d'un autre passif pour l'obligation non capitalisée de 200 \$ dans le cas des régimes de retraite et de 27 \$ dans le cas des régimes complémentaires de retraite et d'un actif des régimes de retraite pour les obligations surcapitalisés de 86 \$ dans le cas des régimes de retraite et de 5 \$ dans les cas des régimes complémentaires de retraite. Ces ajustements ont entraîné une diminution de 136 \$ du cumul des autres éléments du résultat étendu. L'adoption de cette nouvelle norme n'a aucune incidence sur le bénéfice net déclaré selon les PCGR américains.

L'effet supplémentaire lié à l'application de la norme FAS 158 sur chaque élément du bilan consolidé le 31 décembre 2006 selon les PCGR américains est comme suit :

	Avant l'application de FAS 158	Ajustements	Après l'application de FAS 158
Acomptes et autres actifs	345 \$	91 \$	436 \$
Actif total	15 051	91	15 142
Passif au titre des régimes de retraite et d'avantages complémentaires	1 915	227	2 142
Passif total	11 414	227	11 641
Cumul des autres éléments du résultat étendu	(71)	(136)	(207)
Total des capitaux propres	2 499	(136)	2 363

Les pertes actuarielles nettes de 12 \$ comprises dans les pertes au titre du cumul des autres éléments du résultat étendu au 31 décembre 2006 devraient être constatées au titre de la charge de retraite nette au cours de l'exercice 2007.

14. Titres disponibles à la vente

Selon les PCGR canadiens, les placements de portefeuille sont comptabilisés à la valeur d'acquisition. Selon les PCGR américains, les placements de portefeuille classés comme des titres disponibles à la vente sont comptabilisés à leur valeur comptable, tandis que les gains ou pertes non réalisés sont constatés à titre d'élément distinct des capitaux propres et inclus dans le résultat étendu. Selon les PCGR américains, un gain non réalisé de 38 \$, moins des impôts de 6 \$ pour l'exercice terminé le 31 décembre 2006 (130 \$ moins les impôts de 22 \$ en 2005), a été constaté à titre d'élément distinct des capitaux propres et inclus dans les autres produits du résultat étendu, pour refléter la juste valeur des placements dans US Airways pendant l'exercice. La juste valeur de la participation restante de US Airways au 31 décembre 2006 est de 31 \$ (22 \$ au 31 décembre 2005). Cet ajustement s'ajoute à la diminution dans les autres produits du résultat étendu de 145 \$ moins 24 \$ d'impôts pour l'exercice terminé le 31 décembre 2006 (néant en 2005) de façon à contrepasser les gains latents enregistrés précédemment dans les autres produits du résultat étendu, étant donné que le gain tiré de la vente de 4,5 millions d'actions au cours de 2006 est réalisé selon les PCGR canadiens.

15. Provisions pour perte sur actifs

Selon les PCGR canadiens, les provisions pour perte sur actifs peuvent être classées comme des éléments hors exploitation. Selon les PCGR américains, les provisions pour perte sur actifs sont classées comme des éléments liés à l'exploitation. En conséquence, les produits d'exploitation selon les PCGR américains diminueraient de 4 \$ (28 \$ en 2005).

16. Résultat par action

(en millions, sauf les montants par action)	2006	2005
Numérateur		
Numérateur utilisé pour le calcul du résultat de base par action :		
Bénéfice (perte) de l'exercice	223 \$	210 \$
Appréciation des actions privilégiées convertibles	(18)	(16)
Numérateur ajusté pour le calcul du résultat par action ^{a)}	205	194
Effet des titres potentiellement dilutifs :		
Actions privilégiées convertibles ^{b)}	18	16
Obligations convertibles ^{b)}	24	13
Effet antidilutif :	(24)	(13)
Résultat ajusté servant au calcul du résultat dilué par action	223 \$	210 \$
Dénominateur		
Dénominateur utilisé pour le calcul du résultat de base par action :		
Nombre moyen pondéré d'actions	102	98
Effet des titres potentiellement dilutifs :		
Actions privilégiées convertibles	10	10
Obligations convertibles	7	5
Options sur actions	1	1
Effet antidilutif :	(7)	(5)
Nombre moyen pondéré d'actions ajusté du résultat dilué par action	113	109
Résultat de base par action	2,01 \$	1,98 \$
Résultat dilué par action	1,97 \$	1,92 \$

- a) Le bénéfice est réduit pour tenir compte de l'appréciation des actions privilégiées convertibles en vertu des PCGR américains dans le but de calculer le bénéfice disponible aux porteurs d'actions ordinaires.
- b) L'ajustement du numérateur selon les PCGR américains diffère de celui du numérateur selon les PCGR canadiens en raison de la différence de la valeur comptabilisée à la création, comme il est mentionné au point 1, et des différents taux d'appréciation.

Comme le calcul du résultat par action est effectué à partir de dollars complets et non de millions arrondis, il n'est pas possible de se servir des montants ci-dessus pour recalculer les valeurs par action.

17. Information complémentaire selon les PCGR américains

Créditeurs et charges à payer

Au 31 décembre, les créditeurs et charges à payer se ventilaient comme suit :

	2006	2005
Fournisseurs	413 \$	356 \$
Charges à payer	203	192
Charges salariales	542	508
Autres	418	302
	1 576 \$	1 358 \$

État consolidé des résultats

Pour les exercices présentés ci-dessous, l'amortissement et la désuétude s'établissent comme suit :

	2006	2005
Amortissement des immobilisations corporelles	467 \$	374 \$
Amortissement des actifs incorporels	103	98
Provision pour désuétude sur rechanges, matières et fournitures	14	13
	584 \$	485 \$

Les autres charges d'exploitation pour les exercices présentés ci-dessous se ventilent comme suit :

	2006	2005
Services d'escale	208 \$	201 \$
Loyers et entretien des bâtiments	132	125
Dépenses liées aux équipages	135	121
Frais de carte de crédit	171	158
Honoraires et services professionnels	124	104
Publicité et promotion ^{a)}	90	75
Fournitures et maintien clientèle	125	82
Autres	720	714
	1 705 \$	1 580 \$

a) Les coûts de publicité et de promotion sont passés en charges à mesure qu'ils sont engagés.

Charges de location

Les charges de location, qui comprennent les locations d'avions, d'installations et de matériel, se sont élevées à 576 \$ pour l'exercice terminé le 31 décembre 2006 (557 \$ en 2005).

Évaluation et comptes de provisions

	Solde à l'ouverture de l'exercice	Ajouts imputés aux charges	Déductions et autres	Solde à la clôture de l'exercice
Provision pour désuétude des rechanges, matières et fournitures				
Exercice terminé le 31 décembre 2005	3 \$	13 \$	-	16 \$
Exercice terminé le 31 décembre 2006	16 \$	14 \$	-	30 \$
Provision pour créances irrécouvrables				
Exercice terminé le 31 décembre 2005	16 \$	2 \$	(5) \$	13 \$
Exercice terminé le 31 décembre 2006	13 \$	1 \$	(9) \$	5 \$
Provision pour moins-value au titre des impôts futurs				
Exercice terminé le 31 décembre 2005	2 334 \$	-	(17) \$	2 317 \$
Exercice terminé le 31 décembre 2006	2 317 \$	-	(711) \$	1 606 \$

18. Nouvelles méthodes comptables

Comptabilisation de certains instruments financiers hybrides

En février 2006, le *Financial Accounting Standards Board* (FASB) a publié la norme FASB Statement 155, intitulée « *Accounting for Certain Hybrid Financial Instruments – an amendment of FASB Statement No. 133 and 140* », (« FAS 155 ») qui permet de remesurer la juste valeur de tout instrument financier hybride qui comporte un dérivé intégré nécessitant normalement une comptabilisation distincte, avec modification de la juste valeur constatée au résultat. Le choix de la juste valeur éliminera la nécessité de comptabiliser de façon distincte des dérivés intégrés dans des instruments financiers hybrides au titre de la norme FAS 133, « *Accounting for Derivative Instruments and Hedging Activities* ». La norme FAS 155 s'applique à tous les instruments financiers acquis ou émis au cours des exercices ouverts après le 15 septembre 2006. La Société adoptera cette norme au premier trimestre de 2007 et est à évaluer l'incidence que cela aura sur son bilan consolidé et le résultat consolidé de son exploitation.

Modes de comptabilisation des positions fiscales incertaines

En juin 2006, le FASB a publié l'interprétation FIN 48 intitulée « *Accounting for Uncertainty in Income Taxes* ». L'interprétation FIN 48 explicite les modes de comptabilisation des positions fiscales incertaines d'une entreprise en conformité avec la norme 109 du FASB, intitulée « *Accounting for Income Taxes* » (« FIN 48 »). L'interprétation prescrit un seuil de constatation et de mesure pour la présentation, le classement, les intérêts et pénalités devant servir à la comptabilisation, dans les états financiers, des positions fiscales incertaines que la Société a prises ou compte prendre dans ses déclarations fiscales intermédiaires ou transitoires. L'interprétation FIN 48 s'applique aux exercices ouverts après le 15 décembre 2006. La Société adoptera cette position à compter du premier trimestre de 2007 et est à évaluer l'incidence que cela aura sur son bilan consolidé et le résultat consolidé de son exploitation.

Comptabilisation des activités de maintenance importantes prévues

En septembre 2006, le FASB a publié la prise de position FASB Staff Position (FSP) AUG AIR-1, intitulée « *Accounting for Planned Major Maintenance Activities* », qui modifie certaines dispositions du AICPA Industry Audit Guide, Audits of Airlines (Airline Guide) et l'opinion 28, intitulée « *Interim Financial Reporting* ». Cette FSP interdit l'utilisation de la méthode des charges payées d'avance pour comptabiliser les activités de maintenance importantes prévues au cours des périodes couvertes dans l'information financière intermédiaire et annuelle. Cette FSP s'applique à tout premier exercice ouvert après le 15 décembre 2006 et rétrospectivement à tous les états financiers présentés. Elle ne modifie pas le mode de comptabilisation actuel relativement aux activités de maintenance importantes prévues de la Société et, par conséquent, n'a aucune incidence sur son bilan consolidé et le résultat consolidé de son exploitation.

Évaluations de la juste valeur

En septembre 2006, le FASB a publié la norme 157, « *Fair Value Measurements* » (« FAS 157 »), qui définit la juste valeur, établit un cadre de travail permettant d'évaluer la juste valeur selon les principes comptables généralement reconnus et étend l'information sur les évaluations de la juste valeur. Cette norme s'applique en vertu d'autres prises de position comptables qui requièrent ou permettent les évaluations de la juste valeur, le Conseil ayant antérieurement conclu dans ces prises de position comptables que la juste valeur est l'évaluation pertinente. Par conséquent, cette norme ne requiert pas de nouvelles évaluations de la juste valeur; toutefois, dans le cas de certaines entités, son application modifiera la pratique actuelle. La norme FAS 157 s'applique aux états financiers des exercices ouverts après le 15 novembre 2007 et aux périodes intermédiaires couvertes par ces exercices. La Société adoptera cette norme au premier trimestre de 2008 et est à évaluer l'incidence que cela aura sur son bilan consolidé et ses résultats d'exploitation consolidés.

24. 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 de la Société 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'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.

Le 28 décembre 2006, ACE a annoncé les modalités de la 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. En conséquence, la Société a échangé, à cette date, 50 000 000 de parts d'Aéroplan SEC contre 50 000 000 de parts du Fonds de revenu Aéroplan (voir note 1 – cet échange n'est pas reconnu à des fins comptables).

À la date de référence, le 10 janvier 2007, les actionnaires d'ACE ont reçu une distribution sans effet sur la trésorerie représentant environ 0,442 part du Fonds de revenu Aéroplan par action à droit variable de catégorie A, action à droit de vote de catégorie B et action privilégiée d'ACE (après conversion). 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 à environ 7,95 \$ par action d'ACE.

À la suite de la distribution, ACE détient une participation globale 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.

En ce qui a trait à la distribution initiale dans le cadre du plan d'arrangement, le taux de conversion d'ACE de 4,25 % sur les obligations convertibles de premier rang échéant en 2035 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. L'ajustement est entré en vigueur le 29 janvier 2007 et a été établi en vertu de l'acte de fiducie régissant les obligations convertibles de premier rang. Conformément, le prix d'exercice des options sur actions d'ACE et le nombre d'options en circulation ont été ajustés.

Placement dans Aeroman

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.

Dirigeants et conseil d'administration

Dirigeants

- Robert A. Milton** Président-directeur général
- Brian Dunne** Vice-président général et chef des Affaires financières
- Greg Cote** Premier vice-président – Financement d'entreprises et Stratégie
- Duncan Dee** Premier vice-président – Affaires de l'entreprise et chef des Affaires administratives
- Sydney John Isaacs** Premier vice-président – Croissance de l'entreprise et chef des Affaires juridiques
- Jack McLean** Contrôleur
- Carolyn M. Hadrovic** Secrétaire générale

Conseil d'administration

- Robert A. Milton** Président-directeur général de Gestion ACE Aviation Inc. et président du Conseil d'Air Canada, de Commandité Gestion Aéroplan Inc., de Commandité Jazz Air Inc. et de Commandité ACTS services techniques Inc., Westmount (Québec)
- Bernard Attali** Conseiller national, Texas Pacific Group France, Paris (France)
- Robert E. Brown** Président et chef de la direction, CAE Inc., Westmount (Québec)
- Carlton D. Donaway** Conseiller principal Exploitation, Cerberus Capital Management, L.P., Redmond (Washington)
- Michael M. Green** Directeur général et Président Exploitation, Cerberus Capital Management, L.P., Radnor (Pennsylvanie)
- W. Brett Ingersoll** Directeur général, Cerberus Capital Management, L.P., New York (New York)
- Pierre Marc Johnson** Avocat-conseil principal, Heenan Blaikie SRL, Montréal (Québec)
- Richard H. McCoy** Administrateur d'entreprise, Toronto (Ontario)
- John T. McLennan** Administrateur d'entreprise, Mahone Bay (Nouvelle-Écosse)
- David I. Richardson** Administrateur d'entreprise, Grafton (Ontario)
- Marvin Yontef** Associé principal, Stikeman Elliott S.E.N.C.R.L., s.r.l., Toronto (Ontario)

ACE AVIATION 