

ACE AVIATION

Rapport de gestion Premier trimestre de 2007



10 mai 2007

TABLE DES MATIÈRES

1.	AVANT-PROPOS.....	1
2.	MISE EN GARDE CONCERNANT LES ÉNONCÉS PROSPECTIFS.....	1
3.	GLOSSAIRE.....	2
4.	SECTEURS DE L'INDUSTRIE.....	3
5.	ÉVÉNEMENTS RÉCENTS IMPORTANTS.....	4
6.	MÉTHODES ET ESTIMATIONS COMPTABLES	6
7.	RÉSULTAT D'EXPLOITATION DU PREMIER TRIMESTRE DE 2007	10
7.1.	SERVICES AIR CANADA	12
7.2.	AÉROPLAN	15
7.3.	JAZZ.....	15
7.4.	ACTS	16
7.5.	ÉLÉMENTS NON SECTORIELS ET ÉLIMINATIONS (« ENSE »)	16
8.	GESTION FINANCIÈRE ET GESTION DU CAPITAL.....	17
8.1.	ANALYSE DE LA SITUATION FINANCIÈRE.....	17
8.2.	CAPITAL SOCIAL	18
8.3.	LIQUIDITÉS ET FONDS DE ROULEMENT	18
8.4.	FLUX DE TRÉSORERIE CONSOLIDÉS	19
8.5.	DÉPENSES EN IMMOBILISATIONS.....	19
8.6.	GESTION DU RISQUE LIÉ AU CARBURANT – AIR CANADA.....	20
9.	RÉSULTATS FINANCIERS TRIMESTRIELS.....	21
10.	INSTRUMENTS DÉRIVÉS ET FINANCIERS	22
11.	ARRANGEMENTS HORS BILAN	24
12.	CONTRÔLES ET PROCÉDURES.....	24
13.	OBLIGATIONS DE CAPITALISATION AU TITRE DES RÉGIMES DE RETRAITE	24
14.	ESTIMATIONS COMPTABLES CRITIQUES	24
15.	FACTEURS DE RISQUE	24
16.	MESURES FINANCIÈRES HORS PCGR.....	25

1. AVANT-PROPOS

Gestion ACE Aviation Inc. (« ACE »), qui a été constituée le 29 juin 2004, est une société de portefeuille chapeautant plusieurs sociétés du secteur du transport aérien, notamment Services Air Canada, Aéroplan Société en commandite (« Aéroplan ou Aéroplan SEC »), 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 (« TSX ») respectivement sous les symboles ACE.A et ACE.B.

Le présent Rapport de gestion doit être lu en parallèle avec les états financiers consolidés intermédiaires non vérifiés du premier trimestre de 2007 d'ACE, les états financiers annuels consolidés vérifiés et les notes y afférentes d'ACE et du Rapport de gestion annuel 2006 s'y rapportant. Aux fins du présent Rapport de gestion, « Société » fait référence, selon le contexte, à ACE et à ses filiales collectivement, à ACE et à l'une ou plusieurs de ses filiales, à une ou à plusieurs filiales d'ACE, ou à ACE à proprement parler. Sauf indication contraire, tous les montants en numéraire sont exprimés en millions de dollars canadiens.

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

À moins d'indication contraire, le présent Rapport de gestion est arrêté en date du 10 mai 2007. Le Comité de vérification, des finances et du risque d'ACE a examiné le présent Rapport de gestion et les états financiers consolidés non vérifiés et les notes y afférentes du premier trimestre de 2007, 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

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

Ces énoncés prospectifs se reconnaissent à l'emploi de termes ou d'expressions comme *il devrait, il se pourrait que, il est prévu que, on estime que, on s'attend que, on projette que* et autres qui soulignent les éventualités possibles et font renvoi aux hypothèses retenues.

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

3. GLOSSAIRE

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

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

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.

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 DE L'INDUSTRIE

Les sociétés du secteur du transport aérien d'ACE sont exploitées dans le cadre de quatre principaux secteurs isolables. Le tableau qui suit présente une liste descriptive de ces secteurs et des sociétés en exploitation qui en font partie au 31 mars 2007.

Secteur	Sociétés en exploitation	Participation
Services Air Canada	<p>Air Canada (TSX : AC.A, AC.B) est le plus important transporteur aérien au Canada offrant 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>Ensemble, Société en commandite AC Cargo (« Air Canada Cargo ») et Air Canada constituent le plus important fournisseur de services de transport de fret au Canada.</p> <p>Société en commandite ACGHS (« Services au sol Air Canada ») assure des services d'escale et de manutention au sol.</p> <p>Société en commandite Touram (« Vacances Air Canada ») est un grand voyageur canadien proposant des forfaits vacances. Air Canada détient une participation de 51 % dans Vacances Air Canada, alors qu'ACE détient une participation de 49 % dans Vacances Air Canada, ou une participation diluée et consolidée de 87,25 %.</p>	75,0 %
Aéroplan	<p>Aéroplan (TSX : AER.UN) est le principal programme de marketing de fidélisation du Canada. Aéroplan procure des services marketing de fidélisation à ses partenaires commerciaux en vue de stimuler la demande de leurs produits et services. La participation d'ACE dans Aéroplan SEC est détenue de façon indirecte grâce à ses parts du Fonds de revenu Aéroplan. Il convient de se reporter à la section <i>Événements récents importants</i> à ce sujet.</p>	40,1 %
Jazz	<p>Jazz (TSX : JAZ.UN) est la première compagnie aérienne régionale et la deuxième compagnie aérienne en importance au Canada après Air Canada, compte tenu de la taille de son parc aérien et du nombre de lignes qu'elle exploite. Jazz exploite des services intérieurs et transfrontaliers pour le compte d'Air Canada aux termes d'un contrat d'achat de capacité. La participation d'ACE dans Jazz SEC est détenue de façon indirecte grâce à ses parts du Fonds de revenu Jazz Air. Il convient de se reporter à la section <i>Événements récents importants</i> à ce sujet.</p>	58,8 %
ACTS	<p>ACTS propose des services de maintenance, de réparation et de révision avions dans le monde entier. Le 13 février 2007, ACTS a acquis une participation de 80 % dans Aeromantenimiento, S.A. (« Aeroman »). La contrepartie de cette acquisition comprenait le droit d'acquérir une participation dans ACTS, laquelle devrait représenter moins de 7 % de la participation totale en capital. Il convient de se reporter à la section <i>Événements récents importants</i> à ce sujet.</p>	100,0 %

5. ÉVÉNEMENTS RÉCENTS IMPORTANTS

Voici le résumé d'un certain nombre d'événements importants survenus au cours du premier trimestre de 2007.

Aéroplan

Le 10 janvier 2007, les porteurs d'actions d'ACE ont reçu 50 millions de parts du Fonds de revenu Aéroplan, ce qui représentait 0,442 part par action à droit de vote variable, action à droit de vote et action privilégiée d'ACE (après conversion). En vue de la distribution spéciale, ACE a échangé 50 millions de parts d'Aéroplan SEC contre 50 millions de parts du Fonds de revenu Aéroplan, lesquelles ont été distribuées aux porteurs d'actions d'ACE à la date de référence. Compte tenu du prix de clôture de 17,97 \$ des parts du Fonds de revenu Aéroplan à la TSX le 10 janvier 2007, la distribution a été évaluée à environ 899 M\$ ou 7,95 \$ par action d'ACE.

Le 10 janvier 2007, ACE a échangé 60 millions de parts d'Aéroplan SEC contre 60 millions de parts du Fonds de revenu Aéroplan aux fins d'une réorganisation interne.

Le 14 mars 2007, les porteurs d'actions d'ACE ont reçu 20 272 917 de parts du Fonds de revenu Aéroplan, ce qui représentait 0,177 part par action à droit de vote variable, action à droit de vote et action privilégiée d'ACE (après conversion). Aux fins d'une réorganisation interne, ACE a échangé, le 14 mars 2007, les 40 545 835 parts restantes d'Aéroplan SEC contre 40 545 835 parts du Fonds de revenu Aéroplan. Compte tenu du prix de clôture de 19,40 \$ des parts du Fonds de revenu Aéroplan à la TSX le 14 mars 2007, la distribution a été évaluée à environ 393 M\$ ou 3,45 \$ par action d'ACE.

En date du 10 mai 2007, ACE détient une participation indirecte de 40,1 % dans Aéroplan SEC grâce à ses parts du Fonds de revenu Aéroplan. Il convient de se reporter à la section 6 du présent Rapport de gestion afin d'obtenir des renseignements sur la modification apportée à la comptabilisation d'ACE au regard de sa participation dans Aéroplan.

Jazz

Le 14 mars 2007, les porteurs d'actions d'ACE ont reçu 25 millions de parts du Fonds de revenu Jazz Air, ce qui représentait 0,219 part par action à droit de vote variable, action à droit de vote et action privilégiée d'ACE (après conversion). Compte tenu du prix de clôture de 8,60 \$ des parts du Fonds de revenu Jazz Air à la TSX le 14 mars 2007, la distribution a été évaluée à environ 215 M\$ ou 1,88 \$ par action d'ACE. Le 14 mars 2007, ACE a échangé 25 millions de parts de Jazz Air SEC contre 25 millions de parts du Fonds de revenu Jazz Air.

Le 30 mars 2007, ACE a échangé les 47 226 920 parts restantes de Jazz Air SEC contre 47 226 920 parts du Fonds de revenu Jazz Air aux fins d'une réorganisation interne.

En date du 10 mai 2007, ACE détient une participation indirecte de 58,8 % dans Jazz Air SEC grâce à ses parts du Fonds de revenu Jazz Air.

ACTS

Le 13 février 2007, ACTS SEC, par l'intermédiaire d'une filiale en propriété exclusive, a acquis une participation de 80 % dans Aeroman, le secteur de Grupo TACA Holdings Limited (« Grupo TACA ») du El Salvador responsable de la maintenance d'appareils. Le montant en espèces de 52 M\$ (45 M\$ US), constitué de 50 M\$ (43 M\$ US) en espèces à la clôture et d'au plus 2 M\$ (2 M\$ US) en paiements jalonnés, a été financé par ACTS SEC.

Une action rachetable sans droit de vote de catégorie A (« action échangeable ») a été émise à Grupo TACA. Les droits rattachés à l'action échangeable confèrent à Grupo TACA, à la conclusion d'une opération de monétisation relative à ACTS SEC, le pouvoir d'échanger l'action contre un nombre variable d'actions d'ACTS SEC ou une participation dans ACTS SEC. La juste valeur estimative de cette obligation d'échange constitue un passif. Le pourcentage de participation en capital dans ACTS SEC que peut acquérir Grupo TACA sera confirmé au moment de la monétisation d'ACTS SEC; on s'attend à ce qu'elle représente moins de 7 % de la participation totale en capital dans ACTS SEC au moment de la monétisation. Avant la monétisation d'ACTS SEC, Grupo TACA peut faire valoir, auprès d'ACE, son droit d'acquisition à rabais de capitaux propres dans ACTS SEC (de 40,4 M\$ US jusqu'à un plafond de 50,5 M\$ US) sur une période de 12 mois ou à la date de la monétisation si elle a lieu précédemment. Après la monétisation d'ACTS SEC, Grupo TACA peut faire

valoir, auprès d'ACE, son droit de participation dans ACTS SEC (ou dans la société issue du regroupement par suite de la monétisation) selon un montant de 50,5 M\$ US (sur une période de 12 mois à compter de la date de la monétisation), à condition d'avoir exercé son action échangeable au préalable.

En plus de cette acquisition, ACTS SEC et sa filiale en propriété exclusive ont conclu une convention entre porteurs de titres avec Grupo TACA. En vertu de cette convention, Grupo TACA détient une option de vente à la faveur d'ACTS SEC pour les 20 % restants des intérêts minoritaires dans Aeroman. Cette option peut être exercée après le 13 février 2009 à l'égard d'une tranche allant jusqu'à la moitié des intérêts et la totalité ou une partie des intérêts restants pouvant être cédés, après le 13 février 2012. Les délais ci-dessus peuvent être prolongés de un an dans certaines conditions.

Il convient de se reporter à la note 11 afférente aux états financiers consolidés intermédiaires d'ACE pour de plus amples renseignements.

À la suite d'un examen stratégique, ACE a conclu qu'il serait bénéfique, tant au regard de la position de place d'ACTS SEC que des perspectives de croissance, d'admettre la participation d'un investisseur tiers. Le processus de monétisation d'ACTS SEC, qui a commencé à la fin de 2006, devrait prendre fin au milieu de 2007.

6. MÉTHODES ET ESTIMATIONS COMPTABLES

Les états financiers consolidés intermédiaires non vérifiés et les notes y afférentes du premier trimestre de 2007 d'ACE ont été dressés conformément aux principes comptables généralement reconnus du Canada (les « PCGR »). La direction est d'avis que les états financiers consolidés intermédiaires non vérifiés tiennent compte de tous les ajustements nécessaires à la présentation fidèle de la situation financière, des résultats d'exploitation et des variations des flux de trésorerie de la Société. Les états financiers consolidés intermédiaires non vérifiés ont été établis conformément aux méthodes comptables énoncées à la note 2 afférente aux états financiers consolidés vérifiés annuels de 2006 d'ACE, à l'exception de la modification apportée à la comptabilisation de la participation d'ACE dans Aéroplan et de l'adoption, le 1^{er} janvier 2007, de certaines méthodes comptables liées aux instruments financiers, aux couvertures, au résultat étendu et aux capitaux propres. Le résumé de ces modifications, décrites plus amplement à la note 1 afférente aux états financiers consolidés intermédiaires non vérifiés du premier trimestre de 2007 d'ACE, figure ci-après.

Comptabilisation d'Aéroplan

Par suite de la distribution spéciale des parts du Fonds de revenu Aéroplan le 14 mars 2007 et de la conversion des parts restantes d'Aéroplan SEC en parts du Fonds de revenu Aéroplan, les résultats et la situation financière de la Société tiennent compte de la consolidation des activités d'Aéroplan jusqu'au 14 mars 2007 seulement. Après cette date, la participation d'ACE dans Aéroplan est comptabilisée à la valeur de consolidation. L'état consolidé des résultats d'ACE pour le premier trimestre de 2007 comprend une quote-part de 3 M\$ liée à la participation dans Aéroplan.

Le bilan consolidé d'ACE en date du 31 mars 2007 ne comprend pas la situation financière d'Aéroplan. Le bilan consolidé d'ACE du 31 décembre 2006 comprenait les éléments suivants :

- trésorerie et éléments de trésorerie de 167 M\$, placements à court terme de 453 M\$ et autres actifs à court terme de 72 M\$;
- actifs à long terme de 373 M\$;
- passifs à court terme de 670 M\$;
- dette à long terme de 300 M\$;
- produits reportés à long terme d'Aéroplan de 801 M\$.

La participation d'ACE dans Aéroplan SEC, chiffrée à (710) M\$, était négative en raison des distributions accumulées à ACE supérieures aux produits financiers et au capital investi, déduction faite des ajustements de la juste valeur enregistrés au passage à la comptabilité nouveau départ. À la suite de la distribution du 14 mars 2007, la participation proportionnelle d'ACE de 40,1 % dans le déficit accumulé d'Aéroplan SEC était de 284 M\$. ACE a conservé ce placement négatif de 284 M\$ et a constaté le montant au titre de passifs à long terme. En conséquence, la différence entre la participation nette avant et après la distribution d'un montant de 426 M\$ a été portée au crédit du surplus d'apport.

Le montant de trésorerie d'Aéroplan de 231 M\$ qui a été supprimé du bilan consolidé d'ACE à la suite de la déconsolidation d'Aéroplan est classé à titre de décaissement découlant d'activités d'investissement.

Obligation au titre des milles Aéroplan

En 2001, Air Canada a constitué Aéroplan Société en commandite à titre de société en commandite en propriété exclusive d'Air Canada, le programme de fidélisation Aéroplan étant auparavant une division d'Air Canada. Aux termes du contrat de participation et de services commerciaux (CPSC) conclu entre Air Canada et Aéroplan, Air Canada a conservé et conservera une obligation au titre des milles Aéroplan émis avant le 1^{er} janvier 2002. Aéroplan a pris en charge la responsabilité des milles accumulés depuis le 1^{er} janvier 2002.

Au 31 mars 2007, l'obligation d'Air Canada à cet égard concernait environ 13 milliards de milles, soit 137 M\$, dont une tranche de 57 M\$ est comprise dans les passifs à court terme (15 milliards de milles au total, soit 163 M\$, au 31 décembre 2006).

Les états financiers consolidés vérifiés d'ACE de 2006 tiennent compte de cette obligation dans le bilan consolidé, au titre des produits reportés Aéroplan. Puisque ACE a cessé de consolider les résultats d'Aéroplan en date du 14 mars 2007, l'obligation comparative du 31 décembre 2006 de 163 M\$ a été présentée séparément dans le bilan consolidé non vérifié du premier trimestre de 2007.

La Société a conclu diverses opérations entre apparentés avec Aéroplan après la modification de la comptabilisation de la participation d'ACE dans Aéroplan. Ces opérations, qui avaient été éliminées par suite de la consolidation, sont maintenant inscrites à la valeur d'échange. Les soldes d'opérations entre apparentés concernent principalement la prestation de services et la répartition des coûts liés à la main-d'œuvre.

Les soldes d'opérations entre apparentés avec Aéroplan qui sont attribuables à l'application des ententes commerciales et contractuelles s'établissent comme suit :

(en millions de dollars)	31 mars 2007
Débiteurs	34
Distribution à recevoir	6
	40

Suit le sommaire des produits et charges entre apparentés avec Aéroplan pour la période du 14 au 31 mars 2007.

(en millions de dollars)	Premier trimestre de 2007
Produits	
Produits tirés d'Aéroplan liés aux primes Aéroplan	38
Coût d'achat de milles Aéroplan auprès d'Aéroplan	(22)
Produits de location d'immeubles provenant des apparentés	1
	17
Charges	
Frais de gestion des centres téléphoniques et de marketing pour les services reçus d'Aéroplan	1
Recouvrement des salaires et charges sociales liés aux employés détachés auprès d'Aéroplan	(4)
	(3)

Instruments financiers

Le 1^{er} janvier 2007, Air Canada a adopté les normes comptables énoncées dans le Manuel de l'ICCA aux chapitres 3855, *Instruments financiers – comptabilisation et évaluation*, 3861, *Instruments financiers – présentation et information à fournir*, 3865, *Couvertures*, 1530, *Résultat étendu*, 3251, *Capitaux propres*, ainsi qu'à l'abrégié des délibérations 164 du Comité sur les problèmes nouveaux, *Instruments d'emprunt convertibles et autres comportant des dérivés incorporés* (« CPN-164 »). Le chapitre 3861 établit les normes de présentation des instruments financiers et des dérivés non financiers et détermine l'information qui doit être présentée au sujet de ceux-ci. L'objectif de ce chapitre est d'amener les utilisateurs des états financiers à mieux comprendre l'importance des instruments financiers à l'égard de la situation financière, du rendement et des flux de trésorerie d'une entité.

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

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

Pour les dérivés désignés comme des couvertures de flux de trésorerie en vertu de la comptabilité de couverture, l'efficacité des relations de couverture pour la période visée doit être quantifiée. La partie efficace de la variation de la juste valeur est constatée au titre des autres éléments du résultat étendu alors que la partie inefficace est portée aux produits hors exploitation. À l'échéance des dérivés liés au carburant, la partie efficace des gains et des pertes auparavant inscrite dans le cumul des autres éléments du résultat étendu est constatée dans la charge de carburant.

Incidence des modifications des méthodes comptables

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

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

Augmentation (diminution)	(en millions de dollars)
Acompte et autres actifs	23
Impôts sur les bénéfices futurs (6 M\$, déduction faite d'une provision pour moins-value de 6 M\$)	-
Charges reportées	(29)
Créditeurs et charges à payer	19
Dette à long terme et obligations au titre des contrats de location-acquisition	(30)
Intérêts minoritaires	2
Bénéfices non répartis, déduction faite des impôts de néant	10
Cumul des autres éléments du résultat étendu, déduction faite des impôts de 4 M\$	(7)

Il convient de se reporter à la note 1 afférente aux états financiers consolidés intermédiaires non vérifiés du premier trimestre de 2007 d'ACE pour de plus amples renseignements.

Comptabilisation des positions fiscales incertaines (FIN 48)

Les nouvelles normes de déclaration selon les PCGR américains du *Financial Accounting Standards Board* (FASB) sont appliquées à la Société depuis le 1^{er} janvier 2007. L'interprétation FIN 48, *Accounting for Uncertainty in Income Taxes*, de la norme 109 du FASB, intitulée *Accounting for Income Taxes*, explicite les modes de comptabilisation des positions fiscales incertaines inscrites aux états financiers d'une entreprise. Cette interprétation impose un seuil de constatation et des paramètres de mesure aux fins de la constatation dans les états financiers et de l'évaluation des positions fiscales prises ou susceptibles d'être prises dans les déclarations fiscales. L'interprétation fournit également des directives en matière de décomptabilisation, de classification, d'intérêts et pénalités, de comptabilisation dans les périodes intérimaires, de présentation de l'information et de transition. L'adoption de cette norme par la Société sera prise en compte dans le rapprochement des PCGR du Canada avec les PCGR des États-Unis pour le deuxième trimestre de 2007.

Instruments d'emprunt convertibles et autres comportant des dérivés incorporés

Le CPN-164 donne des indications sur la façon dont un émetteur de certains types d'instruments d'emprunt convertibles doit classer ces instruments à titre de passifs ou de capitaux propres, sur la question de savoir si les instruments comportent des dérivés incorporés et sur la façon dont ces instruments devraient être comptabilisés et présentés. Les indications portent également sur les incidences sur le résultat par action. Au premier trimestre de 2007, la Société a adopté les indications à l'égard des instruments financiers comptabilisés conformément au chapitre 3855. Les états financiers ne sont nullement touchés par l'adoption de ces indications.

Modifications comptables futuresInformations à fournir concernant le capital et instruments financiers – présentation et information à fournir

L'ICCA a publié trois nouvelles normes comptables : chapitre 1535, *Informations à fournir concernant le capital*, chapitre 3862, *Instruments financiers – informations à fournir*, et chapitre 3863, *Instruments financiers – présentation*. Ces nouvelles normes s'appliqueront à compter de l'exercice débutant le 1^{er} octobre 2007 ou les suivants, et la Société les adoptera le 1^{er} janvier 2008. La Société est à évaluer les répercussions de ces nouvelles normes, qui pourraient avoir une incidence notable sur ses états financiers.

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

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

Avantages sociaux futurs

Le Conseil des normes comptables (« CNC ») a publié un exposé-sondage visant la modification du chapitre 3461, *Avantages sociaux futurs*. L'exposé-sondage porte, dans certaines limites, sur les exigences en matière de constatation, d'évaluation, de présentation et d'information en ce qui a trait à la comptabilisation des avantages sociaux futurs. Plus précisément, dans son projet de texte actuel, il exigera :

- la constatation au bilan de la situation de capitalisation (soit la différence entre les actifs et les obligations) du régime d'avantages postérieurs au départ à la retraite à prestations déterminées d'une entité;
- la constatation des modifications de la situation de capitalisation dans le résultat étendu de l'exercice au cours duquel elles ont eu lieu;
- la constatation, dans le coût des prestations en résultat net, des ajustements correspondants provenant du cumul des autres éléments du résultat étendu, afin de maintenir le même résultat net présenté dans les états financiers conformément aux dispositions actuelles du chapitre 3461;
- l'évaluation des actifs et de l'obligation au titre des prestations constituées à la date du bilan, au lieu de permettre une évaluation anticipée pouvant remonter jusqu'à trois mois avant la fin de l'exercice.

Le CNC prévoit publier les modifications finales du chapitre 3461 durant la seconde moitié de 2007. Les dispositions visant la constatation et les informations connexes à fournir s'appliqueront aux exercices se terminant à partir du 31 décembre 2007 dans le cas des entreprises ayant une obligation publique de rendre des comptes. Les dispositions visant la date de mesure s'appliqueront aux exercices se terminant à partir du 31 décembre 2008.

7. RÉSULTAT D'EXPLOITATION DU PREMIER TRIMESTRE DE 2007

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 trois mois terminés le 31 mars 2007.

Non vérifié (en millions de dollars)	Premier trimestre de 2007					Total ACE
	Services Air Canada	Aéroplan ¹⁾	Jazz	ACTS	ENSE	
Produits d'exploitation						
Produits passages	2 137 \$	- \$	- \$	- \$	15 \$	2 152 \$
Produits fret	140	-	-	-	-	140
Autres produits	209	198	2	57	(133)	333
Produits externes	2 486	198	2	57	(118)	2 625
Produits intersectoriels	48	3	362	196	(609)	-
	2 534	201	364	253	(727)	2 625
Charges d'exploitation						
Salaires et charges sociales	499	17	83	86	13	698
Carburant avions	585	-	71	-	(71)	585
Locations avions	73	-	35	-	(4)	104
Redevances aéroportuaires	243	-	47	-	(47)	243
Maintenance, matières et fournitures avions	224	-	30	79	(197)	136
Communications et technologie de l'information	71	7	1	4	(7)	76
Restauration et fournitures connexes	80	-	4	-	(1)	83
Amortissement et désuétude	128	3	5	9	1	146
Commissions	59	-	-	-	-	59
Frais payés à Jazz au titre du CAC	230	-	-	-	(230)	-
Charge exceptionnelle liée à la restructuration de la main-d'œuvre	-	-	-	9	-	9
Autres charges d'exploitation	420	134	52	63	(154)	515
	2 612	161	328	250	(697)	2 654
Bénéfice d'exploitation (perte)	(78)	40	36	3	(30)	(29)
Produits (charges) hors exploitation						
Intérêts créditeurs	26	3	1	-	3	33
Intérêts débiteurs	(91)	(3)	(2)	(5)	(22)	(123)
Intérêts capitalisés	36	-	-	-	-	36
Bénéfice lié à la participation dans Aéroplan	-	-	-	-	3	3
Gain à la vente d'actifs	7	-	-	-	-	7
Gain lié aux instruments financiers	34	-	-	-	-	34
Autres produits (charges) hors exploitation	(4)	(1)	-	-	5	-
	8	(1)	(1)	(5)	(11)	(10)
Bénéfice (perte) avant intérêts minoritaires	(70)	39	35	(2)	(41)	(39)
Intérêts minoritaires	(2)	-	-	-	(21)	(23)
Gain de change	33	-	-	-	-	33
Économie (charge) d'impôts sur les bénéfices	5	-	-	-	(48)	(43)
Bénéfice (perte) de la période	(34) \$	39 \$	35 \$	(2) \$	(110) \$	(72) \$
BAIILA/BAIIA ²⁾	123	43	76	12	(33)	221
BAIILA/BAIIA ²⁾, exclusion faite des charges exceptionnelles	123	43	76	21	(33)	230

1. L'information reflète les résultats d'Aéroplan du 1^{er} janvier au 13 mars 2007. Depuis le 14 mars 2007, ACE comptabilise sa participation dans Aéroplan à la valeur de consolidation et, pour la période du 14 au 31 mars 2007, a constaté une quote-part au titre de la participation dans les produits hors exploitation, sous « Bénéfice lié à la participation dans Aéroplan » au sein du secteur des ENSE.
2. Il convient de se reporter à la section 16, Mesures financières hors PCGR, dans le présent Rapport de gestion pour obtenir un rapprochement entre le BAIILA/BAIIA et le bénéfice d'exploitation (perte), ainsi qu'entre le BAIILA/BAIIA, exclusion faite des charges exceptionnelles et le bénéfice d'exploitation (perte).

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 trois mois terminés le 31 mars 2006.

Non vérifié (en millions de dollars)	Premier trimestre de 2006					
	Services Air Canada	Aéroplan	Jazz	ACTS	ENSE	Total ACE
Produits d'exploitation						
Produits passages	2 002 \$	- \$	- \$	- \$	19 \$	2 021 \$
Produits fret	151	-	-	-	-	151
Autres produits	195	197	2	46	(128)	312
Produits externes	2 348	197	2	46	(109)	2 484
Produits intersectoriels	46	3	318	154	(521)	-
	2 394	200	320	200	(630)	2 484
Charges d'exploitation						
Salaires et charges sociales	463	18	74	81	6	642
Carburant avions	569	-	59	-	(59)	569
Locations avions	83	-	32	-	(2)	113
Redevances aéroportuaires	230	-	40	-	(40)	230
Maintenance, matières et fournitures avions	207	-	23	64	(165)	129
Communications et technologie de l'information	74	6	2	3	(7)	78
Restauration et fournitures connexes	76	-	3	-	1	80
Amortissement et désuétude	115	4	4	8	3	134
Commissions	68	-	-	-	-	68
Frais payés à Jazz au titre du CAC	206	-	-	-	(206)	-
Charge exceptionnelle liée à la restructuration de la main-d'œuvre	28	-	-	5	-	33
Autres charges d'exploitation	399	133	48	58	(168)	470
	2 518	161	285	219	(637)	2 546
Bénéfice (perte) d'exploitation	(124)	39	35	(19)	7	(62)
Produits (charges) hors exploitation						
Intérêts créditeurs	17	4	1	-	-	22
Intérêts débiteurs	(71)	(3)	(2)	(4)	(8)	(88)
Intérêts capitalisés	10	-	(1)	-	-	9
Gain de dilution lié à Jazz	-	-	-	-	220	220
Gain à la vente d'actifs	2	-	-	-	1	3
Autres produits (charges) hors exploitation	2	(1)	-	-	2	3
	(40)	-	(2)	(4)	215	169
Bénéfice (perte) avant intérêts minoritaires	(164)	39	33	(23)	222	107
Intérêts minoritaires	(4)	-	-	-	(11)	(15)
Gain de change	13	-	-	-	-	13
Économie (charge) d'impôts sur les bénéfices	29	-	-	-	(16)	13
Bénéfice (perte) de la période	(126) \$	39 \$	33 \$	(23) \$	195 \$	118 \$
BAIIALA/BAIIA¹⁾	74	43	71	(11)	8	185
BAIIALA/BAIIA¹⁾, exclusion faite des charges exceptionnelles	102	43	71	(6)	8	218

1. Il convient de se reporter à la section 16, Mesures financières hors PCGR, dans le présent Rapport de gestion pour obtenir un rapprochement entre le BAIIALA/BAIIA et le bénéfice d'exploitation (perte), ainsi qu'entre le BAIIALA/BAIIA, exclusion faite des charges exceptionnelles et le bénéfice d'exploitation (perte).

Au premier trimestre de 2007, ACE a constaté une perte d'exploitation de 29 M\$ comparativement à une perte d'exploitation de 62 M\$ au premier trimestre de 2006. Les résultats du premier trimestre de 2007 ont été touchés par la modification de la comptabilisation de la participation d'ACE dans Aéroplan en vigueur en date du 14 mars 2007, ce qui a eu pour conséquence de faire baisser le bénéfice d'exploitation consolidé d'ACE de 8 M\$ et le BAIIA de 7 M\$.

Au premier trimestre de 2007, une charge exceptionnelle liée à la restructuration de la main-d'œuvre de 9 M\$ a été constatée dans le secteur d'ACTS relativement à la réduction de l'effectif par suite de la fin d'un contrat de révision générale avec un tiers. La conclusion du plan de réduction de l'effectif est prévue pour la fin de 2007. Au premier trimestre de 2006, une charge exceptionnelle de 33 M\$ (28 M\$ dans le secteur des Services Air Canada et 5 M\$ dans le secteur d'ACTS) avait été constatée en raison d'un plan de réduction de l'effectif non syndiqué. Au quatrième trimestre de 2006, le coût estimatif de ce programme a été révisé, et conséquemment, le secteur des Services Air Canada a constaté une diminution de 8 M\$ de la charge exceptionnelle liée à la restructuration de la main-d'œuvre. Exclusion faite de ces charges exceptionnelles, les résultats d'exploitation ont augmenté de 9 M\$ par rapport à 2006.

Les charges hors exploitation se sont élevées à 10 M\$ au premier trimestre de 2007, alors que les produits hors exploitation se chiffraient à 169 M\$ au premier trimestre de 2006. Au premier trimestre de 2007, les intérêts débiteurs nets ont diminué de 3 M\$ par rapport à ceux de la même période de 2006. 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. Les produits hors exploitation comprenaient un gain de 34 M\$ lié aux ajustements de la juste valeur de certains instruments financiers dérivés conclus par Air Canada afin de gérer le risque lié aux fluctuations des prix du carburant. Depuis le 14 mars 2007, ACE comptabilise sa participation dans Aéroplan à la valeur de consolidation et a enregistré 3 M\$ au titre des produits hors exploitation au cours du premier trimestre de 2007. Le premier trimestre de 2006 comportait un gain de dilution de 220 M\$ (210 M\$ déduction faite des impôts) relativement au PAPE de Jazz.

Les gains tirés de la réévaluation d'éléments monétaires libellés en devises se chiffrent à 33 M\$ au premier trimestre de 2007 et viennent surtout de l'appréciation du dollar canadien au 31 mars 2007 par rapport au 31 décembre 2006. Ces chiffres sont comparables aux gains de change d'éléments monétaires libellés en devises de 13 M\$ constatés au premier trimestre de 2006.

Une charge d'impôts sur les bénéfices de 43 M\$ a été constatée au premier trimestre de 2007, principalement liée aux éléments non récurrents, dont les distributions spéciales des parts d'Aéroplan et de Jazz. La Société est à faire certains choix fiscaux. Une charge d'impôts sur les bénéfices futurs de 17 M\$ a été inscrite au premier trimestre de 2007 en raison d'une modification aux montants estimés indiqués dans les choix.

Le premier trimestre de 2007 s'est soldé par une perte nette de 72 M\$ ou 0,70 \$ par action diluée, contre un bénéfice net de 118 M\$ ou 1,12 \$ par action diluée pour la même période de 2006. Le premier trimestre de 2006 comportait un gain de dilution de 220 M\$ (210 M\$ déduction faite des impôts) relativement au PAPE de Jazz.

7.1. Services Air Canada

Le secteur des Services Air Canada a déclaré une perte d'exploitation de 78 M\$ pour le premier trimestre de 2007, soit une amélioration de 46 M\$ contre la perte d'exploitation de 124 M\$ enregistrée au cours de la même période de 2006. Le BAIIALA a augmenté de 49 M\$ au cours du premier trimestre de 2006. Au premier trimestre de 2006, le secteur des Services Air Canada a constaté des charges exceptionnelles liées à la restructuration de la main-d'œuvre de 28 M\$. Compte non tenu des charges exceptionnelles liées à la restructuration de la main-d'œuvre de 2006, le BAIIALA a augmenté de 21 M\$ par rapport à celui du premier trimestre de 2006.

Au premier trimestre de 2007, les produits passages réseau ont progressé de 135 M\$ ou 7 % par rapport à la période correspondante de 2006, traduisant en cela l'amélioration du rendement unitaire et du trafic à l'échelle du réseau par suite d'une hausse de la demande, ainsi que l'augmentation des suppléments carburant appliquée en 2006. Depuis le 1^{er} janvier 2007, certains frais passages accessoires, notamment les frais de modification de réservations, les frais de sélection des places et les frais d'accompagnement d'enfants, qui étaient auparavant inclus dans les autres produits, sont désormais inclus dans les produits passages. Ces frais passages accessoires se sont élevés à 11 M\$ au premier trimestre de 2007. Au premier trimestre de 2007, le

trafic s'est accru de 5 %, en regard d'une capacité de 3 % supérieure à celle de la même période de 2006, ce qui s'est traduit par une augmentation de 1,5 point du coefficient d'occupation.

Au premier trimestre de 2007, les produits fret ont diminué de 11 M\$ ou 7 % comparativement à ceux de la même période de 2006, principalement en raison de la réduction du nombre de vols d'avions-cargos à destination de l'Asie. Le trafic marchandises à l'échelle du réseau a connu une baisse de 11 %, tandis que le rendement unitaire du fret par tonne-mille payante a augmenté de 5 %, à la suite de l'incidence de devises plus vigoureuses sur les produits tirés des lignes internationales. Le déclin des produits est essentiellement attribuable à la réduction du nombre de vols d'avions-cargos à destination de l'Asie. Deux avions-cargos MD-11 nolisés étaient utilisés au premier trimestre de 2007 comparativement à trois au cours de la même période de 2006.

Au premier trimestre de 2007, les autres produits externes ont grimpé de 14 M\$ ou 7 % par rapport à la même période de 2006, essentiellement en raison de l'augmentation des ventes de forfaits terrestres de Vacances Air Canada qui a été en partie compensée par le reclassement de certains frais passages accessoires, notamment les frais de modification de réservations, les frais de sélection des places et les frais d'accompagnement d'enfants, qui sont inclus, depuis le 1^{er} janvier 2007, dans les produits passages.

Au premier trimestre de 2007, les charges d'exploitation ont augmenté de 94 M\$ ou 4 % par rapport à ceux de la même période de 2006. Le coût unitaire, mesuré en charges d'exploitation par SMO, a augmenté de 1 % par rapport au premier trimestre de 2006, principalement en raison des salaires, des frais payés à Jazz pour la capacité et de la maintenance, des matières et des fournitures des avions. Exclusion faite de la charge de carburant et de la charge exceptionnelle liée à la restructuration de la main-d'œuvre de 28 M\$ constatées au premier trimestre de 2006, le coût unitaire s'est accru de 2 % par rapport à la même période de 2006.

Les charges salariales se chiffraient à 381 M\$ au premier trimestre de 2007, en hausse de 33 M\$ ou 9 % par rapport à celles du premier trimestre de 2006, surtout en raison de la croissance de la moyenne des salaires, de l'augmentation de 6 M\$ des charges liées aux heures supplémentaires, en partie attribuable aux conditions météorologiques, et aux charges liées aux régimes d'intéressement fondés sur le rendement en 2007. Ces augmentations ont été partiellement compensées par la réduction de 501 employés équivalents temps plein (« ETP ») en moyenne ou 2 % par rapport au premier trimestre de 2006. La croissance de la moyenne des salaires est en grande partie attribuable aux augmentations salariales d'environ 1,5 % négociées dans le cadre d'un arbitrage et à la progression des salaires en fonction de l'ancienneté supplémentaire. De plus, les réductions en fonction de l'ancienneté et d'autres réductions de personnel ont gonflé, en 2007, la proportion d'employés se situant à la fin de l'échelle salariale en raison de leur ancienneté par rapport à 2006, ce qui a donné lieu à une hausse du salaire moyen par ETP au premier trimestre de 2007 par rapport à la même période de 2006.

La charge de carburant a augmenté de 16 M\$ ou 3 % au premier trimestre de 2007, principalement en raison d'une hausse de la capacité en SMO de 3 % par rapport à la période correspondante de 2006. La charge de carburant sur une base unitaire est la même que celle du premier trimestre de 2006. L'augmentation liée au trafic de 25 M\$ a été en partie contrebalancée par une baisse de 3 M\$ attribuable à la réduction du service de fret par avions-cargos MD-11. Les pertes réalisées sur des opérations de couverture de carburant et un dollar canadien légèrement plus faible comparativement au dollar américain ont fait augmenter la charge de carburant respectivement de 5 M\$ et 3 M\$. Il convient de se reporter à la section 10 du présent Rapport de gestion pour plus d'information sur les couvertures et les instruments dérivés liés au carburant. Ces augmentations ont partiellement été compensées par une diminution du prix de base moyen du carburant de 2 %, ce qui a réduit la charge de carburant de 14 M\$.

Les coûts de propriété, qui regroupent les frais de location d'avion et la charge d'amortissement et de désuétude, se sont accrus de 3 M\$ au premier trimestre de 2007. Les facteurs de l'augmentation comprennent l'ajout de 15 appareils d'Embraer au parc d'appareils en service d'Air Canada, une charge d'amortissement liée au programme de réaménagement des cabines ainsi que le reclassement de contrats de location-exploitation en contrats de location-acquisition. Les facteurs annulant en grande partie cette augmentation sont les suivants : la réduction à deux avions-cargos MD-11 nolisés au premier trimestre de 2007 comparativement à trois au cours de la même période de 2006, l'incidence des appareils rendus aux locataires et de la fin des contrats de location, la cession d'appareils CRJ-100 à Jazz en 2006, qui a eu pour effet de transférer le coût de propriété à la catégorie de charge représentée par l'achat de capacité et la baisse de la charge d'amortissement des actifs incorporels.

Au premier trimestre de 2007, les redevances aéroportuaires et de navigation se sont accrues de 13 M\$ ou 6 % par suite surtout d'une hausse de 6 % du nombre de départs ainsi que de la majoration des droits d'atterrissage et des redevances générales principalement à l'aéroport international Pearson de Toronto.

La charge liée à la maintenance, aux matières et aux fournitures pour les avions a connu une augmentation de 17 M\$ ou 8 % par rapport au premier trimestre de 2006, en raison d'une augmentation des coûts de maintenance de la flotte d'appareils à fuselage étroit d'Airbus attribuable principalement au cycle d'entretien actuel des appareils A320 d'Airbus nécessitant le remplacement des pièces du moteur à durée de vie limitée. D'autres facteurs importants de l'augmentation comprennent la hausse de la charge de maintenance liée au respect des conditions minimales de retour des appareils prévues dans les contrats de location et les provisions constituées au titre des frais futurs liés aux appareils rendus à leurs locataires dans le cadre de contrats de location à court terme. Ces hausses ont été en partie contrebalancées par une baisse des activités d'entretien moteurs des 767 de Boeing. Air Canada prévoit des hausses de la charge liée à la maintenance, aux appareils et aux fournitures pour les avions au deuxième trimestre de 2007, surtout à la suite du respect des conditions d'un certain nombre de contrats de location d'appareils devant être retournés au bailleur. La charge liée à la maintenance des avions pour la deuxième moitié de 2007 devrait ressembler à celle de 2006.

Au premier trimestre de 2007, les commissions versées ont diminué de 9 M\$ ou 13 % en regard d'une croissance de 6 % des produits passages et fret combinés par rapport au premier trimestre de 2006. Le repli des commissions versées était attribuable essentiellement à l'incidence d'un nouveau barème de commission au sein de Vacances Air Canada en 2007 et aux mesures commerciales mises en œuvre par Air Canada afin de diminuer les commissions, ce qui a plus que compensé l'augmentation liée au trafic. Les commissions, en pourcentage des produits passages et fret, sont passées de 3,2 % au premier trimestre de 2006 à 2,6 % au premier trimestre de 2007.

Les autres charges d'exploitation se sont accrues de 22 M\$ ou 6 % au premier trimestre de 2007 surtout en raison des charges accrues liées aux forfaits terrestres de Vacances Air Canada découlant de la croissance du trafic passagers.

Au premier trimestre de 2007, les frais payés à Jazz au titre du CAC de Jazz se sont élevés à 230 M\$, contre 206 M\$ pour la même période de 2006, au titre du CAC initial de Jazz. L'augmentation de 12 % est principalement attribuable à l'ajout de six avions couverts au parc d'appareils de Jazz, cinq d'entre eux étant transférés par Air Canada à Jazz, ce qui a entraîné une augmentation de 12 % des heures de vol de cale à cale, par rapport à la même période de 2006. La capacité en SMO des appareils exploités par Jazz a progressé de 13 % par rapport au premier trimestre de 2006.

Les produits hors exploitation se sont élevés à 8 M\$ au premier trimestre de 2007, alors que les charges hors exploitation se chiffraient à 40 M\$ au premier trimestre de 2006. Au premier trimestre de 2007, les intérêts débiteurs nets ont diminué de 15 M\$. Une augmentation des intérêts débiteurs de 20 M\$, 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 777 et 787 de Boeing et la hausse des intérêts créditeurs issue de soldes de caisse et de taux d'intérêt moyens plus élevés. Le secteur des Services Air Canada a constaté, au premier trimestre de 2007, des gains de 7 M\$ liés à la vente d'un immeuble et d'un avion retiré du service. Le résultat au bénéfice hors exploitation au premier trimestre de 2007 comprenait un gain de 34 M\$ relatif aux ajustements de la juste valeur de certains instruments financiers dérivés conclus par Air Canada afin de gérer le risque lié aux fluctuations des prix du carburant.

Les gains tirés de la réévaluation d'éléments monétaires libellés en devises ont atteint 33 M\$ au premier trimestre de 2007 et viennent surtout du raffermissement du dollar canadien au 31 mars 2007 par rapport au 31 décembre 2006. Ces chiffres sont comparables aux gains de 13 M\$ constatés au premier trimestre de 2006.

Une perte sectorielle de 34 M\$ a été constatée au premier trimestre de 2007, comparativement à une perte sectorielle de 126 M\$ pour la même période de 2006, soit une amélioration de 92 M\$.

7.2. Aéroplan

Tel qu'il est indiqué à la section 6 *Méthodes et estimations comptables* du présent Rapport de gestion, les résultats d'exploitation d'ACE comprennent la consolidation des activités d'Aéroplan SEC jusqu'au 14 mars 2007. Après cette date, Aéroplan est comptabilisée à la valeur de consolidation. Sur cette base comptable, ACE a constaté, dans le secteur d'Aéroplan, un bénéfice d'exploitation de 40 M\$ et, pour la période, un bénéfice de 39 M\$. Les renseignements fournis ci-après s'appuient sur les résultats publiés du premier trimestre de 2007 d'Aéroplan.

Aéroplan a constaté un bénéfice d'exploitation de 48 M\$ au premier trimestre de 2007, ce qui représente une augmentation de 9 M\$ par rapport au premier trimestre de 2006. Le BAIIA s'est amélioré de 8 M\$ comparativement au premier trimestre de 2006. Les augmentations au titre du bénéfice d'exploitation et du BAIIA s'expliquent principalement par une hausse de 19 % des milles échangés, découlant des périodes d'échange plus intenses.

Les produits d'exploitation pour le quatrième trimestre de 2007 ont augmenté de 45 M\$, ou 23 %, principalement en raison de l'intensification des périodes d'échange de milles et de l'augmentation des produits moyens cumulés constatés par mille Aéroplan, ainsi que d'une hausse de 3 M\$ au titre des produits liés aux désistements.

Les charges totales d'exploitation ont grimpé de 36 M\$ ou 22 % au premier trimestre de 2007, en raison surtout d'un bond de 30 M\$ des coûts liés aux primes, ce qui découle de l'accroissement des échanges de milles. Les autres charges d'exploitation, exclusion faite des coûts liés aux primes, ont augmenté de 6 M\$ par rapport au premier trimestre de 2006. Cette hausse s'explique par l'augmentation des coûts reliés à la technologie, attribuables à l'entretien et au soutien des systèmes mis en place vers la fin de 2006, la majoration des coûts de rémunération, les frais professionnels et de services-conseils, les dépenses d'une société inscrite en Bourse et par la hausse des coûts de publicité et de promotion par suite d'activités promotionnelles liées au lancement des campagnes publicitaires.

Un bénéfice sectoriel de 50 M\$ a été constaté par Aéroplan au premier trimestre de 2007, soit une amélioration de 39 M\$ par rapport au premier trimestre de 2006.

7.3. Jazz

Le secteur Jazz a déclaré un bénéfice d'exploitation de 36 M\$ au premier trimestre de 2007, soit une amélioration de 1 M\$ contre le bénéfice d'exploitation de 35 M\$ enregistré au cours de la même période de 2006. Le BAIIALA s'est accru de 5 M\$ par rapport au premier trimestre de 2006, surtout en raison d'une hausse de 13 % de la capacité en SMO.

Au premier trimestre de 2007, les produits d'exploitation ont progressé de 44 M\$ ou 14 % par rapport à la période correspondante de 2006 en raison de l'ajout de six avions couverts au parc d'appareils de Jazz, cinq d'entre eux étant transférés par Air Canada à Jazz, ce qui a entraîné une augmentation de 12 % des heures de vol de cale à cale ainsi qu'une majoration de 19 % des coûts refacturés à Air Canada au titre du CAC de Jazz.

Au premier trimestre de 2007, les charges d'exploitation ont augmenté de 43 M\$ ou 15 % par rapport à celles de la période correspondante de 2006. Les coûts refacturés accrus au titre du CAC de Jazz, qui comprennent la charge de carburant, les redevances de navigation et aéroportuaires ainsi que certaines dépenses liées aux services d'escale et autres dépenses, ont représenté 21 M\$ de la hausse totale des charges d'exploitation, tandis que les augmentations des coûts contrôlables ont constitué le reste de la hausse. Le coût unitaire, mesuré en charges d'exploitation par SMO, a grimpé de 4 % par rapport au premier trimestre de 2006. Le coût unitaire reflète la modification de l'éventail des parcs aériens. Exclusion faite de la charge de carburant, le coût unitaire pour le premier trimestre de 2007 est demeuré le même par rapport à la même période de 2006.

Un bénéfice sectoriel de 35 M\$ a été constaté au premier trimestre de 2007, comparativement à un bénéfice sectoriel de 33 M\$ pour la même période de 2006, soit une amélioration de 2 M\$.

7.4. ACTS

Par suite de l'acquisition d'Aeroman le 13 février 2007, les résultats d'ACTS tiennent compte de la consolidation des activités d'Aeroman après cette date, ce qui se traduit par la hausse de 1 M\$ du bénéfice d'exploitation.

Exclusion faite des charges exceptionnelles, le BAIIA d'ACTS s'élevait à 21 M\$ au premier trimestre de 2007, une augmentation de 27 M\$ par rapport à la même période de 2006. Le bénéfice d'exploitation se chiffrait à 3 M\$ au premier trimestre de 2007, soit une amélioration de 22 M\$ par rapport au premier trimestre de 2006. Les résultats d'exploitation du premier trimestre de 2007 comprennent une charge exceptionnelle de 9 M\$ liée à la réduction de l'effectif annoncée en raison de la fin d'un contrat de révision générale avec un tiers. Les résultats d'exploitation au premier trimestre de 2006 comprenaient des charges exceptionnelles non récurrentes de 11 M\$. Ces charges, constatées au titre de la charge liée à la maintenance, aux matières et aux fournitures, incluaient une charge exceptionnelle liée à la restructuration de la main-d'œuvre de 5 M\$ et des ajustements nets défavorables de 6 M\$. Le bénéfice d'exploitation, exclusion faite des charges exceptionnelles, se chiffrait à 12 M\$ au premier trimestre de 2007, contre une perte d'exploitation de 8 M\$ au premier trimestre de 2006. L'amélioration de 20 M\$ est attribuable à la croissance des produits et à l'efficacité opérationnelle.

Les produits d'exploitation s'élevaient à 253 M\$, en hausse de 53 M\$ par rapport au premier trimestre de 2006 attribuable à la croissance de la demande des types de services de ses clients ainsi qu'à des produits supplémentaires provenant de l'exploitation d'Aeroman totalisant 7 M\$. La hausse des produits d'exploitation, en particulier la croissance de clients tiers, s'explique par un changement d'orientation dans la nature des activités, passant de la révision générale à des activités plus rentables d'entretien moteurs et de maintenance des composants.

Au premier trimestre de 2007, les charges d'exploitation ont augmenté de 31 M\$ par rapport à la même période de 2006, conformément à la hausse des produits d'exploitation. Grâce à l'accent placé sur l'efficacité opérationnelle et les mesures d'économie, les ratios coûts/produits dans le cadre de l'exploitation ont été considérablement réduits comparativement aux niveaux de 2006.

Une perte sectorielle de 2 M\$ a été constatée au premier trimestre de 2007, ce qui représente une amélioration de 21 M\$ par rapport à la même période de 2006.

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

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 au moment et à la façon dont sont constatés les produits liés aux échanges de milles Aéroplan, ainsi qu'au moment 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 au moment où Air Canada et Jazz les passent en charges, c'est-à-dire une fois que les travaux sont terminés.

Par suite de la modification de la comptabilisation de la participation d'ACE dans Aéroplan, certains ajustements de consolidation liés à Aéroplan ne sont plus constatés au sein des ENSE depuis le 14 mars 2007.

Tel qu'il est indiqué à la section 6 du présent Rapport de gestion, depuis le 14 mars 2007, la participation d'ACE dans Aéroplan est comptabilisée à la valeur de consolidation. L'état consolidé des résultats du premier trimestre de 2007 comprend une quote-part de 3 M\$ tirée de la participation d'ACE dans Aéroplan.

Il convient de se reporter à la note 10 afférente aux états financiers consolidés intermédiaires non vérifiés d'ACE afin d'obtenir de plus amples renseignements.

8. GESTION FINANCIÈRE ET GESTION DU CAPITAL

Le tableau qui suit résume le bilan consolidé d'ACE en date du 31 mars 2007 et du 31 décembre 2006.

Bilan consolidé condensé (en millions de dollars)	31 mars 2007	31 décembre 2006
Actif		
Trésorerie et équivalents de trésorerie, et placements à court terme	2 430	3 178
Autres actifs à court terme	1 292	1 856
Actif à court terme	3 722	5 034
Immobilisations corporelles	6 262	5 989
Actifs incorporels	1 267	1 643
Autres actifs	682	775
	11 933	13 441
Passif		
Passif à court terme	3 232	3 948
Dette à long terme et obligations au titre des contrats de location-acquisition	3 543	3 759
Passif au titre des régimes de retraite et d'avantages complémentaires	1 814	1 876
Autres passifs à long terme	1 030	1 586
	9 619	11 169
Intérêts minoritaires	671	695
Capitaux propres	1 643	1 577
	11 933	13 441

8.1. Analyse de la situation financière
Trésorerie, équivalents de trésorerie et placements à court terme

Au 31 mars 2007, la trésorerie, les équivalents de trésorerie et les placements à court terme se chiffraient à 2 430 M\$, en baisse de 748 M\$ par rapport au 31 décembre 2006, attribuable principalement à l'exclusion de la trésorerie, des équivalents de trésorerie et des placements à court terme d'Aéroplan, qui totalisaient 644 M\$ au 31 mars 2007. Également au 31 mars 2007, la trésorerie, les équivalents de trésorerie et les placement à court terme d'ACE se chiffraient à 327 M\$.

Autres actifs et passifs

Au 31 mars 2007, d'autres actifs et passifs ont été fortement influencés par la modification de la comptabilisation de la participation d'ACE dans Aéroplan et l'adoption, au 1^{er} janvier 2007, de nouvelles normes comptables de l'ICCA relatives aux instruments financiers. Il convient de se reporter à la section 6 du présent Rapport de gestion afin d'obtenir d'autres renseignements sur la modification de la comptabilisation de la participation d'ACE dans Aéroplan et sur l'adoption des nouvelles normes comptables.

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, un montant de 345 M\$ au titre des impôts exigibles a été provisionné en 2006. Ces impôts exigibles proviennent de la cession des actifs d'impôts d'Air Canada à ACE. Ces derniers ont été récupérés à partir des actifs d'impôts futurs d'Air Canada au cours du premier trimestre de 2007. Il convient de se reporter à la note 7 afférente aux états financiers consolidés intermédiaires non vérifiés d'ACE pour un complément d'information. Par suite des distributions de parts du Fonds de revenu Aéroplan et du Fonds de revenu Jazz Air, une charge d'impôts sur les bénéfices futurs de 309 M\$ a été inscrite en capitaux propres. Il convient de se reporter à la note 9 afférente aux états financiers consolidés intermédiaires non vérifiés d'ACE pour un complément d'information.

8.2. Capital social

Au 31 mars 2007 et 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 mars 2007	Au 31 décembre 2006
Actions ordinaires émises et en circulation		
Actions à droit de vote variable de catégorie A	80 458	79 499
Actions à droit de vote de catégorie B	22 879	22 772
Total des actions ordinaires émises et en circulation	103 337	102 271
Actions ordinaires pouvant être émises		
Actions privilégiées convertibles	10 878	10 747
Obligations convertibles	10 732	7 354
Options sur actions	3 989	3 598
Total des actions ordinaires pouvant être émises	25 599	21 699
Total des actions ordinaires en circulation et pouvant être émises	128 936	123 970

Dans le cadre de la distribution de parts du Fonds de revenu Aéroplan et du Fonds de revenu Jazz Air aux porteurs d'actions d'ACE, il y a eu ajustement du taux de conversion des obligations convertibles de premier rang, à 4,25 %, échéant en 2035 (les « obligations convertibles ») en actions à droit de vote variable de catégorie A (si le porteur n'est pas canadien) ou en actions à droit de vote de catégorie B (si le porteur est canadien) par tranche de 1 000 \$ de capital d'obligations convertibles. Cette modification du taux de conversion n'a eu aucune répercussion comptable.

Par suite de la distribution du 10 janvier 2007, le taux de conversion a été ajusté de 22,2838 à 27,6987 et est en vigueur depuis le 27 janvier 2007. Par suite des distributions du 14 mars 2007, le taux de conversion a été ajusté de 27,6987 à 32,5210 et est en vigueur depuis le 31 mars 2007. Les deux ajustements sont considérés conformes à l'acte de fiducie régissant les obligations convertibles.

En conformité avec les modalités du régime d'options sur actions d'ACE, chaque distribution effectuée a provoqué un ajustement du prix d'exercice moyen pondéré et du nombre d'options en cours. En date des distributions, les ajustements ont été appliqués à toutes les options sur actions d'ACE non exercées, que les droits dont elles sont assorties aient été acquis ou non, de façon conforme à l'ajustement du taux de conversion au titre des obligations convertibles de premier rang. En ce qui a trait à la distribution du 10 janvier 2007, le prix d'exercice moyen pondéré des options et le nombre d'options en cours ont été modifiés, passant de 26,04 \$ et de 3 570 390 options à 20,95 \$ et à 4 436 644 options. Relativement à la distribution du 14 mars 2007, le prix d'exercice moyen pondéré des options et le nombre d'options en cours ont été modifiés, passant de 22,02 \$ et de 3 397 496 options à 18,76 \$ et à 3 989 011 options.

8.3. 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 mars 2007, les facilités de crédit inutilisées dont disposaient Air Canada et Jazz étaient respectivement de 400 M\$ et 35 M\$.

8.4. Flux de trésorerie consolidés

Au premier trimestre de 2007, les flux de trésorerie liés à l'exploitation ont baissé de 81 M\$, principalement à la suite de la capitalisation plus élevée, au titre des régimes de retraite, qui a été de 45 M\$, ainsi qu'à des variations défavorables dans les éléments du fonds de roulement se répercutant sur la trésorerie, surtout liées au moment où les achats des stocks de carburant ont eu lieu, partiellement contrebalancées par l'amélioration des résultats d'exploitation.

Les emprunts liés aux appareils ont atteint 112 M\$ au premier trimestre de 2007 en ce qui concerne Air Canada et ont principalement porté sur la livraison de quatre appareils d'Embraer au premier trimestre de 2007. Les paiements programmés et autres versements sur la dette et les obligations au titre des contrats de location-acquisition ont totalisé 78 M\$ au premier trimestre de 2007. La réduction des intérêts minoritaires de 36 M\$ au cours du premier trimestre de 2007 était liée au refinancement de contrats de location de cinq appareils CRJ.

Le montant de trésorerie d'Aéroparc de 231 M\$ qui a été supprimé du bilan consolidé d'ACE est classé à titre de décaissement découlant d'activités d'investissement.

Les flux de trésorerie liés aux activités d'investissement comprenaient des paiements en espèces de 53 M\$ versés dans le cadre de l'acquisition d'Aeroman et un produit de 42 M\$ tiré de la vente d'un immeuble d'Air Canada.

Les nouvelles immobilisations corporelles liées principalement au secteur des Services Air Canada ont totalisé 401 M\$ au premier trimestre de 2007. Ce montant comprend une somme de 159 M\$ liée à l'achat d'un appareil 777 de Boeing, une somme de 134 M\$ liée à l'achat de quatre appareils d'Embraer et une somme de 49 M\$ liée au programme de réaménagement des cabines des appareils et à d'autres améliorations des appareils.

8.5. Dépenses en immobilisations

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

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

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

Le 19 avril 2007, Air Canada a reçu une garantie d'emprunt de l'Export-Import Bank des États-Unis, assujettie à certaines conditions, pour les sept premiers 777 de Boeing, dont les deux premiers appareils livrés respectivement en mars et avril 2007. Les cinq autres appareils 777 de Boeing visés par cette garantie seront livrés en 2007. La garantie d'emprunt d'une durée de 12 ans couvre environ 80 % du prix de livraison des appareils, à un taux d'intérêt d'environ 5,35 %, établi en fonction des taux d'intérêt au 31 mars 2007. Air Canada a également reçu un engagement préliminaire de l'Export-Import Bank couvrant le reste des appareils 777 de Boeing dont la livraison est prévue en 2008 et les 14 appareils 787 de Boeing dont la livraison est prévue en 2010 et 2011.

Le tableau ci-après illustre les répercussions de ces modifications sur chaque exercice relativement aux dépenses en immobilisations engagées et au financement par rapport aux montants fournis dans le Rapport de gestion annuel 2006 d'ACE daté du 14 février 2007.

Services Air Canada ¹⁾	2007	2008	2009	2010	2011	Par la suite ²⁾
Augmentation (diminution) du total des dépenses en immobilisations engagées	30	(10)	(317)	78	285	3 052
Diminution (augmentation) du financement sur les dépenses en immobilisations engagées	51	-	299	-	(122)	(748)
Augmentation (diminution) du total des dépenses en immobilisations engagées, déduction faite du financement	81	(10)	(18)	78	163	2 304

1. Les montants, libellés en dollars américains, ont été convertis au cours en vigueur le 31 mars 2007 à midi, à savoir 1,1529 \$. Les prix définitifs de livraison des appareils comprennent entre autres les augmentations estimatives et les intérêts reportés sur le paiement à la livraison calculés selon le LIBOR en dollars américains à 90 jours au 31 décembre 2007.
2. Tel qu'il est décrit ci-dessus, le financement engagé supplémentaire concerne les sept appareils 787 de Boeing additionnels. Si Air Canada n'utilise pas le financement de Boeing et du motoriste pour tous les appareils 777 de Boeing, le nombre d'appareils visés par les engagements de financement passera à 31 selon les conditions énoncées ci-dessus. La période de livraison approche, et la direction s'attend à conclure des engagements de financement pour le reste des livraisons des appareils faisant l'objet de commandes fermes.

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

8.6. Gestion du risque lié au carburant – Air Canada

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

Au 31 mars 2007, Air Canada avait couvert 39 % du reste de ses besoins prévus en carburant pour 2007 et 3 % de ses besoins prévus en carburant pour 2008. Le reste de 2007 est couvert à des prix pouvant varier en moyenne de 82 \$ US à 86 \$ US le baril pour ses contrats basés sur le carburéacteur, de 73 \$ US à 81 \$ US le baril pour ses contrats basés sur le mazout et de 58 \$ US à 69 \$ US le baril pour ses contrats basés sur le brut WTI. Compte tenu de ses besoins projetés en carburant pour 2007, Air Canada avait couvert ses besoins pour les deuxième, troisième et quatrième trimestres à hauteur respectivement de 43 %, 35 % et 38 %. Au 10 mai 2007, les positions de couverture d'Air Canada sont demeurées essentiellement inchangées par rapport à celles au 31 mars 2007.

Il convient de se reporter à la section 10 du présent Rapport de gestion pour plus d'information sur les couvertures et instruments dérivés liés au carburant utilisés par la Société.

9. RÉSULTATS FINANCIERS TRIMESTRIELS

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

(en millions de dollars, sauf les montants par action)	T2	T3	T4	T1	T2	T3	T4	T1
	2005	2005	2005	2006	2006	2006	2006	2007 ²⁾
Produits d'exploitation	2 458	2 833	2 362	2 484	2 682	2 947	2 544	2 625
Charge exceptionnelle liée aux milles Aéroplan ¹⁾	-	-	-	-	-	(102)	-	-
Produits d'exploitation	2 458	2 833	2 362	2 484	2 682	2 845	2 544	2 625
Charges d'exploitation	(2 280)	(2 512)	(2 396)	(2 546)	(2 501)	(2 642)	(2 471)	(2 654)
Bénéfice d'exploitation (perte)³⁾	178	321	(34)	(62)	181	203	73	(29)
Total des produits (charges) hors exploitation, intérêts minoritaires, écart de change et impôt sur les bénéfices ⁴⁾	(9)	(50)	(68)	180	55	(100)	(122)	(43)
Bénéfice net (perte)	169	271	(102)	118	236	103	(49)	(72)
Bénéfice (perte)								
Par action – de base	1,68	2,67	(1,01)	1,15	2,32	1,01	(0,48)	(0,70)
Par action – dilué	1,50	2,33	(1,01)	1,12	2,05	0,95	(0,48)	(0,70)

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. ACE a cessé de consolider les résultats d'Aéroplan depuis le 14 mars 2007.
3. 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\$. Le premier trimestre de 2007 comporte une charge exceptionnelle liée à la restructuration de la main-d'œuvre de 9 M\$.
4. Comprend, au deuxième 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 Air. 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

Les secteurs des Services Air Canada et de Jazz connaissent généralement une hausse de la demande aux deuxième et troisième trimestres de l'année civile en raison d'un nombre plus élevé de voyageurs d'agrément qui privilégient les mois du printemps et de l'été pour leurs déplacements. Ces deux secteurs présentent des coûts en grande partie fixes qui ne varient pas proportionnellement à la demande passagers et aux coefficients d'occupation. Les premier et deuxième trimestres du secteur d'Aéroplan ont été marqués par l'intensification d'échange de milles des membres contre des certificats de prime. Le secteur d'ACTS a enregistré un ralentissement au troisième trimestre de l'année civile en raison des déplacements élevés pendant les mois de l'été, ce qui a dissuadé les transporteurs de programmer l'entretien et la maintenance des appareils pendant cette période de pointe.

10. INSTRUMENTS DÉRIVÉS ET FINANCIERS

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

Gestion du risque lié au prix du carburant

En vue de gérer le risque lié aux prix du carburéacteur, Air Canada conclut des contrats d'instruments dérivés avec des intermédiaires financiers visant la gestion de la volatilité des flux de trésorerie liés à l'exploitation. Au 31 mars 2007, Air Canada avait couvert principalement à l'aide d'options sur tunnel et de swaps une part de ses besoins prévus en carburéacteur pour les périodes de 2007 et 2008. Cependant, comme le carburéacteur (kérosène) ne se négocie pas sur un marché à terme organisé, la liquidité de cette marchandise est relativement limitée à long terme. Le pétrole brut et le mazout constituent d'autres produits utilisés comme instruments de couverture par Air Canada pour gérer le risque lié à la volatilité du prix du carburéacteur. Air Canada n'achète ni ne détient aucun instrument financier dérivé à des fins spéculatives. Il convient de se reporter à la section 8.6 du présent Rapport de gestion pour plus d'information sur la position de couverture d'Air Canada au 31 mars 2007 et au 10 mai 2007.

Air Canada a choisi d'appliquer la comptabilité de couverture et a désigné ses dérivés liés au carburant comme des couvertures de flux de trésorerie conformément au chapitre 3865 de l'ICCA, *Couvertures*. Selon la comptabilité de couverture, des parties efficaces des gains ou des pertes sur des contrats de couverture du carburant sont comptabilisées en résultat net à titre d'élément de la charge de carburant lorsque le carburéacteur couvert sous-jacent est consommé. En vertu de la politique actuelle sur la couverture du carburant d'Air Canada, l'efficacité est fonction de la mesure dans laquelle les variations de la valeur intrinsèque de l'instrument de couverture contrebalancent les variations de la valeur intrinsèque de l'élément couvert. Air Canada évalue l'efficacité des couvertures à la création de chaque couverture et sur une base régulière. L'évaluation de l'efficacité effectuée au 31 mars 2007 démontre que les contrats de couverture du carburant d'Air Canada ont été et devraient continuer d'être efficaces pour aider à compenser les variations des flux de trésorerie.

Depuis le 1^{er} janvier 2007, les éléments de couverture désignés sont présentés dans le bilan à la juste valeur et toutes les variations périodiques de la juste valeur qui sont considérées comme efficaces sont constatées au titre du cumul des autres éléments du résultat étendu, jusqu'à ce que le carburéacteur sous-jacent soit consommé. À l'échéance des dérivés liés au carburant, la partie efficace des gains et des pertes, auparavant inscrite dans le cumul des autres éléments du résultat étendu, est portée à la charge de carburant. La partie inefficace de la variation périodique de la juste valeur est constatée dans les produits (charges) hors exploitation.

Air Canada est exposée au risque que des variations périodiques de la juste valeur ne soient pas tout à fait efficaces. Comme le décrit la politique sur la couverture du carburant d'Air Canada, l'inefficacité survient lorsque la variation de la juste valeur de l'instrument dérivé ne compense pas parfaitement la variation de la valeur intrinsèque des achats prévus de carburéacteur. La partie inefficace liée à la variation de la valeur intrinsèque de l'instrument dérivé est calculée en comparant cette partie à la variation de la valeur intrinsèque d'une couverture parfaite substitutive fondée sur le prix moyen pondéré du carburant payé par Air Canada. Puisque la méthode actuellement appliquée par Air Canada ne tient pas compte des variables ayant une incidence sur la juste valeur telles que la volatilité et la valeur temporelle de l'argent, une partie importante de la variation de la juste valeur des instruments dérivés liés au carburant en cours a été constatée comme inefficace. La direction envisage de modifier sa politique de couverture liée au carburant pour d'ultérieures relations de couverture désignées en y intégrant les éléments pertinents liées à la juste valeur afin de réduire les couvertures inefficaces.

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

Si la comptabilité de couverture ne peut plus s'appliquer à une couverture, toute variation de la juste valeur de l'instrument dérivé au cours de la période est constatée au titre des produits hors exploitation. En ce qui concerne les instruments dérivés liés au carburant pour lesquels on ne peut appliquer la comptabilité de couverture, les variations de la juste valeur du dérivé lié au carburant pour la période sont constatées au titre des produits hors exploitation.

La juste valeur nette des dérivés venus à échéance pendant le premier trimestre de 2007 et réglés avec les contreparties était de 14 M\$, avec position favorable aux contreparties. Une charge de 8 M\$ a été inscrite à la charge de carburant, et correspond à la partie efficace de la juste valeur nette, soit 7 M\$, déduction faite des impôts de néant, inclus au titre du cumul des autres éléments du résultat étendu au 1^{er} janvier 2007 et 1 M\$, déduction faite des impôts de néant, au chapitre de la variation pour la période de la juste valeur pendant le premier trimestre de 2007. Au 1^{er} janvier 2007, une charge de 6 M\$ a été constatée au titre des bénéfices non répartis liés à la partie inefficace des instruments dérivés réglés au cours du premier trimestre de 2007.

Au 31 mars 2007, la juste valeur des instruments dérivés liés au carburant en cours d'Air Canada assujettis à la comptabilité de couverture était de 35 M\$, avec position favorable à Air Canada (juste valeur nette de 18 M\$ au 31 décembre 2006, avec position favorable aux contreparties). Au premier trimestre de 2007, la variation de la juste valeur des instruments dérivés en cours selon la comptabilité de couverture a entraîné un gain latent de 39 M\$. De cette somme, un montant de 6 M\$, déduction faite des impôts de 3 M\$, a été constaté au titre du cumul des autres éléments du résultat étendu et une somme de 30 M\$, au titre des autres charges hors exploitation.

Toujours au 31 mars 2007, une perte nette de 12 M\$, déduction faite des impôts de 3 M\$, est constatée dans le cumul des autres éléments du résultat étendu relativement aux pertes et gains latents sur les instruments dérivés liés au carburant en cours. Les pertes latentes, montant net, devraient se matérialiser au fur et à mesure que les contrats viendront à échéance, pendant le reste de 2007 et au début de 2008.

La variation de la juste valeur des instruments dérivés en cours est constatée pour chaque période visée et, en raison de la méthode d'évaluation comptable, il est prévu qu'une variabilité continue soit constatée dans les états consolidés des résultats et du résultat étendu. Ces résultats découlent de légères différences de relation des produits liés au pétrole brut et du prix moyen pondéré du carburéacteur payé par Air Canada et des différences entre les variations de la valeur intrinsèque et la juste valeur des instruments dérivés.

Gestion du risque de change

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

Participation dans US Airways

Le placement en titres de US Airways Group, Inc. (« US Airways ») détenu par ACE est classé en tant que titres disponibles à la vente, et la variation de la juste valeur pendant la période a été traitée comme une charge de 4 M\$, déduction faite des impôts de 1 M\$, dans les autres éléments du résultat étendu du premier trimestre de 2007. Au 31 mars 2007, un montant de 15 M\$, déduction faite des impôts, lié au gain latent inhérent à la participation est inclus dans le cumul des autres éléments du résultat étendu. En date du 10 mai 2007, la Société détenait toujours un demi-million d'actions de US Airways, ce qui représente moins de 1 % des capitaux propres de US Airways.

11. ARRANGEMENTS HORS BILAN

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

Exclusion faite des instruments dérivés dont il est question à la section 10 du présent Rapport de gestion, aucun changement important n'a été apporté aux arrangements hors bilan par rapport aux renseignements présentés dans le Rapport de gestion annuel 2006 d'ACE daté du 14 février 2007.

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

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

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

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

Il n'y a eu aucun changement apporté aux contrôles internes à l'égard de l'information financière d'ACE au cours du trimestre terminé le 31 mars 2007, qui aurait eu une incidence importante ou qui aurait été raisonnablement susceptible d'avoir une incidence importante sur les contrôles internes à l'égard de l'information financière.

13. OBLIGATIONS DE CAPITALISATION AU TITRE DES RÉGIMES DE RETRAITE

Les renseignements sur les obligations de capitalisation au titre des régimes de retraite d'Air Canada sont présentés à la section 9.7 du Rapport de gestion annuel 2006 d'ACE daté du 14 février 2007. En ce qui concerne les régimes agréés canadiens, les renseignements présentés étaient fondés sur l'évaluation actuarielle du 1^{er} janvier 2006. Air Canada prévoit annoncer les projections fondées sur l'évaluation actuarielle du 1^{er} janvier 2007 à l'égard de ses obligations de capitalisation au titre des régimes de retraite pour les exercices 2007 à 2011 dans son Rapport de gestion du deuxième trimestre de 2007. Par suite d'une expérience de placement favorable et des cotisations patronales au titre de services passés en 2006, le déficit de solvabilité au titre des régimes de retraite agréés au 1^{er} janvier 2007 devrait diminuer 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.

14. ESTIMATIONS COMPTABLES CRITIQUES

Le Rapport de gestion annuel 2006 d'ACE daté du 14 février 2007 contient des renseignements sur les estimations comptables critiques d'ACE, notamment les hypothèses formulées à l'égard des prestations de retraite et des avantages complémentaires.

Par comparaison aux estimations présentées à ce moment, aucun changement important n'a été apporté aux estimations comptables critiques.

15. FACTEURS DE RISQUE

La section *Facteurs de risque* du Rapport de gestion annuel 2006 d'ACE daté du 14 février 2007 contient une description détaillée des facteurs de risque auxquels s'exposent ACE et ses filiales. La Société n'est au courant d'aucun autre changement important à apporter aux facteurs de risque de la Société que ceux présentés à ce moment.

16. MESURES FINANCIÈRES HORS PCGR
BIIIALA/BAIIA

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

(en millions de dollars)	Premier trimestre de 2007	Premier trimestre de 2006	Variation (en \$)
Services Air Canada			
Perte d'exploitation selon les PCGR	(78)	(124)	46
Rajouter :			
Locations avions	73	83	(10)
Amortissement et désuétude	128	115	13
BIIIALA	123	74	49
Rajouter :			
Charge exceptionnelle liée à la restructuration de la main-d'œuvre	-	28	(28)
BIIIALA, avant les charges exceptionnelles	123	102	21
Aéroplan¹⁾			
Bénéfice d'exploitation selon les PCGR	40	39	1
Rajouter :			
Amortissement et désuétude	3	4	(1)
BAIIA	43	43	-
Jazz			
Bénéfice d'exploitation selon les PCGR	36	35	1
Rajouter :			
Locations avions	35	32	3
Amortissement et désuétude	5	4	1
BIIIALA	76	71	5
ACTS			
Bénéfice d'exploitation (perte) selon les PCGR	3	(19)	22
Rajouter :			
Amortissement et désuétude	9	8	1
BAIIA	12	(11)	23
Rajouter :			
Charge exceptionnelle liée à la restructuration de la main-d'œuvre	9	5	4
BAIIA, avant les charges exceptionnelles	21	(6)	27

1. L'information reflète les résultats d'Aéroplan du 1^{er} janvier au 13 mars 2007. ACE a cessé de consolider les résultats d'Aéroplan depuis le 14 mars 2007.

(en millions de dollars)	Premier trimestre de 2007	Premier trimestre de 2006	Variation (en \$)
Total consolidé			
Perte d'exploitation selon les PCGR	(29)	(62)	33
Rajouter :			
Locations avions	104	113	(9)
Amortissement et désuétude	146	134	12
BAIIALA	221	185	36
Rajouter :			
Charge exceptionnelle liée à la restructuration de la main-d'œuvre	9	33	(24)
BAIIALA, avant les charges exceptionnelles	230	218	12

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

ACE se sert du bénéfice d'exploitation (perte), exclusion faite de la charge exceptionnelle liée à la restructuration de la main-d'œuvre pour mesurer le rendement de son exploitation au titre de ses activités continues sans égard aux effets de cette charge exceptionnelle. Les résultats financiers d'ACE, ainsi que ceux 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 à la restructuration de la main-d'œuvre fait référence au plan de réduction de l'effectif non syndiqué annoncé en février 2006 et à la réduction de l'effectif par suite de la fin d'un contrat de révision générale avec un tiers. Les charges exceptionnelles ne reflètent pas le rendement financier d'ACE.

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

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

(en millions de dollars)	Premier trimestre de 2007	Premier trimestre de 2006	Variation (en \$)
Services Air Canada			
Perte d'exploitation selon les PCGR	(78)	(124)	46
Rajouter :			
Charge exceptionnelle liée à la restructuration de la main-d'œuvre	-	28	(28)
Perte d'exploitation, exclusion faite de la charge exceptionnelle liée à la restructuration de la main-d'œuvre	(78)	(96)	18
(en millions de dollars)	Premier trimestre de 2007	Premier trimestre de 2006	Variation (en \$)
ACTS			
Bénéfice d'exploitation (perte) selon les PCGR	3	(19)	22
Rajouter :			
Charge exceptionnelle liée à la restructuration de la main-d'œuvre	9	5	4
Bénéfice d'exploitation (perte), exclusion faite de la charge exceptionnelle liée à la restructuration de la main-d'œuvre	12	(14)	26

(en millions de dollars)	Premier trimestre de 2007	Premier trimestre de 2006	Variation (en \$)
ACE			
Perte d'exploitation selon les PCGR	(29)	(62)	33
Rajouter :			
Charge exceptionnelle liée à la restructuration de la main-d'œuvre	9	33	(24)
Perte d'exploitation, exclusion faite de la charge exceptionnelle liée à la restructuration de la main-d'œuvre	(20)	(29)	9