

# ACE AVIATION

## Rapport de gestion Deuxième trimestre de 2007



Le 9 août 2007

<b>TABLE DES MATIÈRES</b>
---------------------------

<b>1.</b>	<b>AVANT-PROPOS.....</b>	<b>1</b>
<b>2.</b>	<b>MISE EN GARDE CONCERNANT LES ÉNONCÉS PROSPECTIFS.....</b>	<b>1</b>
<b>3.</b>	<b>GLOSSAIRE .....</b>	<b>2</b>
<b>4.</b>	<b>SECTEURS .....</b>	<b>3</b>
<b>5.</b>	<b>ÉVÉNEMENTS RÉCENTS IMPORTANTS.....</b>	<b>4</b>
<b>6.</b>	<b>MÉTHODES ET ESTIMATIONS COMPTABLES .....</b>	<b>6</b>
<b>7.</b>	<b>RÉSULTATS D'EXPLOITATION DU DEUXIÈME TRIMESTRE DE 2007 .....</b>	<b>11</b>
7.1.	AIR CANADA .....	13
7.2.	AÉROPLAN.....	15
7.3.	JAZZ.....	16
7.4.	ACTS .....	16
7.5.	ÉLÉMENTS NON SECTORIELS ET ÉLIMINATIONS (« ENSE »).....	17
<b>8.</b>	<b>RÉSULTATS D'EXPLOITATION – SEMESTRE TERMINÉ LE 30 JUIN 2007.....</b>	<b>18</b>
8.1.	AIR CANADA .....	21
8.2.	AÉROPLAN.....	23
8.3.	JAZZ.....	23
8.4.	ACTS .....	24
8.5.	ÉLÉMENTS NON SECTORIELS ET ÉLIMINATIONS (« ENSE »).....	24
<b>9.</b>	<b>GESTION FINANCIÈRE ET GESTION DU CAPITAL .....</b>	<b>25</b>
9.1.	ANALYSE DE LA SITUATION FINANCIÈRE.....	25
9.2.	CAPITAL SOCIAL .....	26
9.3.	LIQUIDITÉS ET FONDS DE ROULEMENT .....	26
9.4.	FLUX DE TRÉSORERIE CONSOLIDÉS .....	27
9.5.	DÉPENSES EN IMMOBILISATIONS.....	27
9.6.	STRATÉGIE RELATIVE AU PARC AÉRIEN D'AIR CANADA.....	28
9.7.	OBLIGATIONS DE CAPITALISATION AU TITRE DES RÉGIMES DE RETRAITE D'AIR CANADA.....	29
9.8.	GESTION DU RISQUE LIÉ AU CARBURANT – AIR CANADA.....	30
<b>10.</b>	<b>RÉSULTATS FINANCIERS TRIMESTRIELS.....</b>	<b>31</b>
<b>11.</b>	<b>INSTRUMENTS DÉRIVÉS ET FINANCIERS .....</b>	<b>32</b>
<b>12.</b>	<b>ARRANGEMENTS HORS BILAN .....</b>	<b>33</b>
<b>13.</b>	<b>CONTRÔLES ET PROCÉDURES.....</b>	<b>34</b>
<b>14.</b>	<b>ESTIMATIONS COMPTABLES CRITIQUES .....</b>	<b>34</b>
<b>15.</b>	<b>FACTEURS DE RISQUE .....</b>	<b>34</b>
<b>16.</b>	<b>MESURES FINANCIÈRES HORS PCGR .....</b>	<b>35</b>

**1. AVANT-PROPOS**

Gestion ACE Aviation Inc. (« ACE »), qui a été constituée en société le 29 juin 2004, est une société de portefeuille chapeautant plusieurs sociétés du secteur du transport aérien. ACE exerce ses activités dans quatre secteurs isolables : Air Canada (auparavant « Services Air Canada »), Aéroplan Société en commandite (« Aéroplan » ou « Aéroplan SEC ») jusqu'au 14 mars 2007, Jazz Air SEC (« Jazz ») jusqu'au 24 mai 2007 et ACTS SEC (« ACTS »). Il convient de se reporter à la section 6 du présent Rapport de gestion pour obtenir un complément d'information.

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 deuxième trimestre de 2007 d'ACE, les états financiers annuels consolidés vérifiés et les notes y afférentes d'ACE et le 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 fait état des principaux risques auxquels s'exposent ACE et ses filiales dans le cours normal de leurs activités commerciales. Il convient également de se reporter à la section 15 du présent Rapport de gestion.

À moins d'indication contraire, le présent Rapport de gestion est à jour au 9 août 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 deuxième 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, il convient de se reporter au site de SEDAR au [www.sedar.com](http://www.sedar.com), d'EDGAR au [www.sec.gov/edgar.shtml](http://www.sec.gov/edgar.shtml) ou d'ACE au [www.aceaviation.com](http://www.aceaviation.com).

**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 tels que *prévoir*, *projeter*, *peut*, *planifier*, *devrait*, de verbes au futur et au conditionnel et d'autres termes semblables, notamment à la mention de certaines hypothèses.

Comme, de par leur nature, les énoncés prospectifs partent d'hypothèses, ils sont soumis à d'importants risques et incertitudes. Toute prévision ou projection n'est donc pas entièrement assurée en raison, notamment, de la survenance possible d'événements externes ou de l'incertitude qui caractérise le secteur. Les résultats qui y sont présentés peuvent donc différer sensiblement des résultats réels en raison de divers facteurs, dont les prix de l'énergie, les conditions du secteur, du marché et de l'économie en général, les conflits armés, les attentats terroristes, l'évolution de la demande en fonction du caractère saisonnier du secteur, la capacité de réduire les coûts d'exploitation et l'effectif, les relations de travail, les négociations collectives ou les conflits de travail, les questions de retraite, les taux de change et d'intérêt, l'évolution de la législation, des nouveautés ou procédures réglementaires ainsi que les litiges en cours et futurs avec des tiers, 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 et à la section 15 du présent Rapport de gestion. Les énoncés prospectifs du présent Rapport de gestion représentent les attentes de la Société en date de celui-ci et ils peuvent changer après cette date. Toutefois, la Société n'a ni l'intention ni l'obligation d'actualiser ou de réviser ces énoncés à la lumière de nouveaux éléments d'information ou d'événements futurs ou pour quelque autre motif, sauf si elle y est tenue en vertu de la réglementation en matière de valeurs mobilières applicable.

**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<sup>er</sup> 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

Le tableau qui suit présente une liste descriptive des sociétés du secteur du transport aérien d'ACE au 30 juin 2007.

Secteur	Sociétés en exploitation	Participation
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 %
Aéropian	<p>Aéropian (TSX : AER.UN) est le principal programme de marketing de fidélisation du Canada. Aéropian 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 Aéropian SEC est détenue de façon indirecte grâce à ses parts du Fonds de revenu Aéropian. Il convient de se reporter à la section <i>Événements récents importants</i> à ce sujet.</p>	31,1 %
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 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>	49,0 %
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 environ 5 % de la participation totale en capital. Le 22 juin 2007, ACE a annoncé qu'elle avait convenu de vendre 70 % de sa participation dans ACTS. 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 semestre 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. L'échange a été réalisé aux fins d'une réorganisation interne.

Le 14 mars 2007, les porteurs d'actions d'ACE ont reçu 20 272 917 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.

Le 24 mai 2007, les porteurs d'actions d'ACE ont reçu 18 millions de parts du Fonds de revenu Aéroplan, ce qui représentait 0,157 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 21,50 \$ des parts du Fonds de revenu Aéroplan à la TSX le 24 mai 2007, la distribution a été évaluée à environ 387 M\$ ou 3,39 \$ par action d'ACE.

En date du 9 août 2007, ACE détient une participation indirecte de 31,1 % 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 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 contre 47 226 920 parts du Fonds de revenu Jazz Air. L'échange a été réalisé aux fins d'une réorganisation interne.

Le 24 mai 2007, les porteurs d'actions d'ACE ont reçu 12 millions de parts du Fonds de revenu Jazz Air, ce qui représentait 0,105 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 8,26 \$ des parts du Fonds de revenu Jazz Air à la TSX le 24 mai 2007, la distribution a été évaluée à environ 99 M\$ ou 0,87 \$ par action d'ACE.

En date du 9 août 2007, ACE détient une participation indirecte de 49,0 % dans Jazz grâce à ses parts du Fonds de revenu Jazz Air. 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 Jazz.

**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 ») d'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 ACE.

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. À la suite de l'émission de l'action échangeable, ACE a accepté le transfert des droits de Grupo TACA à un apparenté de Grupo TACA. 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 actuellement à ce qu'elle représente jusqu'à environ 5 % de la participation en capital dans ACTS SEC. 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.

Le 22 juin 2007, ACE a annoncé qu'elle avait convenu de vendre 70 % de sa participation dans ACTS SEC à un consortium composé de la société de placement privée Sageview Capital LLC, ainsi que de KKR Private Equity Investors, L.P., le fonds coté en bourse de Kohlberg Kravis Roberts & Co. (« KKR »). ACE conservera une participation de 30 % dans ACTS, sous réserve des droits de TACA susmentionnés qui pourraient réduire à environ 25 % la participation d'ACE. Air Canada demeurera la principale cliente d'ACTS. La valeur globale d'ACTS sur laquelle se fonde la transaction a été établie à environ 975 M\$, exclusion faite de la trésorerie et de l'endettement. La transaction devrait pouvoir se conclure au cours du troisième trimestre de 2007, sous réserve des conditions habituelles de clôture et des autorisations réglementaires. Le produit net que devrait recevoir ACE sera confirmé à la conclusion de la transaction, après confirmation des derniers ajustements, notamment l'achat par ACTS d'un bâtiment d'Air Canada au coût de 28 M\$, le règlement du droit octroyé à Grupo TACA, des dépenses de clôture et à d'autres questions liées au financement. La valeur implicite de l'entreprise établie à 975 M\$ comprend la valeur des billets intersociétés de 200 M\$ et de 17 M\$ qu'ACTS doit verser respectivement à ACE et à Air Canada et qui seront réglés à la conclusion de la transaction.

Il convient de se reporter aux notes 12 et 13 afférentes aux états financiers consolidés intermédiaires du deuxième trimestre de 2007 d'ACE pour de plus amples renseignements.

**Placement dans US Airways**

Au deuxième trimestre de 2007, la Société a cédé 0,249 million d'actions de sa participation dans US Airways Group, Inc. (« US Airways »). Le produit net tiré de la vente s'est élevé à 8 M\$ (8 M\$ US). Par suite de cette opération, la Société a enregistré un gain de 4 M\$ avant impôts (3 M\$ après impôts).

Au 30 juin 2007, la Société détenait toujours 0,251 million d'actions de US Airways, soit une valeur de marché de 8 M\$ (8 M\$ US).

Après le 30 juin 2007, la Société a vendu les 0,251 million d'actions restantes de sa participation dans US Airways. Le produit net tiré de la vente s'est élevé à 8 M\$ (8 M\$ US). Au troisième trimestre de 2007, la Société enregistrera un gain de 4 M\$ avant impôts (3 M\$ après impôts) par suite de cette opération.

**6. MÉTHODES ET ESTIMATIONS COMPTABLES**

Les états financiers consolidés intermédiaires non vérifiés et les notes y afférentes du deuxième 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. Les exceptions importantes comprennent la modification apportée à la participation d'ACE dans Aéroplan en vigueur depuis le 14 mars 2007, la modification apportée à la comptabilisation de la participation d'ACE dans Jazz en vigueur depuis le 24 mai 2007 et l'adoption, le 1<sup>er</sup> 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 deuxième trimestre de 2007 d'ACE, figure ci-après.

**Comptabilisation d'Aéroplan**

Le 14 mars 2007, par suite de la distribution spéciale des parts du Fonds de revenu Aéroplan 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. Après cette date, la participation d'ACE dans Aéroplan est comptabilisée à la valeur de consolidation. L'état consolidé des résultats d'ACE comprend une quote-part de 20 M\$ au titre de la participation dans Aéroplan, ce qui représente les résultats d'exploitation après la date de distribution (17 M\$ pour le deuxième trimestre de 2007).

Le bilan consolidé d'ACE en date du 30 juin 2007 ne reflète pas la situation financière d'Aéroplan SEC. Le bilan consolidé comparatif 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. La distribution de parts d'Aéroplan du 24 mai 2007 a donné lieu à une réduction d'un placement négatif dans Aéroplan de 63 M\$, à un crédit du surplus d'apport de 57 M\$ au deuxième trimestre de 2007 et à une baisse des intérêts débiteurs de 6 M\$, ce qui s'est traduit par la constatation d'un montant de 483 M\$ porté au total du surplus d'apport pour le semestre terminé le 30 juin 2007.

La répercussion sur les flux de trésorerie entraînée par la déconsolidation de Aéroplan par ACE était de 231 M\$. Il s'agit du montant de trésorerie d'Aéroplan qui a été supprimé du bilan consolidé d'ACE à la suite de la déconsolidation d'Aéroplan au premier trimestre de 2007 et qui a été classé à titre de décaissement découlant d'activités d'investissement dans l'état consolidé des flux de trésorerie d'ACE.

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 entre Air Canada et Aéroplan s'établissent comme suit :

(en millions de dollars)	30 juin 2007
Débiteurs	25
	<b>25</b>

Suit le sommaire des produits et charges entre apparentés d'Air Canada avec Aéroplan, pour le trimestre terminé le 30 juin 2007 et la période du 14 mars 2007 au 30 juin 2007 :

(en millions de dollars)	Trimestre terminé le 30 juin 2007	Période du 14 mars 2007 au 30 juin 2007
<b>Produits</b>		
Produits tirés d'Aéroplan liés aux primes Aéroplan	91	129
Coût d'achat de milles Aéroplan auprès d'Aéroplan	(62)	(84)
Produits de location d'immeubles provenant des apparentés	4	5
	<b>33</b>	<b>50</b>
<b>Charges</b>		
Frais de gestion et de marketing des centres téléphoniques pour les services reçus d'Aéroplan	1	2
Recouvrement des salaires et charges sociales liés aux employés détachés auprès d'Aéroplan	(13)	(17)
	<b>(12)</b>	<b>(15)</b>

### Obligation au titre des milles Aéroplan

En 2001, Air Canada a constitué Aéroplan en société en commandite dont elle détenait la propriété exclusive. Jusque-là, le programme de fidélisation Aéroplan représentait une division d'Air Canada. Aux termes du contrat de participation et de services commerciaux (CPSC) conclu entre Air Canada et Aéroplan, Air Canada a conservé et conservera une obligation au titre des milles Aéroplan émis avant le 1<sup>er</sup> janvier 2002. Aéroplan a pris en charge la responsabilité des milles accumulés depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2002.

Au 30 juin 2007, l'obligation d'Air Canada à cet égard concernait environ 10 milliards de milles, soit 116 M\$, dont une tranche de 59 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 intermédiaire non vérifié du deuxième trimestre de 2007.

### **Comptabilisation de Jazz**

Par suite de la distribution spéciale par ACE des parts du Fonds de revenu Jazz Air le 24 mai 2007, les résultats et la situation financière de la Société reflètent la consolidation des activités de Jazz uniquement jusqu'au 24 mai 2007. Après cette date, la participation d'ACE dans Jazz est comptabilisée à la valeur de consolidation. L'état consolidé des résultats d'ACE comprend une quote-part de 7 M\$ au titre de la participation dans Jazz, ce qui représente les résultats d'exploitation après la distribution du 24 mai 2007.

Le bilan consolidé d'ACE en date du 30 juin 2007 ne reflète pas la situation financière de Jazz. Le bilan consolidé comparatif du 31 décembre 2006 comprenait les éléments suivants :

- trésorerie et éléments de trésorerie de 135 M\$ et autres actifs à court terme de 109 M\$;
- actifs à long terme de 239 M\$;
- passifs à court terme de 213 M\$;
- dette à long terme de 115 M\$;
- autres passifs à long terme de 71 M\$.

Au 24 mai 2007, la participation nette d'ACE dans Jazz représentait 42 M\$.

La répercussion sur les flux de trésorerie entraînée par la déconsolidation de Jazz par ACE était de 138 M\$. Il s'agit du montant de trésorerie de Jazz qui a été supprimé du bilan consolidé d'ACE à la suite de la déconsolidation de Jazz au deuxième trimestre de 2007 et qui est classé à titre de décaissement découlant d'activités d'investissement dans l'état consolidé des flux de trésorerie.

La Société a conclu diverses opérations entre apparentés avec Jazz après la modification de la comptabilisation de la participation d'ACE dans Jazz. 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 Jazz qui sont attribuables à l'application des ententes commerciales et contractuelles s'établissent comme suit :

(en millions de dollars)	30 juin 2007
Débiteurs	107
Créditeurs	(77)
	30

Suit le sommaire des produits et charges entre apparentés avec Jazz, pour la période du 24 mai 2007 au 30 juin 2007 :

(en millions de dollars)	Période du 24 mai au 30 juin 2007
<b>Produits</b>	
Produits tirés de services généraux et autres services (Air Canada)	6
Produits liés à la maintenance de Jazz (ACTS)	3
Produits tirés de la location d'immeubles de Jazz (Air Canada)	1
	<b>10</b>
<b>Charges (Air Canada)</b>	
Charges liées au contrat d'achat de capacité conclu avec Jazz	76
Charges refacturées de Jazz au titre de la charge de carburant	29
Charges refacturées de Jazz au titre de redevances aéroportuaires	17
Charges refacturées de Jazz au titre d'autres charges	2
Autres charges liées à Jazz	1
	<b>125</b>

## Instruments financiers

Le 1<sup>er</sup> 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 précise quelle est l'information à fournir à leur sujet. L'objectif de ce chapitre est d'amener les utilisateurs des états financiers à mieux comprendre l'importance des instruments financiers à l'égard de la situation financière, du rendement et des flux de trésorerie d'une entité.

Les 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, 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.

<b>Augmentation (diminution)</b>	<b>(en millions de dollars)</b>
Acomptes 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	4
Bénéfices non répartis, déduction faite des impôts	8
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 deuxième 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<sup>er</sup> janvier 2007. L'interprétation FIN 48, *Accounting for Uncertainty in Income Taxes*, du FASB 109, *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. Il convient de se reporter à la note 16 afférente aux états financiers consolidés intermédiaires non vérifiés du deuxième trimestre de 2007 d'ACE pour de plus amples renseignements.

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

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

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

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

### 7. RÉSULTATS D'EXPLOITATION DU DEUXIÈME 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 le trimestre terminé le 30 juin 2007.

Non vérifié (en millions de dollars)	Deuxième trimestre de 2007				Total ACE
	Air Canada	Jazz <sup>2)</sup>	ACTS	ENSE	
<b>Produits d'exploitation</b>					
Produits passages	2 336 \$	- \$	- \$	- \$	2 336 \$
Produits fret	135	-	-	-	135
Autres produits	118	1	56	13	188
Produits externes	2 589	1	56	13	2 659
Produits intersectoriels	46	248	202	(496)	-
	<b>2 635</b>	<b>249</b>	<b>258</b>	<b>(483)</b>	<b>2 659</b>
<b>Charges d'exploitation</b>					
Salaires et charges sociales	475	56	90	5	626
Carburant avions	636	54	-	(53)	637
Locations avions	71	22	-	(2)	91
Redevances aéroportuaires et de navigation	257	33	-	(34)	256
Maintenance, matières et fournitures avions	205	20	79	(183)	121
Communications et technologies de l'information	67	1	4	(3)	69
Restauration et fournitures connexes	78	2	-	1	81
Amortissement et désuétude	136	4	11	(2)	149
Commissions	51	-	-	-	51
Contrat d'achat de capacité conclu avec Jazz	232	-	-	(156)	76
Charge exceptionnelle liée à la restructuration de la main-d'œuvre	-	-	6	-	6
Autres charges d'exploitation	339	31	59	(29)	400
	<b>2 547</b>	<b>223</b>	<b>249</b>	<b>(456)</b>	<b>2 563</b>
<b>Bénéfice d'exploitation (perte)</b>	<b>88</b>	<b>26</b>	<b>9</b>	<b>(27)</b>	<b>96</b>
<b>Produits (charges) hors exploitation</b>					
Intérêts créditeurs	23	1	-	4	28
Intérêts débiteurs	(86)	(1)	(5)	(4)	(96)
Intérêts capitalisés	28	-	-	-	28
Bénéfice d'Aéroplan lié aux placements comptabilisés à la valeur de consolidation <sup>1)</sup>	-	-	-	17	17
Bénéfice de Jazz lié aux placements comptabilisés à la valeur de consolidation <sup>2)</sup>	-	-	-	7	7
Gain à la vente d'actions de US Airways	-	-	-	4	4
Gain à la cession d'actifs	14	-	-	-	14
Perte relative aux instruments financiers	(6)	-	-	-	(6)
Autres produits (charges) hors exploitation	(6)	1	-	4	(1)
	(33)	1	(5)	32	(5)
<b>Bénéfice avant les éléments suivants</b>	<b>55</b>	<b>27</b>	<b>4</b>	<b>5</b>	<b>91</b>
Intérêts minoritaires	(4)	-	-	(52)	(56)
Gain de change	160	-	(1)	(1)	158
Charge d'impôts sur les bénéfices	(56)	-	-	(19)	(75)
<b>Bénéfice (perte) de la période</b>	<b>155 \$</b>	<b>27 \$</b>	<b>3 \$</b>	<b>(67) \$</b>	<b>118 \$</b>
<b>BIIIALA/BAIIA<sup>3)</sup></b>	<b>295</b>	<b>52</b>	<b>20</b>	<b>(31)</b>	<b>336</b>
<b>BIIIALA/BAIIA<sup>3)</sup>, exclusion faite des charges exceptionnelles</b>	<b>295</b>	<b>52</b>	<b>26</b>	<b>(31)</b>	<b>342</b>

1. ACE comptabilise sa participation dans Aéroplan à la valeur de consolidation et, pour le deuxième trimestre de 2007, a constaté une quote-part au titre de la participation dans les produits hors exploitation, sous « Bénéfice d'Aéroplan lié aux placements comptabilisés à la valeur de consolidation<sup>1)</sup> » au sein du secteur des ENSE.

2. L'information reflète les résultats de Jazz du 1<sup>er</sup> avril au 23 mai 2007. Depuis le 24 mai 2007, ACE comptabilise sa participation dans Jazz à la valeur de consolidation et, pour la période comprise entre le 24 mai et le 30 juin 2007, a constaté une quote-part au titre de la participation dans les produits hors exploitation, sous « Bénéfice de Jazz lié aux placements comptabilisés à la valeur de consolidation » au sein du secteur des ENSE.

3. 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 BIIIALA/BAIIA et le bénéfice d'exploitation (perte), ainsi qu'entre le BIIIALA/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 le trimestre terminé le 30 juin 2006.

Non vérifié (en millions de dollars)	Deuxième trimestre de 2006					Total ACE
	Air Canada	Aéroplan	Jazz	ACTS	ENSE	
<b>Produits d'exploitation</b>						
Produits passages	2 262 \$	- \$	- \$	- \$	26 \$	2 288 \$
Produits fret	152	-	-	-	-	152
Autres produits	121	181	2	55	(117)	242
Produits externes	2 535	181	2	55	(91)	2 682
Produits intersectoriels	41	2	338	171	(552)	-
	<b>2 576</b>	<b>183</b>	<b>340</b>	<b>226</b>	<b>(643)</b>	<b>2 682</b>
<b>Charges d'exploitation</b>						
Salaires et charges sociales	449	20	77	83	7	636
Carburant avions	631	-	71	-	(71)	631
Locations avions	83	-	33	-	(3)	113
Redevances aéroportuaires et de navigation	245	-	43	-	(43)	245
Maintenance, matières et fournitures avions	189	-	22	67	(160)	118
Communications et technologies de l'information	64	6	2	4	(7)	69
Restauration et fournitures connexes	79	-	4	-	(1)	82
Amortissement et désuétude	118	4	7	7	4	140
Commissions	59	-	-	-	-	59
Contrat d'achat de capacité conclu avec Jazz	215	-	-	-	(215)	-
Autres charges d'exploitation	331	122	45	64	(154)	408
	<b>2 463</b>	<b>152</b>	<b>304</b>	<b>225</b>	<b>(643)</b>	<b>2 501</b>
<b>Bénéfice d'exploitation (perte)</b>	<b>113</b>	<b>31</b>	<b>36</b>	<b>1</b>	<b>-</b>	<b>181</b>
<b>Produits (charges) hors exploitation</b>						
Intérêts créditeurs	20	4	1	-	4	29
Intérêts débiteurs	(76)	(4)	(2)	(4)	(5)	(91)
Intérêts capitalisés	13	-	-	-	-	13
Gain à la vente d'actions de US Airways	-	-	-	-	100	100
Gain à la cession d'actifs	1	-	-	-	-	1
Perte relative aux instruments financiers	(1)	-	-	-	-	(1)
Autres produits (charges) hors exploitation	(3)	1	-	(1)	4	1
	<b>(46)</b>	<b>1</b>	<b>(1)</b>	<b>(5)</b>	<b>103</b>	<b>52</b>
<b>Bénéfice (perte) avant les éléments suivants</b>	<b>67</b>	<b>32</b>	<b>35</b>	<b>(4)</b>	<b>103</b>	<b>233</b>
Intérêts minoritaires	(3)	-	-	-	(16)	(19)
Gain de change	108	-	-	-	(1)	107
Charge d'impôts sur les bénéfices	(20)	-	-	-	(65)	(85)
<b>Bénéfice (perte) de la période</b>	<b>152 \$</b>	<b>32 \$</b>	<b>35 \$</b>	<b>(4) \$</b>	<b>21 \$</b>	<b>236 \$</b>
<b>BAIIALA/BAIIA<sup>1)</sup></b>	<b>314</b>	<b>35</b>	<b>76</b>	<b>8</b>	<b>1</b>	<b>434</b>

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 (perte) d'exploitation.

Au deuxième trimestre de 2007, ACE a constaté un bénéfice d'exploitation de 96 M\$ comparativement à un bénéfice d'exploitation de 181 M\$ pour la même période de 2006. Par ailleurs, un BAIIALA de 336 M\$ a été constaté pendant le trimestre comparativement à un BAIIALA de 434 M\$ à la période correspondante de 2006. Le BAIIALA se chiffrait à 342 M\$ au deuxième trimestre de 2007, exclusion faite de la charge exceptionnelle liée à la restructuration de la main-d'œuvre de 6 M\$ inscrite par ACTS pour cette période. Tel qu'il a déjà été indiqué, depuis le 14 mars 2007, la participation d'ACE dans Aéroplan est comptabilisée à la valeur de consolidation pendant toute la période, ce qui s'applique également à la participation d'ACE dans Jazz, depuis le 24 mai 2007. Par conséquent, les résultats d'exploitation d'ACE au deuxième trimestre de 2007 ne sont pas directement comparés à ses résultats d'exploitation pour la période correspondante de 2006. La déconsolidation d'Aéroplan a entraîné la réduction du bénéfice d'exploitation consolidé d'ACE constaté pour le trimestre de 47 M\$ et de son BAIIA de 50 M\$ au deuxième trimestre de 2007. La déconsolidation de Jazz, qui a débuté le 24 mai 2007, a entraîné la réduction du bénéfice d'exploitation consolidé d'ACE de 14 M\$ et de son BAIIALA de 27 M\$ au deuxième trimestre de 2007. Les résultats d'ACE de 2006 tiennent compte de la consolidation des activités d'Aéroplan et de Jazz.

Les charges hors exploitation se sont élevées à 5 M\$ au deuxième trimestre de 2007, alors que les produits hors exploitation se sont chiffrés à 52 M\$ au deuxième trimestre de 2006. Au deuxième trimestre de 2007, les intérêts débiteurs nets ont diminué de 9 M\$ par rapport à ceux de la même période de 2006. Une hausse 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 de nouveaux appareils. Durant le deuxième trimestre de 2007, un appareil CRJ100 détenu par Air Canada et loué à Jazz a été gravement endommagé. En raison du produit de l'assurance estimé, Air Canada a constaté un gain sur la cession de 14 M\$ au deuxième trimestre de 2007. Les produits hors exploitation comprenaient une perte de 6 M\$ liée 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. L'état consolidé des résultats d'ACE pour le deuxième trimestre de 2007 comprend une quote-part de 17 M\$ au titre de la participation dans Aéroplan ainsi qu'une quote-part de 7 M\$ au titre de la participation dans Jazz. Au deuxième trimestre de 2007, ACE a constaté un gain de 4 M\$ avant impôts (3 M\$ après impôts) attribuable à la vente de 0,249 million d'actions de US Airways. Au deuxième trimestre de 2006, ACE a constaté un gain de 100 M\$ avant impôts (83 M\$ après impôts) attribuable à la vente de 3,25 millions d'actions de US Airways.

Les gains tirés de la réévaluation d'éléments monétaires libellés en devises ont atteint 158 M\$ au deuxième trimestre de 2007 et viennent surtout du raffermissement du dollar canadien au 30 juin 2007 par rapport au 31 mars 2007. Ces chiffres sont comparables aux gains de change d'éléments monétaires libellés en devises de 107 M\$ constatés au deuxième trimestre de 2006.

Les intérêts minoritaires se sont élevés à 56 M\$ au deuxième trimestre de 2007 alors qu'ils étaient de 19 M\$ à la période correspondante de 2006, ce qui représente une augmentation de 37 M\$. Ce changement est attribuable au premier appel public à l'épargne d'Air Canada en novembre 2006, lequel a été en partie annulé par la réduction de la participation d'ACE dans Aéroplan et Jazz et par la modification qui en découle de la comptabilisation à la valeur de consolidation de ces placements respectivement le 14 mars 2007 et le 24 mai 2007.

Une charge d'impôts sur les bénéfices de 75 M\$ a été constatée au deuxième trimestre de 2007, dont 11 M\$ liés aux distributions spéciales des parts d'Aéroplan et de Jazz.

Par suite du changement apporté à la comptabilisation de la participation d'ACE dans Air Canada, Jazz et Aéroplan, des gains de change et d'autres gains exceptionnels, le bénéfice net obtenu au deuxième trimestre de 2007 n'est pas directement comparable au bénéfice net de la période correspondante de 2006.

Le bénéfice net au deuxième trimestre de 2007 atteignait 118 M\$ ou 0,98 \$ par action diluée. Le bénéfice net au deuxième trimestre de 2006 était de 236 M\$ ou 2,05 \$ par action diluée.

### **7.1. Air Canada**

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

Au deuxième trimestre de 2007, les produits passages ont progressé de 74 M\$ ou 3 % par rapport à la période correspondante de 2006, traduisant en cela la croissance du trafic, l'augmentation des suppléments carburant appliquée en 2006 et l'inclusion de certains frais passages accessoires en 2007. Depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2007,

certaines frais passages accessoires, qui étaient auparavant inclus dans les autres produits, sont désormais inclus dans les produits passages. Ces frais passages accessoires se sont élevés à 19 M\$ au deuxième trimestre de 2007. L'amélioration de 1 % du rendement à l'échelle du réseau au deuxième trimestre de 2007 par rapport à la même période de 2006 s'explique principalement par l'inclusion des frais passages accessoires susmentionnée. Au deuxième trimestre de 2007, le trafic s'est accentué de 3 %, en regard d'une capacité de 2 % supérieure à celle de la même période de 2006, ce qui a donné lieu à une augmentation de 0,6 point du coefficient d'occupation. Les PPSMO ont affiché une hausse de 1 % par rapport au deuxième trimestre de 2006, en raison d'une croissance du rendement ainsi que d'une amélioration du coefficient d'occupation à l'échelle du réseau.

Au deuxième trimestre de 2007, les produits fret ont décliné de 17 M\$ ou 11 % comparativement à ceux de la même période de 2006. Cette diminution découle principalement de la baisse des produits fret, par suite de la décision de faire passer de trois à deux le nombre d'avions-cargos MD-11 nolisés de la Société vers la fin de 2006 en raison des faibles rendements financiers enregistrés en Asie. Le trafic marchandises (produits fret et produits fret d'avions passagers) à l'échelle du réseau a reculé de 15 % en raison d'une réduction de 7 % de la capacité fret disponible. La réduction du service de fret est responsable de plus de la moitié du déclin du trafic à l'échelle du réseau et de la quasi-totalité de la baisse de la capacité fret. La hausse de 3 % du rendement unitaire du fret par tonne-mille payante par rapport au même trimestre de 2006 est en partie attribuable à l'incidence favorable des devises plus vigoureuses sur les ventes tirées des lignes internationales.

Au deuxième trimestre de 2007, les autres produits externes ont régressé de 3 M\$ par rapport à la même période de 2006 essentiellement en raison du reclassement de certains frais passages accessoires aux produits passagers depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2007. Cette diminution a été en partie contrebalancée par les produits tirés de la sous-location d'appareils, représentant 6 M\$ en 2007.

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

Les charges salariales se sont chiffrées à 381 M\$ au deuxième trimestre de 2007, en hausse de 32 M\$ ou 9 % par rapport au deuxième trimestre de 2006, surtout en raison de la croissance de la moyenne des salaires et de l'ajout de 447 employés équivalent temps plein (« ETP »), ou 2 %, par rapport à la même période de 2006, en conséquence d'une augmentation de 2 % de la capacité en SMO. Les facteurs de l'augmentation des salaires comprennent également les provisions plus élevées de 6 M\$ pour les indemnités de départ volontaire au deuxième trimestre de 2007, les ajustements favorables divers nets de 9 M\$ au deuxième trimestre de 2006 et des charges liées aux heures supplémentaires accrues de 2 M\$ au deuxième trimestre de 2007.

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

La charge de carburant a augmenté de 5 M\$ ou 1 % au deuxième trimestre de 2007, principalement en raison d'une hausse de la capacité en SMO de 2 % par rapport à la période correspondante de 2006.

Les coûts de propriété, qui regroupent les frais de location d'avions et la charge d'amortissement et de désuétude, se sont accrues de 6 M\$ au deuxième trimestre de 2007 comparativement à la même période de 2006.

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

La charge liée à la maintenance, aux matières et aux fournitures pour les avions a crû de 16 M\$ ou 8 % par rapport au deuxième trimestre de 2006. D'autres facteurs importants d'une partie de l'augmentation, soit 18 M\$, comprennent la hausse de la charge de maintenance liée au respect des conditions minimales de retour des appareils, prévues dans les contrats de location, les provisions constituées au titre des frais futurs liés aux appareils rendus à leurs locataires, dans le cadre de contrats de location à court terme, et la charge de

maintenance liée à la préparation d'appareils qui seront sous-loués à des exploitants tiers. Une hausse des coûts de maintenance des appareils à fuselage étroit A319/A320 d'Airbus a également été constatée au deuxième trimestre de 2007. Ces appareils sont rendus à un cycle d'entretien où il faut remplacer les pièces du moteur à durée de vie limitée. Cependant, la hausse a été compensée par une réduction de la charge de maintenance des composantes et de la charge de maintenance cellule. Il convient de se reporter à la section 9.6 du présent Rapport de gestion pour plus d'information sur la stratégie relative au parc aérien d'Air Canada

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

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

Les charges hors exploitation se sont élevées à 33 M\$ au deuxième trimestre de 2007, une diminution de 13 M\$ par rapport au deuxième trimestre de 2006. Au deuxième trimestre de 2007, les intérêts débiteurs nets ont diminué de 8 M\$, comparativement à la même période de 2006. Une augmentation des intérêts débiteurs de 10 M\$, alimentée essentiellement par les opérations de financement de nouveaux appareils, a été plus qu'annulée par les intérêts capitalisés liés à l'achat de nouveaux appareils et la hausse des intérêts créditeurs issue de soldes de caisse et de taux d'intérêt moyens plus élevés. Au deuxième trimestre de 2007, Air Canada a constaté un gain sur la cession de 14 M\$ lié à un appareil endommagé.

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

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

## **7.2. Aéroplan**

Tel qu'il est indiqué à la section 6, *Méthodes et estimations comptables*, du présent Rapport de gestion, ACE comptabilise sa participation dans Aéroplan à la valeur de consolidation depuis le 14 mars 2007. Les renseignements fournis ci-après s'appuient sur les résultats publiés au deuxième trimestre de 2007 d'Aéroplan.

Les facturations brutes sont passées de 212 M\$ à 239 M\$, soit une augmentation de 13 %, en raison de l'émission d'un plus grand nombre de milles, en corrélation avec la croissance des dépenses de consommation et de l'utilisation des cartes de crédit et de paiement ainsi qu'avec le vent favorable qui souffle sur l'industrie du voyage.

Au deuxième trimestre de 2007, Aéroplan a constaté un BAIIA de 50 M\$ et un bénéfice d'exploitation de 47 M\$ comparativement à un BAIIA de 35 M\$ et un bénéfice d'exploitation de 31 \$ à la même période de 2006, ce qui représente respectivement une augmentation de 15 M\$ et de 16 M\$.

Les produits d'exploitation au deuxième trimestre de 2007 ont cru de 37 M\$, ou 21 %, 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 22 M\$ ou 15 % au deuxième trimestre de 2007, en raison surtout d'un bond de 16 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 deuxième trimestre de 2006.

Un bénéfice net de 49 M\$ a été constaté par Aéroplan au deuxième trimestre de 2007, soit une amélioration de 17 M\$ par rapport au deuxième trimestre de 2006.

### **7.3. Jazz**

Tel qu'il est indiqué à la section 6, *Méthodes et estimations comptables*, du présent Rapport de gestion, les états des résultats d'ACE reflètent la consolidation des activités de Jazz jusqu'au 24 mai 2007. À compter de cette date, la participation d'ACE dans Jazz est comptabilisée à la valeur de consolidation. Les renseignements fournis ci-après s'appuient sur les résultats publiés du deuxième trimestre de 2007 de Jazz.

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

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

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

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

### **7.4. ACTS**

Au cours du deuxième trimestre de 2007, ACTS a enregistré un bénéfice d'exploitation de 15 M\$, exclusion faite de la charge exceptionnelle liée à la restructuration de la main-d'œuvre de 6 M\$, comparativement à un bénéfice d'exploitation de 1 M\$, soit une augmentation de 14 M\$ par rapport au deuxième trimestre de 2006. Le BAIIA, exclusion faite de la charge exceptionnelle susmentionnée, a totalisé 26 M\$ au deuxième trimestre de 2007, contre 8 M\$ au cours de la même période de 2006, soit une amélioration de 18 M\$.

L'amélioration des résultats de 2007 reflète la croissance des produits, la consolidation des activités d'Aeroman en 2007 et la priorité constamment accordée à l'efficacité opérationnelle. La consolidation des activités d'Aeroman a contribué à hauteur de 3 M\$ aux résultats d'exploitation d'ACTS au deuxième trimestre de 2007. Le bénéfice d'exploitation, compte tenu de la charge exceptionnelle liée à la main-d'œuvre, s'élevait à 9 M\$ au deuxième trimestre de 2007, alors qu'il était de 1 M\$ à la même période de 2006, ce qui représente une augmentation de 8 M\$. Le BAIIA s'est chiffré à 20 M\$ au deuxième trimestre de 2007, soit une hausse de 12 M\$ par rapport au BAIIA de 8 M\$ constaté à la même période de 2006.

Tel qu'il a été annoncé en mars 2007, ACTS a entrepris la réduction de l'effectif à Vancouver de 700 postes en raison de la résiliation par ACTS d'un contrat de révision générale peu rentable avec un tiers. Environ 400 postes ont été coupés au 30 juin 2007, et la réduction complète de l'effectif devrait se terminer à la fin du mois d'août de 2007. La charge exceptionnelle de 6 M\$ (15 M\$ depuis le début de l'exercice) est liée à cette réduction de l'effectif.

Les produits d'exploitation se sont chiffrés à 258 M\$ au deuxième trimestre de 2007, en hausse de 32 M\$ par rapport au deuxième trimestre de 2006. Cette hausse des produits d'exploitation reflète une croissance de tous les types de services des clients, des produits d'Aeroman qui ont atteint 15 M\$ en 2007 ainsi que le changement d'orientation, passant de la révision générale à des activités plus rentables d'entretien moteurs, en hausse de 45 % par rapport à la même période de 2006.

Au deuxième trimestre de 2007, les charges d'exploitation y compris la charge exceptionnelle liée à la main-d'œuvre se sont chiffrées à 249 M\$, en hausse de 24 M\$ par rapport à la même période de 2006, et comprenaient les charges de 10 M\$ liées à Aeroman au deuxième trimestre de 2007. L'augmentation des charges d'exploitation d'ACTS a permis de prendre en charge la hausse des produits.

Un bénéfice sectoriel de 3 M\$ a été constaté au deuxième trimestre de 2007, ce qui représente une amélioration de 7 M\$ par rapport à la même période de 2006.

Le 9 juillet 2007, ACTS a annoncé qu'elle avait conclu de nouvelles ententes avec TACA International Airlines, d'El Salvador, et Concesionaria Vuela Compañía de Aviación (« Volaris »), du Mexique. Conformément aux deux ententes, ACTS fournira des services de maintenance, de réparation et de révision de composants ainsi que des services logistiques connexes pour le parc aérien d'appareils d'Airbus des deux compagnies aériennes. Ensemble, ces nouvelles ententes représentent des rentrées éventuelles estimées de 200 M\$, qui seront échelonnées sur 10 ans, et prévoient des travaux sur une flotte initiale de 50 appareils; ce nombre est toutefois appelé à augmenter à plus de 100 d'ici la fin des ententes.

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

Les ENSE comprennent les activités non sectorielles et les activités de financement et d'investissement d'ACE. Ils comprennent également certains ajustements de consolidation liés aux différences sur le plan de la constatation des produits entre les services de maintenance fournis par ACTS (à l'achèvement des contrats de services d'entretien moteurs ou de maintenance des composants) et le moment où Air Canada et Jazz les passent en charges, c'est-à-dire une fois que les travaux sont terminés.

Tel qu'il est indiqué à la section 6 du présent Rapport de gestion, la participation d'ACE dans Aéroplan et dans Jazz est comptabilisée à la valeur de consolidation. L'état consolidé des résultats pour le deuxième trimestre de 2007 tient compte de la quote-part de 17 M\$ au titre de la participation d'ACE dans Aéroplan ainsi que de la quote-part de 7 M\$ au titre de la participation d'ACE dans Jazz.

Au deuxième trimestre de 2007, ACE a constaté un gain de 4 M\$ avant impôts (3 M\$ après impôts) lié à la vente de 0,249 million d'action de US Airways. Au deuxième trimestre de 2006, ACE avait constaté un gain de 100 M\$ avant impôts (83 M\$ après impôts) attribuable à la vente de 3,25 millions d'actions de US Airways détenues par ACE.

**8. RÉSULTATS D'EXPLOITATION – SEMESTRE TERMINÉ LE 30 JUIN 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 le semestre terminé le 30 juin 2007.

(en millions de dollars)	Semestre terminé le 30 juin 2007					Total ACE
	Air Canada	Aéroplan <sup>1)</sup>	Jazz <sup>2)</sup>	ACTS	ENSE	
<b>Non vérifié</b>						
<b>Produits d'exploitation</b>						
Produits passages	4 473 \$	- \$	- \$	- \$	15 \$	4 488 \$
Produits fret	275	-	-	-	-	275
Autres produits	327	198	3	113	(120)	521
Produits externes	5 075	198	3	113	(105)	5 284
Produits intersectoriels	94	3	610	398	(1 105)	-
	<b>5 169</b>	<b>201</b>	<b>613</b>	<b>511</b>	<b>(1 210)</b>	<b>5 284</b>
<b>Charges d'exploitation</b>						
Salaires et charges sociales	974	17	139	176	18	1 324
Carburant avions	1 221	-	125	-	(124)	1 222
Locations avions	144	-	57	-	(6)	195
Redevances aéroportuaires et de navigation	500	-	80	-	(81)	499
Maintenance, matières et fournitures avions	429	-	50	158	(374)	263
Communications et technologies de l'information	138	7	2	8	(10)	145
Restauration et fournitures connexes	158	-	6	-	-	164
Amortissement et désuétude	264	3	9	20	(1)	295
Commissions	110	-	-	-	-	110
Contrat d'achat de capacité conclu avec Jazz	462	-	-	-	(386)	76
Charge exceptionnelle liée à la restructuration de la main-d'œuvre	-	-	-	15	-	15
Autres charges d'exploitation	759	134	83	122	(189)	909
	<b>5 159</b>	<b>161</b>	<b>551</b>	<b>499</b>	<b>(1 153)</b>	<b>5 217</b>
<b>Bénéfice d'exploitation (perte)</b>	<b>10</b>	<b>40</b>	<b>62</b>	<b>12</b>	<b>(57)</b>	<b>67</b>
<b>Produits (charges) hors exploitation</b>						
Intérêts créditeurs	49	3	2	-	7	61
Intérêts débiteurs	(177)	(3)	(3)	(10)	(26)	(219)
Intérêts capitalisés	64	-	-	-	-	64
Bénéfice d'Aéroplan lié aux placements comptabilisés à la valeur de consolidation <sup>1)</sup>	-	-	-	-	20	20
Bénéfice de Jazz lié aux placements comptabilisés à la valeur de consolidation <sup>2)</sup>	-	-	-	-	7	7
Gain à la vente d'actions de US Airways	-	-	-	-	4	4
Gain à la cession d'actifs	21	-	-	-	-	21
Gain lié aux instruments financiers	28	-	-	-	-	28
Autres produits (charges) hors exploitation	(10)	(1)	1	-	9	(1)
	(25)	(1)	-	(10)	21	(15)
<b>Bénéfice (perte) avant intérêts minoritaires</b>	(15)	39	62	2	(36)	52
Intérêts minoritaires	(6)	-	-	-	(73)	(79)
Gain de change	193	-	-	(1)	(1)	191
Charge d'impôts sur les bénéfices	(51)	-	-	-	(67)	(118)
<b>Bénéfice (perte) de la période</b>	<b>121 \$</b>	<b>39 \$</b>	<b>62 \$</b>	<b>1 \$</b>	<b>(177) \$</b>	<b>46 \$</b>
<b>BIIIALA/BAIIA<sup>3)</sup></b>	<b>418</b>	<b>43</b>	<b>128</b>	<b>32</b>	<b>(64)</b>	<b>557</b>
<b>BIIIALA/BAIIA<sup>3)</sup>, exclusion faite des charges exceptionnelles</b>	<b>418</b>	<b>43</b>	<b>128</b>	<b>47</b>	<b>(64)</b>	<b>572</b>

1. L'information reflète les résultats d'Aéroplan du 1<sup>er</sup> 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 comprise entre le 14 mars et le 30 juin 2007, a constaté une quote-part au titre de la participation dans les produits hors exploitation, sous « Bénéfice d'Aéroplan lié aux placements comptabilisés à la valeur de consolidation » au sein du secteur des ENSE.
2. L'information reflète les résultats de Jazz du 1<sup>er</sup> avril au 23 mai 2007. Depuis le 24 mai 2007, ACE comptabilise sa participation dans Jazz à la valeur de consolidation et, pour la période comprise entre le 24 mai et le 30 juin 2007, a constaté une quote-part au titre de la participation dans les produits hors exploitation, sous « Bénéfice de Jazz lié aux placements comptabilisés à la valeur de consolidation » au sein du secteur des ENSE.
3. 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 BIIIALA/BAIIA et le bénéfice d'exploitation (perte), ainsi qu'entre le BIIIALA/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 le semestre terminé le 30 juin 2006.

Non vérifié (en millions de dollars)	Semestre terminé le 30 juin 2006					Total ACE
	Air Canada	Aéroplan	Jazz	ACTS	ENSE	
<b>Produits d'exploitation</b>						
Produits passages	4 264 \$	- \$	- \$	- \$	45 \$	4 309 \$
Produits fret	303	-	-	-	-	303
Autres produits	316	378	4	101	(245)	554
Produits externes	4 883	378	4	101	(200)	5 166
Produits intersectoriels	87	5	656	325	(1 073)	-
	<b>4 970</b>	<b>383</b>	<b>660</b>	<b>426</b>	<b>(1 273)</b>	<b>5 166</b>
<b>Charges d'exploitation</b>						
Salaires et charges sociales	912	38	151	164	13	1 278
Carburant avions	1 200	-	130	-	(130)	1 200
Locations avions	166	-	65	-	(5)	226
Redevances aéroportuaires et de navigation	475	-	83	-	(83)	475
Maintenance, matières et fournitures avions	396	-	45	131	(325)	247
Communications et technologies de l'information	138	12	4	7	(14)	147
Restauration et fournitures connexes	155	-	7	-	-	162
Amortissement et désuétude	233	8	11	15	7	274
Commissions	127	-	-	-	-	127
Contrat d'achat de capacité conclu avec Jazz	421	-	-	-	(421)	-
Charge exceptionnelle liée à la restructuration de la main-d'œuvre	28	-	-	5	-	33
Autres charges d'exploitation	730	255	92	122	(321)	878
	<b>4 981</b>	<b>313</b>	<b>588</b>	<b>444</b>	<b>(1 279)</b>	<b>5 047</b>
<b>Bénéfice d'exploitation (perte)</b>	<b>(11)</b>	<b>70</b>	<b>72</b>	<b>(18)</b>	<b>6</b>	<b>119</b>
<b>Produits (charges) hors exploitation</b>						
Intérêts créditeurs	37	8	2	-	4	51
Intérêts débiteurs	(147)	(7)	(4)	(8)	(13)	(179)
Intérêts capitalisés	23	-	(1)	-	-	22
Gain de dilution lié à Jazz	-	-	-	-	220	220
Gain à la vente d'actions de US Airways	-	-	-	-	100	100
Gain à la cession d'actifs	3	-	-	-	1	4
Perte relative aux instruments financiers	(3)	-	-	-	-	(3)
Autres produits (charges) hors exploitation	1	-	-	(1)	6	6
	<b>(86)</b>	<b>1</b>	<b>(3)</b>	<b>(9)</b>	<b>318</b>	<b>221</b>
<b>Bénéfice (perte) avant intérêts minoritaires</b>	<b>(97)</b>	<b>71</b>	<b>69</b>	<b>(27)</b>	<b>324</b>	<b>340</b>
Intérêts minoritaires	(7)	-	-	-	(27)	(34)
Gain de change	121	-	-	-	(1)	120
Économie (charge) d'impôts sur les bénéfices	9	-	-	-	(81)	(72)
<b>Bénéfice (perte) de la période</b>	<b>26 \$</b>	<b>71 \$</b>	<b>69 \$</b>	<b>(27)\$</b>	<b>215 \$</b>	<b>354 \$</b>
<b>BAIIALA/BAIIA<sup>1)</sup></b>	<b>388</b>	<b>78</b>	<b>148</b>	<b>(3)</b>	<b>8</b>	<b>619</b>
<b>BAIIALA/BAIIA<sup>1)</sup>, exclusion faite des charges exceptionnelles</b>	<b>416</b>	<b>78</b>	<b>148</b>	<b>2</b>	<b>8</b>	<b>652</b>

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).

ACE a enregistré un bénéfice d'exploitation de 67 M\$ au cours du semestre terminé le 30 juin 2007, comparativement à un bénéfice d'exploitation de 119 M\$ à la période correspondante de 2006. Par ailleurs, un BAIIALA de 557 M\$ a été constaté pendant le premier semestre de 2007 comparativement à un BAIIALA de 619 M\$ à la période correspondante de 2006. Tel qu'il est indiqué précédemment, les résultats de 2007 d'ACE comprennent la consolidation des activités d'Aéroplan jusqu'au 14 mars 2007 et la consolidation des activités de Jazz jusqu'au 24 mai 2007. Après ces dates, la participation d'ACE dans Aéroplan et dans Jazz est comptabilisée à la valeur de consolidation. Par conséquent, les résultats d'exploitation d'ACE pour le premier semestre de 2007 ne sont pas directement comparables à ses résultats d'exploitation pour la période correspondante de 2006. La déconsolidation d'Aéroplan, qui a débuté le 14 mars 2007, a entraîné le recul du bénéfice d'exploitation consolidé d'ACE de 55 M\$ et de son BAIIA de 58 M\$ au deuxième trimestre de 2007. La déconsolidation de Jazz, qui a débuté le 24 mai 2007, a entraîné la réduction du bénéfice d'exploitation consolidé d'ACE de 14 M\$ et de son BAIIALA de 27 M\$ au deuxième trimestre de 2007. Les résultats d'ACE de 2006 tiennent compte de la consolidation des activités d'Aéroplan et de Jazz.

Au premier semestre de 2007, une charge exceptionnelle de 15 M\$ liée à la restructuration de la main-d'œuvre 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 de ce plan de réduction de l'effectif est prévue pour la fin du mois d'août de 2007. Au premier semestre de 2006, une charge exceptionnelle de 33 M\$ (28 M\$ dans le secteur d'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, Air Canada a constaté une diminution de 8 M\$ de la charge exceptionnelle liée à la restructuration de la main-d'œuvre.

Les charges hors exploitation se sont élevées à 15 M\$ pour le semestre terminé le 30 juin 2007, comparativement à des produits hors exploitation de 221 M\$ à la période correspondante de 2006. Au premier semestre de 2007, les intérêts débiteurs nets ont diminué de 12 M\$ par rapport à la même période de 2006. La hausse des intérêts débiteurs de 40 M\$, alimentée essentiellement par les opérations de financement de nouveaux appareils, a été annulée par les intérêts capitalisés liés à l'acquisition de nouveaux appareils. Au deuxième trimestre de 2007, Air Canada a constaté un gain sur la cession de 14 M\$ lié à un appareil endommagé. En outre, pour la première moitié de l'exercice de 2007, Air Canada a constaté des gains de 7 M\$ liés à la vente d'un immeuble et d'un avion retiré du service. Les produits hors exploitation comprenaient un gain de 28 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. Au premier semestre de 2007, ACE a enregistré une quote-part de 20 M\$ au titre des placements dans Aéroplan ainsi qu'une quote-part de 7 M\$ au titre des placements dans Jazz. Également au premier semestre de 2007, ACE a constaté un gain de 4 M\$ avant impôts (3 M\$ après impôts) attribuable à la vente de 0,249 million d'actions de US Airways. Au cours du premier semestre de 2006, un gain de dilution de 220 M\$ (210 M\$ après impôts) a été constaté par suite du PAPE de Jazz et un gain avant impôts de 100 M\$ (83 M\$, après impôts) a été enregistré à la suite de la vente de 3,25 millions d'actions de la participation d'ACE dans US Airways.

Les gains tirés de la réévaluation d'éléments monétaires libellés en devises ont atteint 191 M\$ au premier semestre de 2007 et viennent surtout du raffermissement du dollar canadien au 30 juin 2007 par rapport au 31 décembre 2006. Ces chiffres sont comparables aux gains de change d'éléments monétaires libellés en devises de 120 M\$ constatés au premier semestre de 2006.

Les intérêts minoritaires se sont élevés à 79 M\$ au premier semestre de 2007, comparativement à 34 M\$ au premier semestre de 2006, soit une augmentation de 45 M\$. Ce changement est attribuable au premier appel public à l'épargne d'Air Canada en novembre 2006, lequel a été en partie annulé par la réduction de la participation d'ACE dans Aéroplan et Jazz et par la modification qui en découle de la comptabilisation à la valeur de consolidation de ces placements respectivement le 14 mars 2007 et le 24 mai 2007.

Une charge d'impôts sur les bénéfices de 118 M\$ a été constatée au semestre terminé le 30 juin 2007, dont 44 M\$ découlant des distributions spéciales des parts d'Aéroplan et de Jazz et 17 M\$ provenant des modifications des choix fiscaux estimés précédemment.

Par suite du changement apporté à la participation d'ACE dans Air Canada, Jazz et Aéroplan, des gains de change et d'autres gains exceptionnels, le bénéfice net obtenu pour le premier semestre de 2007 n'est pas directement comparable au bénéfice net du premier semestre de 2006.

Le semestre terminé le 30 juin 2007 s'est soldé par un bénéfice net de 46 M\$ ou 0,44 \$ par action diluée, contre un bénéfice net de 354 M\$ ou 3,16 \$ par action diluée pour la même période de 2006.

### **8.1. Air Canada**

Air Canada a déclaré un bénéfice d'exploitation de 10 M\$ pour le semestre terminé le 30 juin 2007, soit une amélioration de 21 M\$ comparativement à la perte d'exploitation de 11 M\$ enregistrée à la même période de 2006. Une charge exceptionnelle liée à la restructuration de la main-d'œuvre de 28 M\$ a été constatée au premier trimestre de 2006. Cette charge a été réduite de 8 M\$ au quatrième trimestre de 2006, ce qui porte le total de la charge pour 2006 à 20 M\$. Exclusion faite de la charge exceptionnelle liée à la restructuration de la main-d'œuvre en 2006, le bénéfice d'exploitation au semestre terminé le 30 juin 2007 a diminué de 7 M\$ comparativement à la même période de 2006. Compte non tenu de la charge exceptionnelle liée à la restructuration de la main-d'œuvre de 2006, le BAIIALA a augmenté de 2 M\$ par rapport au premier semestre de 2006.

Au premier semestre de 2007, les produits passages ont progressé de 209 M\$ ou 5 % par rapport à la période correspondante de 2006, traduisant en cela la croissance du trafic, l'augmentation des suppléments carburant appliquée en 2006 et l'inclusion de certains frais passages accessoires en 2007. Les frais passages accessoires, auparavant constatés dans les « autres » produits, ont totalisé 30 M\$ au premier semestre de 2007. L'amélioration de 1 % du rendement à l'échelle du réseau au premier semestre de 2007 par rapport à la même période de 2006 s'explique principalement par l'inclusion des frais passages accessoires susmentionnée. Au semestre terminé le 30 juin 2007, le trafic s'est accru de 4 %, en regard d'une capacité de 3 % supérieure à celle de la même période de 2006, ce qui s'est traduit par une augmentation de 1,0 point du coefficient d'occupation. Les PPSMO ont affiché une hausse de 2 %, en raison d'une croissance du rendement ainsi que d'une amélioration du coefficient d'occupation à l'échelle du réseau.

Au cours du premier semestre terminé le 30 juin 2007, les produits fret ont régressé de 28 M\$ ou 9 % par rapport à ceux de la même période de 2006, principalement en raison de la diminution du nombre de vols d'avions-cargos. Le trafic marchandises à l'échelle du réseau a reculé de 13 % en raison d'une réduction de 7 % de la capacité fret disponible. La réduction du service de fret est responsable de près de la moitié du déclin du trafic à l'échelle du réseau et de la quasi-totalité de la baisse de la capacité fret. La hausse de 4 % du rendement unitaire du fret par tonne-mille payante est en partie attribuable à l'incidence favorable des devises plus vigoureuses sur les ventes tirées des lignes internationales en 2007.

Au cours du premier semestre de 2007, les autres produits externes ont grimpé de 11 M\$ ou 3 %, par rapport à la même période de 2006, essentiellement en raison de l'augmentation des ventes de forfaits terrestres de Vacances Air Canada, de produits de 7 M\$ tirés de la sous-location d'appareils en 2007, de produits liés à des tiers enregistrés par Services au sol Air Canada et d'autres produits divers. Ces augmentations ont été partiellement annulées par le reclassement de certains frais passages accessoires aux produits passagers depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2007.

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

Les charges salariales se sont chiffrées à 762 M\$ au premier semestre de 2007, en hausse de 65 M\$ ou 9 % par rapport à celles du premier semestre de 2006, surtout en raison de la croissance de la moyenne des salaires, des ajustements favorables en 2006, de l'augmentation des charges liées aux heures supplémentaires et des provisions pour les indemnités de départ volontaire. 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.

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

Les coûts de propriété, qui regroupent les frais de location d'avions et la charge d'amortissement et de désuétude, se sont accrus de 9 M\$ au premier semestre de 2007 par rapport à la même période de 2006.

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

Pour le premier semestre de 2007, la charge liée à la maintenance, aux matières et aux fournitures pour les avions a crû de 33 M\$ ou 8 % par rapport au premier semestre de 2006. D'autres facteurs importants d'une partie de l'augmentation, soit 29 M\$, comprennent la hausse de la charge de maintenance liée au respect des conditions minimales de retour des appareils prévues dans les contrats de location et les provisions constituées au titre des frais futurs liés aux appareils rendus à leurs locataires dans le cadre de contrats de location à court terme, en plus de la charge de maintenance liée à la préparation d'appareils qui seront sous-loués à des exploitants tiers. Une hausse des coûts de maintenance des appareils à fuselage étroit Airbus a également été constatée au premier semestre de 2007, laquelle a été grandement contrebalancée par une réduction de la charge de maintenance des composantes et de la charge de maintenance cellule. Il convient de se reporter à la section 9.6 du présent Rapport de gestion pour plus d'information sur la stratégie relative au parc aérien d'Air Canada.

Les commissions versées ont diminué de 17 M\$ ou 13 % au cours du premier semestre de 2007, en regard d'une croissance de 4 % des produits passages et fret combinés au premier semestre de 2006, laquelle 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 d'abaisser les commissions, ce qui a plus que compensé l'augmentation liée au trafic.

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

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

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

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

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

## **8.2. Aéroplan**

Tel qu'il est indiqué précédemment, les résultats d'ACE tiennent compte de la consolidation des activités d'Aéroplan jusqu'au 14 mars 2007. Après cette date, les activités d'Aéroplan sont comptabilisées à la valeur de consolidation. Les renseignements fournis ci-après s'appuient sur les résultats publiés du semestre terminé le 30 juin 2007 d'Aéroplan.

Les facturations brutes sont passées de 414 M\$ à 467 M\$, soit une augmentation de 13 %, en raison de l'émission d'un plus grand nombre de milles, en corrélation avec la croissance des dépenses de consommation et de l'utilisation des cartes de crédit et de paiement ainsi qu'avec le vent favorable qui souffle sur l'industrie du voyage.

Aéroplan a constaté un bénéfice d'exploitation de 95 M\$ au semestre terminé le 30 juin 2007, ce qui représente une augmentation de 25 M\$ par rapport à la période correspondante de 2006. Le BAIIA pour le semestre terminé le 30 juin 2007 s'est chiffré à 101 M\$, soit une augmentation de 23 M\$ par rapport au même semestre de 2006. Les hausses au titre du bénéfice d'exploitation et du BAIIA s'expliquent principalement par une progression de 25 % des milles échangés.

Les produits d'exploitation de 466 M\$ pour le semestre terminé le 30 juin 2007 ont augmenté de 83 M\$ ou 22 % comparativement à la même période de 2006, 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 7 M\$ au titre des produits liés aux désistements.

Les charges totales d'exploitation ont grimpé de 58 M\$ ou 19 % au premier semestre de 2007, en raison surtout d'un bond de 46 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 12 M\$ par rapport à la même période 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, par la hausse des coûts de publicité et de promotion par suite d'activités promotionnelles liées au lancement des campagnes publicitaires et par la majoration des coûts de rémunération.

Un bénéfice net de 100 M\$ a été enregistré par Aéroplan au semestre terminé le 30 juin 2007, ce qui représente une amélioration de 29 M\$ par rapport à la période correspondante de 2006.

## **8.3. Jazz**

Tel qu'il est indiqué précédemment, les résultats d'ACE tiennent compte de la consolidation des activités de Jazz jusqu'au 24 mai 2007. Après cette date, les activités de Jazz sont comptabilisées à la valeur de consolidation. Les renseignements fournis ci-après s'appuient sur les résultats publiés du semestre terminé le 30 juin 2007 de Jazz.

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

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

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

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

**8.4. ACTS**

Au cours du premier semestre de 2007, ACTS a enregistré un bénéfice d'exploitation de 27 M\$, exclusion faite de la charge exceptionnelle liée à la restructuration de la main-d'œuvre de 15 M\$, comparativement à une perte d'exploitation de 13 M\$, exclusion faite de la charge exceptionnelle liée à la restructuration de la main-d'œuvre de 5 M\$, soit une augmentation au titre des résultats d'exploitation de 40 M\$ par rapport au premier semestre de 2006. Le BAIIA, exclusion faite des charges exceptionnelles susmentionnées, a totalisé 47 M\$ au premier semestre de 2007, contre 2 M\$ au cours de la même période de 2006.

Compte tenu des charges exceptionnelles susmentionnées, le bénéfice d'exploitation s'est chiffré à 12 M\$ pour le premier semestre de 2007 comparativement à une perte d'exploitation de 18 M\$ enregistrée au cours de la même période de 2006, soit une amélioration de 30 M\$. Le BAIIA de 32 M\$ a crû de 35 M\$ au premier semestre de 2007 comparativement au BAIIA négatif de 3 M\$ constaté à la même période de 2006.

Au premier semestre de 2007, les produits d'exploitation se sont accrus de 85 M\$ par rapport au premier semestre de 2006 pour atteindre 511 M\$, en raison des produits de 22 M\$ d'Aeroman en 2007 et de la croissance des activités d'entretien moteurs.

Les charges d'exploitation, incluant la charge exceptionnelle liée à la restructuration de la main-d'œuvre précitée, ont totalisé 499 M\$, en hausse de 55 M\$ par rapport au premier semestre de 2006. L'augmentation des charges a permis d'appuyer la hausse des produits. Cependant, grâce aux économies réalisées au titre de la main-d'œuvre, des matières et des immeubles, le ratio coûts/produits constaté par ACTS au premier semestre de 2007 était inférieur à celui de la même période de 2006.

Un bénéfice sectoriel de 1 M\$ a été enregistré au premier semestre de 2007, ce qui représente une amélioration de 28 M\$ par rapport à la période correspondante de 2006.

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

Les ENSE comprennent les activités non sectorielles et les activités de financement et d'investissement d'ACE. Les ENSE regroupent aussi certains ajustements de consolidation liés aux différences qui peuvent exister entre divers secteurs d'exploitation sur le plan de la constatation des produits. En l'occurrence, ces ajustements de consolidation ont trait 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 a déjà été mentionné, la participation d'ACE dans Aéroplan et dans Jazz est comptabilisée à la valeur de consolidation. L'état consolidé des résultats pour le premier semestre de 2007 tient compte de la quote-part de 20 M\$ au titre de la participation d'ACE dans Aéroplan ainsi de la quote-part de 7 M\$ au titre de la participation d'ACE dans Jazz.

Au deuxième trimestre de 2007, ACE a constaté un gain de 4 M\$ avant impôts (3 M\$ après impôts) lié à la vente de 0,249 million d'actions de US Airways.

Au cours du premier semestre de 2006, un gain de dilution de 220 M\$ (210 M\$ après impôts) a été constaté par suite du PAPE de Jazz et un gain avant impôts de 100 M\$ (83 M\$ après impôts) a été enregistré à la suite de la vente de 3,25 millions d'actions de la participation d'ACE dans US Airways.

**9. GESTION FINANCIÈRE ET GESTION DU CAPITAL**

Le tableau qui suit résume le bilan consolidé d'ACE en date du 30 juin 2007 et du 31 décembre 2006.

<b>Bilan consolidé condensé (en millions de dollars)</b>	<b>30 juin 2007</b>	<b>31 décembre 2006</b>
<b>Actif</b>		
Trésorerie, équivalents de trésorerie et placements à court terme	2 102	3 178
Actifs d'ACTS destinés à la vente	296	-
Autres actifs à court terme	1 385	1 856
Actif à court terme	3 783	5 034
Immobilisations corporelles	6 594	5 989
Actifs incorporels	832	1 643
Actifs d'ACTS destinés à la vente	215	-
Autres actifs	414	775
	<b>11 838</b>	<b>13 441</b>
<b>Passif</b>		
Passifs à court terme d'ACTS destinés à la vente	105	-
Autres passifs à court terme	3 129	3 948
Passif à court terme	3 234	3 948
Dette à long terme et obligations au titre des contrats de location-acquisition	3 438	3 759
Passif au titre des régimes de retraite et d'avantages complémentaires	1 887	1 876
Passifs à long terme d'ACTS destinés à la vente	79	-
Autres passifs à long terme	809	1 586
	<b>9 447</b>	<b>11 169</b>
<b>Intérêts minoritaires</b>	<b>680</b>	<b>695</b>
<b>Capitaux propres</b>	<b>1 711</b>	<b>1 577</b>
	<b>11 838</b>	<b>13 441</b>

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

Au 30 juin 2007, la trésorerie, les équivalents de trésorerie et les placements à court terme se sont chiffrés à 2 102 M\$, en baisse de 1 076 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 et de Jazz, qui totalisaient respectivement 670 M\$ et 144 M\$, à la suite de la déconsolidation, et à la diminution de la trésorerie, des équivalents de trésorerie et des placements à court terme d'Air Canada de 359 M\$, surtout en raison des activités d'investissement. Également au 30 juin 2007, la trésorerie, les équivalents de trésorerie et les placements à court terme non consolidés d'ACE se chiffraient à 347 M\$.

Dette à long terme

Pour le premier semestre de 2007, les emprunts liés aux appareils de 644 M\$ concernaient principalement le financement par Air Canada de quatre appareils 777 de Boeing et de huit appareils Embraer.

Autres actifs et passifs

Au 30 juin 2007, d'autres actifs et passifs ont été fortement touchés par la modification de la comptabilisation de la participation d'ACE dans Aéroplan et Jazz. Il convient de se reporter à la section 6 du présent Rapport de gestion pour obtenir un complément d'information.

## 9.2. Capital social

Au 30 juin 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 :

<b>Nombre d'actions (en milliers)</b>	<b>Au 30 juin 2007</b>	<b>Au 31 décembre 2006</b>
<b>Actions ordinaires émises et en circulation</b>		
Actions à droit de vote variable de catégorie A	79 277	79 499
Actions à droit de vote de catégorie B	24 098	22 772
<b>Total des actions ordinaires émises et en circulation</b>	<b>103 375</b>	<b>102 271</b>
<b>Actions ordinaires pouvant être émises</b>		
Actions privilégiées convertibles	11 014	10 747
Obligations convertibles	12 437	7 354
Options sur actions	4 439	3 598
<b>Total des actions ordinaires pouvant être émises</b>	<b>27 890</b>	<b>21 699</b>
<b>Total des actions ordinaires en circulation et pouvant être émises</b>	<b>131 265</b>	<b>123 970</b>

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. Par suite des distributions du 24 mai 2007, le taux de conversion a été ajusté de 35,5210 à 37,6879 et est en vigueur depuis le 12 juin 2007. Ces ajustements ont été établis conformément 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 3 570 390 options à 20,95 \$ et 4 436 644 options. Relativement aux distributions 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 3 397 496 options à 18,76 \$ et 3 989 011 options. En ce qui a trait aux distributions du 24 mai 2007, le prix d'exercice moyen pondéré des options et le nombre d'options en cours ont été modifiés, passant de 18,53 \$ et 3 854 370 options à 15,98 \$ et 4 466 744 options.

## 9.3. 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 30 juin 2007, les facilités de crédit inutilisées dont disposaient Air Canada étaient de 400 M\$.

#### **9.4. Flux de trésorerie consolidés**

Tel qu'il est indiqué précédemment, les résultats consolidés de 2007 d'ACE comprennent la consolidation des activités d'Aéroplan jusqu'au 14 mars 2007 et la consolidation des activités de Jazz jusqu'au 24 mai 2007.

Les flux de trésorerie liés à l'exploitation ont baissé de 104 M\$ au deuxième trimestre de 2007 et de 178 M\$ depuis le début de l'exercice, principalement en raison de la modification de la comptabilisation de la participation d'ACE dans Aéroplan et dans Jazz, et de la capitalisation plus élevée, au titre des régimes de retraite, qui a été de 23 M\$ au deuxième trimestre de 2007 et de 70 M\$ au premier semestre de 2007.

Les emprunts liés aux appareils se sont chiffrés à 532 M\$ au deuxième trimestre de 2007 et ont porté sur quatre appareils 777-300 de Boeing et sur quatre appareils Embraer. Pour le premier semestre de 2007, les emprunts liés aux appareils ont atteint 644 M\$ et ont porté sur quatre appareils 777-300 de Boeing au deuxième trimestre de 2007 et sur huit appareils Embraer. Les paiements programmés et autres versements sur la dette et les obligations au titre des contrats de location-acquisition ont totalisés 90 M\$ au deuxième trimestre de 2007 et 168 M\$ au premier semestre 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 qui était autrefois classé comme entités à détenteurs de droits variables.

Le montant de trésorerie d'Aéroplan de 231 M\$ et celui de Jazz de 138 M\$ qui ont été supprimés du bilan consolidé d'ACE ont été classés à titre de décaissement découlant d'activités d'investissement.

Pour le premier semestre de 2007, 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 à Air Canada ont totalisé 710 M\$ au deuxième trimestre de 2007 et 1 111 M\$ depuis le début de l'exercice. Le montant indiqué pour le deuxième trimestre de 2007 comprend une somme de 477 M\$ liée à quatre appareils 777 de Boeing, une somme de 124 M\$ liée à quatre appareils Embraer, une somme de 60 M\$ liée aux stocks et aux réacteurs de rechange durables et une somme de 40 M\$ liée au programme de réaménagement des cabines des appareils et à d'autres améliorations des appareils. Pour ce qui est du montant indiqué pour le premier semestre de 2007, il comprend une somme de 606 M\$ liée à quatre appareils 777 de Boeing, une somme de 258 M\$ liée à huit appareils Embraer, une somme de 75 M\$ liée aux stocks et aux réacteurs de rechange durables et une somme de 89 M\$ liée au programme de réaménagement des cabines des appareils et à d'autres améliorations des appareils.

#### **9.5. 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.

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

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

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

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

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

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

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

### 9.6. Stratégie relative au parc aérien d'Air Canada

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

Type d'appareil	Chiffres réels					Chiffres prévus				Écart			
	Décembre 2006	Nouvelles livraisons	Sous-locations auprès d'Air Canada	Retours au locateur	Appareils retirés du service	Cumul – juin 2007	Nouvelles livraisons	Sous-locations auprès d'Air Canada/ventes par Air Canada	Retours au locateur		Appareils retirés du service	Décembre 2007	Décembre 2006
777-3 de Boeing	-	4				4	1				5	-	5
777-2 de Boeing	-	1				1	2				3	-	3
763 de Boeing	33			(2)		31				(1)	31	33	(2)
762 de Boeing	11				(1)	10					9	11	(2)
A345 d'Airbus	2					2		(2)			-	2	(2)
A343 d'Airbus	10		(2)			8		(1)	(2)		5	10	(5)
A333 d'Airbus	8					8					8	8	-
A321 d'Airbus	10					10					10	10	-
A320 d'Airbus	47			(5)		42			(1)		41	47	(6)
A319 d'Airbus	45		(4)			41		(4)			37	45	(8)
190 d'Embraer	18	8				26	16				42	18	24
175 d'Embraer	15					15					15	15	-
<b>Total</b>	<b>199</b>	<b>13</b>	<b>(6)</b>	<b>(7)</b>	<b>(1)</b>	<b>198</b>	<b>19</b>	<b>(7)</b>	<b>(3)</b>	<b>(1)</b>	<b>206</b>	<b>199</b>	<b>7</b>

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

Air Canada a ajouté, au deuxième trimestre de 2007, quatre appareils 190 de 93 places d'Embraer à son parc aérien, pour un total de huit appareils 190 d'Embraer livrés à ce jour en 2007. Depuis le 30 juin 2007, quatre autres appareils 190 d'Embraer ont été ajoutés au parc aérien d'Air Canada, pour un total de 30 appareils. Au deuxième trimestre de 2007, Air Canada a reçu un appareil 777-200 de Boeing et trois appareils 777-300 de Boeing supplémentaires. Un des appareils reçus est loué auprès d'International Lease Finance Corporation (« ILFC »). Depuis le 30 juin 2007, un appareil 777-200 de Boeing et un appareil 777-300 de Boeing ont été livrés. Depuis le début de 2007, Air Canada a pris livraison ou réception de cinq appareils 777-300 de Boeing et de deux appareils 777-200 de Boeing.

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

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

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

### **9.7. Obligations de capitalisation au titre des régimes de retraite d'Air Canada**

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

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

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

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

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

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

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

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

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

### **9.8. 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 30 juin 2007, Air Canada avait couvert 48 % du reste de ses besoins prévus en carburant pour 2007 et 3 % de ses besoins prévus en carburant pour 2008. Depuis le 30 juin 2007, Air Canada a conclu de nouvelles positions de couverture faisant appel à des options sur tunnel qui ont permis d'augmenter sa couverture de 4 % pour 2007, portant ainsi le volume total couvert à 52 % d'ici la fin de 2007. Le reste de 2007 est couvert à des prix pouvant varier en moyenne de 84 \$ US à 88 \$ US le baril pour ses contrats basés sur le carburéacteur, de 70 \$ US à 77 \$ US le baril pour ses contrats basés sur le mazout et de 61 \$ US à 68 \$ US le baril pour ses contrats basés sur le brut WTI. En se fondant sur les prix du brut WTI, Air Canada a couvert le reste de ses besoins projetés en carburant pour 2007 à des prix pouvant varier en moyenne entre 64 \$ US et 70 \$ US. Compte tenu de ses besoins projetés en carburant pour 2007, Air Canada a couvert ses besoins pour les troisième et quatrième trimestres à hauteur respectivement de 49 % et 56 %.

Il convient de se reporter à la section 11 du présent Rapport de gestion pour plus d'information sur les couvertures et les instruments dérivés liés au carburant utilisés par la Société.

**10. 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)	T3	T4	T1	T2	T3	T4	T1	T2
	2005	2005	2006	2006	2006	2006	2007 <sup>2)</sup>	2007 <sup>3)</sup>
Produits d'exploitation	2 833	2 362	2 484	2 682	2 947	2 544	2 625	2 659
Charge exceptionnelle liée aux milles Aéroplan <sup>1)</sup>	-	-	-	-	(102)	-	-	-
<b>Produits d'exploitation</b>	<b>2 833</b>	<b>2 362</b>	<b>2 484</b>	<b>2 682</b>	<b>2 845</b>	<b>2 544</b>	<b>2 625</b>	<b>2 659</b>
Charges d'exploitation	(2 512)	(2 396)	(2 546)	(2 501)	(2 642)	(2 471)	(2 654)	(2 563)
<b>Bénéfice d'exploitation (perte)<sup>4)</sup></b>	<b>321</b>	<b>(34)</b>	<b>(62)</b>	<b>181</b>	<b>203</b>	<b>73</b>	<b>(29)</b>	<b>96</b>
Total des produits (charges) hors exploitation, intérêts minoritaires, écart de change et impôt sur les bénéfices <sup>5)</sup>	(50)	(68)	180	55	(100)	(122)	(43)	22
<b>Bénéfice net (perte)</b>	<b>271</b>	<b>(102)</b>	<b>118</b>	<b>236</b>	<b>103</b>	<b>(49)</b>	<b>(72)</b>	<b>118</b>
Bénéfice (perte)								
Par action – de base	<b>2,67</b>	<b>(1,01)</b>	<b>1,15</b>	<b>2,32</b>	<b>1,01</b>	<b>(0,48)</b>	<b>(0,70)</b>	<b>1,14</b>
Par action – dilué	<b>2,33</b>	<b>(1,01)</b>	<b>1,12</b>	<b>2,05</b>	<b>0,95</b>	<b>(0,48)</b>	<b>(0,70)</b>	<b>0,98</b>

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. ACE a cessé de consolider les résultats de Jazz depuis le 24 mai 2007.
4. 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\$. Les premier et deuxième trimestres de 2007 comportent une charge exceptionnelle liée à la restructuration de la main-d'œuvre respectivement de 9 M\$ et de 6 M\$.
5. 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. Comprend, au deuxième trimestre de 2007, un gain de 4 M\$ et une charge fiscale de 1 M\$ relativement à la vente de 0,249 million d'actions de sa participation dans US Airways.

**Caractère saisonnier des activités**

Air Canada et 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 transporteurs présentent des coûts en grande partie fixes qui ne varient pas proportionnellement à la demande passagers et aux coefficients d'occupation. 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.

**11. 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 au prix du carburéacteur, Air Canada conclut des contrats d'instruments dérivés avec des intermédiaires financiers visant la gestion de la volatilité des flux de trésorerie liés à l'exploitation. Au 30 juin 2007, Air Canada avait couvert, principalement à l'aide d'options sur tunnel et de swaps, une 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 carburéacteur. Air Canada n'achète ni ne détient aucun instrument financier dérivé à des fins spéculatives. Il convient de se reporter à la section 9.8 du présent Rapport de gestion pour plus d'information sur la position de couverture d'Air Canada au 30 juin 2007 et au 9 août 2007. Il convient de se reporter à la note 7 afférente aux états financiers consolidés intermédiaires non vérifiés du deuxième trimestre de 2007 d'ACE pour de plus amples renseignements.

Air Canada est exposée au risque que des variations périodiques de la juste valeur ne soient pas tout à fait efficaces. Comme le décrit la politique sur la couverture du carburant d'Air Canada, l'inefficacité survient lorsque la variation de la juste valeur de l'instrument dérivé ne compense pas parfaitement la variation de la valeur intrinsèque des achats prévus de carburéacteur. La partie inefficace liée à la variation de la valeur intrinsèque 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 pourrait être constatée comme inefficace en vertu de la méthode actuelle.

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

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

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

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

**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.

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

**12. 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 11 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.

**13. 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 semestre terminé le 30 juin 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.

**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. Cependant, le facteur de risque qui suit concernant les enquêtes en cours à l'égard de pratiques de tarification des transports de fret anticoncurrentielles a été mis à jour et reformulé comme suit :

Litiges en cours

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

**16. MESURES FINANCIÈRES HORS PCGR**
**BAIIALA/BAIIA**

Le BAIIALA 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 entreprises 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 BAIIALA et le BAIIA ne sont pas des unités de mesure conformes aux PCGR pour la présentation de l'information financière et qu'ils n'ont pas de sens normalisé, ils ne sauraient être comparés à des mesures similaires présentées par d'autres sociétés ouvertes. Le BAIIALA et le BAIIA sont rapprochés du bénéfice d'exploitation (perte) comme suit :

(en millions de dollars)	Deuxième trimestre			Semestre terminé le 30 juin		
	2007	2006	Variation (en \$)	2007	2006	Variation (en \$)
<b>Air Canada</b>						
Bénéfice (perte) d'exploitation selon les PCGR	88	113	(25)	10	(11)	21
Rajouter :						
Locations avions	71	83	(12)	144	166	(22)
Amortissement et désuétude	136	118	18	264	233	31
<b>BAIIALA</b>	<b>295</b>	<b>314</b>	<b>(19)</b>	<b>418</b>	<b>388</b>	<b>30</b>
Rajouter :						
Charge exceptionnelle liée à la restructuration de la main-d'œuvre	-	-	-	-	28	(28)
<b>BAIIALA, avant les charges exceptionnelles</b>	<b>295</b>	<b>314</b>	<b>(19)</b>	<b>418</b>	<b>416</b>	<b>2</b>
<b>Aéroplan<sup>1)</sup></b>						
Bénéfice d'exploitation selon les PCGR	-	31	(31)	40	70	(30)
Rajouter :						
Amortissement et désuétude	-	4	(4)	3	8	(5)
<b>BAIIA</b>	<b>-</b>	<b>35</b>	<b>(35)</b>	<b>43</b>	<b>78</b>	<b>(35)</b>
<b>Jazz<sup>1)</sup></b>						
Bénéfice d'exploitation selon les PCGR	26	36	(10)	62	72	(10)
Rajouter :						
Locations avions	22	33	(11)	57	65	(8)
Amortissement et désuétude	4	7	(3)	9	11	(2)
<b>BAIIALA</b>	<b>52</b>	<b>76</b>	<b>(24)</b>	<b>128</b>	<b>148</b>	<b>(20)</b>

1. L'information ci-dessus reflète les résultats d'Aéroplan du 1<sup>er</sup> janvier au 13 mars 2007, et les résultats de Jazz du 1<sup>er</sup> janvier au 23 mai 2007. ACE a cessé de consolider les résultats d'Aéroplan et de Jazz respectivement depuis le 14 mars 2007 et le 24 mai 2007.

(en millions de dollars)	Deuxième trimestre			Semestre terminé le 30 juin		
	2007	2006	Variation (en \$)	2007	2006	Variation (en \$)
<b>ACTS</b>						
Bénéfice (perte) d'exploitation selon les PCGR	9	1	8	12	(18)	30
Rajouter :						
Amortissement et désuétude	11	7	4	20	15	5
<b>BAIIA</b>	<b>20</b>	<b>8</b>	<b>12</b>	<b>32</b>	<b>(3)</b>	<b>35</b>
Rajouter :						
Charge exceptionnelle liée à la restructuration de la main-d'œuvre	6	-	6	15	5	10
<b>BAIIA, avant les charges exceptionnelles</b>	<b>26</b>	<b>8</b>	<b>18</b>	<b>47</b>	<b>2</b>	<b>45</b>
<b>Total consolidé d'ACE<sup>1)</sup></b>						
Bénéfice d'exploitation selon les PCGR	96	181	(85)	67	119	(52)
Rajouter :						
Locations avions	91	113	(22)	195	226	(31)
Amortissement et désuétude	149	140	9	295	274	21
<b>BAIIALA</b>	<b>336</b>	<b>434</b>	<b>(98)</b>	<b>557</b>	<b>619</b>	<b>(62)</b>
Rajouter :						
Charge exceptionnelle liée à la restructuration de la main-d'œuvre	6	-	6	15	33	(18)
<b>BAIIALA, avant les charges exceptionnelles</b>	<b>342</b>	<b>434</b>	<b>(92)</b>	<b>572</b>	<b>652</b>	<b>(80)</b>

1. L'information ci-dessus reflète les résultats d'Aéroplan du 1<sup>er</sup> janvier au 13 mars 2007, et les résultats de Jazz du 1<sup>er</sup> janvier au 23 mai 2007. ACE a cessé de consolider les résultats d'Aéroplan et de Jazz respectivement depuis le 14 mars 2007 et le 24 mai 2007.

Le tableau qui suit présente le rapprochement du BAIIA, du BAIIALA et du bénéfice d'exploitation constaté dans l'état des résultats publié d'Aéroplan et de Jazz.

(en millions de dollars)	Deuxième trimestre			Semestre terminé le 30 juin		
	2007	2006	Variation (en \$)	2007	2006	Variation (en \$)
<b>Aéroplan<sup>1)</sup></b>						
Bénéfice d'exploitation selon les PCGR	47	31	16	95	70	25
Rajouter :						
Amortissement et désuétude	3	4	(1)	6	8	(2)
<b>BAIIA</b>	<b>50</b>	<b>35</b>	<b>15</b>	<b>101</b>	<b>78</b>	<b>23</b>
<b>Jazz<sup>1)</sup></b>						
Bénéfice d'exploitation selon les PCGR	40	36	4	77	72	5
Rajouter :						
Locations avions	33	33	-	11	65	(54)
Amortissement et désuétude	5	7	(2)	67	11	56
<b>BAIIALA</b>	<b>78</b>	<b>76</b>	<b>2</b>	<b>155</b>	<b>148</b>	<b>7</b>

1. Selon l'état des résultats publiés d'Aéroplan et de Jazz pour les périodes indiquées.

**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 d'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 et elle ne saurait alors 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)	Deuxième trimestre			Semestre terminé le 30 juin		
	2007	2006	Variation (en \$)	2007	2006	Variation (en \$)
<b>Air Canada</b>						
Bénéfice (perte) d'exploitation selon les PCGR	88	113	(25)	10	(11)	21
Rajouter :						
Charge exceptionnelle liée à la restructuration de la main-d'œuvre	-	-	-	-	28	(28)
<b>Bénéfice d'exploitation, exclusion faite de la charge exceptionnelle liée à la restructuration de la main-d'œuvre</b>	<b>88</b>	<b>113</b>	<b>(25)</b>	<b>10</b>	<b>17</b>	<b>(7)</b>
<b>ACTS</b>						
Bénéfice (perte) d'exploitation selon les PCGR	9	1	8	12	(18)	30
Rajouter :						
Charge exceptionnelle liée à la restructuration de la main-d'œuvre	6	-	6	15	5	10
<b>Bénéfice d'exploitation (perte), exclusion faite de la charge exceptionnelle liée à la restructuration de la main-d'œuvre</b>	<b>15</b>	<b>1</b>	<b>14</b>	<b>27</b>	<b>(13)</b>	<b>40</b>
<b>ACE</b>						
Bénéfice d'exploitation selon les PCGR	96	181	(85)	67	119	(52)
Rajouter :						
Charge exceptionnelle liée à la restructuration de la main-d'œuvre	6	-	6	15	33	(18)
<b>Bénéfice d'exploitation (perte), exclusion faite de la charge exceptionnelle liée à la restructuration de la main-d'œuvre</b>	<b>102</b>	<b>181</b>	<b>(79)</b>	<b>82</b>	<b>152</b>	<b>(70)</b>