

ACE AVIATION

Rapport de gestion Troisième trimestre de 2007



Le 8 novembre 2007

TABLE DES MATIÈRES

1.	AVANT-PROPOS.....	1
2.	MISE EN GARDE CONCERNANT LES DÉCLARATIONS PROSPECTIVES.....	2
3.	SECTEURS	3
4.	ÉVÉNEMENTS RÉCENTS IMPORTANTS.....	4
5.	MÉTHODES ET ESTIMATIONS COMPTABLES	7
6.	RÉSULTATS D'EXPLOITATION DU TROISIÈME TRIMESTRE DE 2007	12
6.1.	AIR CANADA	15
6.2.	ACTS	17
6.3.	ÉLÉMENTS NON SECTORIELS ET ÉLIMINATIONS (« ENSE »).....	17
7.	RÉSULTATS D'EXPLOITATION – PÉRIODE DE NEUF MOIS TERMINÉE LE 30 SEPTEMBRE 2007.....	18
7.1.	AIR CANADA	21
7.2.	AÉROPLAN	23
7.3.	JAZZ.....	24
7.4.	ACTS	24
7.5.	ÉLÉMENTS NON SECTORIELS ET ÉLIMINATIONS (« ENSE »).....	25
8.	GESTION FINANCIÈRE ET GESTION DU CAPITAL	26
8.1.	ANALYSE DE LA SITUATION FINANCIÈRE.....	26
8.2.	CAPITAL SOCIAL	27
8.3.	LIQUIDITÉS ET FONDS DE ROULEMENT	28
8.4.	FLUX DE TRÉSORERIE CONSOLIDÉS	28
8.5.	DÉPENSES EN IMMOBILISATIONS.....	28
8.6.	STRATÉGIE RELATIVE AU PARC AÉRIEN D'AIR CANADA.....	30
8.7.	OBLIGATIONS DE CAPITALISATION AU TITRE DES RÉGIMES DE RETRAITE D'AIR CANADA.....	30
8.8.	GESTION DU RISQUE LIÉ AU CARBURANT – AIR CANADA	32
9.	RÉSULTATS FINANCIERS TRIMESTRIELS.....	33
10.	INSTRUMENTS DÉRIVÉS ET FINANCIERS.....	34
11.	ARRANGEMENTS HORS BILAN	35
12.	CONTRÔLES ET PROCÉDURES.....	35
13.	FACTEURS DE RISQUE	35
14.	ÉVÉNEMENTS POSTÉRIEURS À LA DATE DU BILAN.....	37
15.	MESURES FINANCIÈRES HORS PCGR	38
16.	GLOSSAIRE	41

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 ») jusqu'au 14 mars 2007, Jazz Air SEC (« Jazz ») jusqu'au 24 mai 2007 et ACTS SEC (« ACTS ») jusqu'au 16 octobre 2007. Il convient de se reporter à la section 5 du présent Rapport de gestion pour obtenir un complément d'information sur Aéroplan et Jazz et à la section 4 du présent Rapport de gestion pour obtenir de plus amples renseignements sur ACTS.

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 du troisième trimestre de 2007 doit être lu en parallèle avec les états financiers consolidés intermédiaires non vérifiés et les notes y afférentes du troisième trimestre de 2007 d'ACE, les états financiers consolidés annuels 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 sociétés du secteur du transport aérien collectivement, à ACE et à une ou à plusieurs de ses sociétés du secteur du transport aérien, à une ou à plusieurs des sociétés du secteur du transport aérien d'ACE, ou à ACE à proprement parler. Sauf indication contraire, tous les montants en numéraire sont exprimés en millions de dollars canadiens. Pour obtenir une explication de certains des termes utilisés dans le présent Rapport de gestion, il convient de se reporter à la section 16, intitulée *Glossaire*. À moins qu'il ne soit indiqué autrement, le présent Rapport de gestion est à jour au 8 novembre 2007.

Certains chiffres comparatifs ont été reclassés afin qu'ils soient conformes à la présentation des états financiers adoptée à la période actuelle. Plus précisément, Air Canada a reclassé la présentation de certains produits tirés de la sous-location d'appareils enregistrés par Jazz. La présentation révisée concerne les appareils qui sont inscrits au titre des appareils détenus par Air Canada, mais qui constituent des contrats de location-exploitation de Jazz. Cette présentation révisée n'a aucune incidence sur les résultats consolidés pour toute période présentée. Elle entraîne toutefois une augmentation de 7 M\$ des locations d'avions et des produits intersectoriels d'Air Canada pour le trimestre terminé le 30 septembre 2007 (17 M\$ pour la période de neuf mois terminée le 30 septembre 2007) et de 7 M\$ pour le trimestre terminé le 30 septembre 2006 (19 M\$ pour la période de neuf mois terminée le 30 septembre 2006).

Le présent Rapport de gestion contient des déclarations prospectives. Il convient de se reporter à la section *Mise en garde concernant les déclarations prospectives* 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 et la section 13 du présent Rapport de gestion font état des principaux risques liés à ACE et à ses filiales.

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 troisième 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, d'EDGAR au www.sec.gov/edgar.shtml ou d'ACE au www.aceaviation.com.

2. MISE EN GARDE CONCERNANT LES DÉCLARATIONS PROSPECTIVES

Le présent Rapport de gestion contient des déclarations prospectives au sens de la législation en valeurs mobilières applicable. Ces déclarations 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. Elles peuvent porter sur des observations concernant, entre autres, les stratégies, les attentes, les activités planifiées ou les actions à venir.

Ces déclarations prospectives 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 déclarations prospectives partent d'hypothèses, elles sont soumises 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, ainsi 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, ainsi qu'à la section 13 du présent Rapport de gestion. Les déclarations prospectives du présent Rapport de gestion représentent les attentes de la Société en date de celui-ci et elles peuvent changer après cette date. Toutefois, la Société n'a ni l'intention ni l'obligation d'actualiser ou de réviser ces déclarations à la lumière de nouveaux éléments d'information ou d'événements futurs ou pour quelque autre motif, sauf comme l'exigent les règlements sur les valeurs mobilières en vigueur.

3. SECTEURS

Le tableau qui suit présente une liste descriptive des sociétés du secteur du transport aérien d'ACE au 8 novembre 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.</p>	75,0 %
Aéroplan	<p>Aéroplan (TSX : AER.UN) est le principal programme de marketing de fidélisation du Canada. Aéroplan procure des services marketing de fidélisation à ses partenaires commerciaux en vue de stimuler la demande de leurs produits et services. La participation d'ACE dans Aéroplan est détenue indirectement grâce à ses parts du Fonds de revenu Aéroplan. Il convient de se reporter à la section <i>Événements récents importants</i> à ce sujet.</p>	20,1 %
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>	20,1 %
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 »). Le 16 octobre 2007, ACE a achevé la vente de 70 % de sa participation dans ACTS. Il convient de se reporter à la section <i>Événements récents importants</i> à ce sujet.</p>	23,0 %

4. ÉVÉNEMENTS RÉCENTS IMPORTANTS

Voici le résumé d'un certain nombre d'événements importants survenus entre le 1^{er} janvier 2007 et le 8 novembre 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.

Le 22 octobre 2007, ACE a terminé le placement secondaire de 22 millions de parts du Fonds de revenu Aéroplan au prix de 21,90 \$ la part, pour un produit brut de 482 M\$ (463 M\$, frais exclus). ACE a conservé 40 292 088 parts du Fonds de revenu Aéroplan. En date du 8 novembre 2007, ACE détient une participation indirecte de 20,1 % dans Aéroplan grâce à ses parts du Fonds de revenu Aéroplan. Il convient de se reporter à la section 5 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.

Le 22 octobre 2007, ACE a terminé le placement secondaire de 35 500 000 parts du Fonds de revenu Jazz Air au prix de 7,75 \$ la part, pour un produit brut de 275 M\$ (263 M\$, frais exclus). ACE a conservé 24 726 920 parts du Fonds de revenu Jazz Air. En date du 8 novembre 2007, ACE détient une participation indirecte de 20,1 % dans Jazz grâce à ses parts du Fonds de revenu Jazz Air. Il convient de se reporter à la section 5 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 Aeromantenimiento, S.A. (« Aeroman »), division de Grupo TACA Holdings Limited (« Grupo TACA ») d'El Salvador responsable de la maintenance d'appareils. La contrepartie totale de cette acquisition comprenait des espèces ainsi qu'un droit d'acquérir une participation en capital dans ACTS SEC.

Le montant en espèces de 45 M\$ US, constitué de 50 M\$ (43 M\$ US) en espèces à la clôture de la transaction et d'au plus 2 M\$ (2 M\$ US) en paiements jalonnés, est financé par ACTS SEC grâce aux liquidités d'ACE. Une action rachetable sans droit de vote de catégorie A dans une filiale en propriété exclusive d'ACTS SEC (« action échangeable ») a été émise à Grupo TACA. 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. Après le 30 septembre 2007, l'action échangeable a été échangée par un apparenté de Grupo TACA. L'obligation de rachat a été satisfaite par une participation en capital de 5 % dans la nouvelle société ACTS et un paiement en espèces de 31 M\$. La « nouvelle société ACTS » désigne ACTS après la monétisation. L'apparenté de Grupo TACA peut faire valoir auprès d'ACE son droit de participation dans la nouvelle société ACTS selon un montant de 18,4 M\$ US sur une période de 12 mois à compter de la date de la monétisation. 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 de 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 mentionnés ci-dessus peuvent être prolongés de un an dans certaines conditions. À la conclusion de la monétisation, la nouvelle société ACTS a assumé la responsabilité de l'option de vente. Il convient de se reporter à la note 12 afférente aux états financiers consolidés intermédiaires non vérifiés du troisième trimestre de 2007 d'ACE pour de plus amples renseignements.

Le 16 octobre 2007, ACE a achevé la vente de 70 % de sa participation dans ACTS. À la conclusion de la transaction, ACE a reçu un produit net de 723 M\$. Ce montant comprend le règlement par ACTS d'un billet intersociété de 200 M\$ à ACE. Dans les six mois suivant la conclusion, ACE pourrait recevoir un produit net supplémentaire pouvant aller jusqu'à 40 M\$ lié aux fonds mis en mains tierces, sous réserve de l'exécution de certains contrats conclus avec des fournisseurs en vertu de modalités précises. À la suite du rachat de l'action échangeable par un apparenté à Grupo TACA indiqué ci-dessus et de l'établissement du régime d'intéressement à long terme d'ACTS initial, ACE détient une participation de 23 % dans la nouvelle société ACTS, dont la juste valeur se chiffre à 83 M\$.

Sommaire de la transaction (en millions de dollars)

Valeur totale de l'entreprise	975 \$
Frais de clôture et autres ajustements	(18)
Produits nets tirés de la transaction	957 \$
Produit net reçu par ACE ^{a)}	723 \$
Participation à 23 % détenue par ACE dans la nouvelle société ACTS	83
Fonds mis en mains tierces en attente de l'exécution de contrats conclus avec des fournisseurs	40
	846 \$
Versement de sommes dues à Air Canada ^{b)}	55 \$
Rachat de l'action échangeable d'ACTS ^{c)}	49
Régime d'intéressement à long terme d'ACTS initial (2 %)	7
	957 \$

- a) Ce montant comprend le règlement par ACTS d'un billet intersociété de 200 M\$ à ACE.
- b) Constitué des éléments suivants : 28 M\$ pour l'achat d'un bâtiment, 17 M\$ pour le règlement par ACTS d'un billet intersociété à Air Canada et 10 M\$ liés au paiement d'autres obligations. L'acheteur a versé une somme additionnelle de 10 M\$ à Air Canada.
- c) Montant de 49 M\$ (50,5 M\$ US) lié à l'obligation de rachat, comprenant une participation en capital de 18 M\$ (5 %) dans la nouvelle société ACTS et un paiement en espèces de 31 M\$.

Les actifs et passifs d'ACTS, constatés dans les états financiers consolidés déduction faite des soldes intersociétés, ont été classés à titre d'actifs destinés à la vente et sont présentés de façon distincte dans le bilan consolidé en date du 30 septembre 2007. Comme la conclusion de la vente précède la diffusion des états financiers consolidés intermédiaires non vérifiés du troisième trimestre de 2007 d'ACE, tous les actifs et passifs ont été classés dans la part à court terme. Des montants de 489 M\$ et de 164 M\$ ont été constatés respectivement au titre d'actif à court terme et de passif à court terme. La Société conserve une participation importante dans la nouvelle société ACTS à la suite de la vente.

Le secteur d'ACTS a constaté une perte sectorielle de 1 M\$ pour le troisième trimestre de 2007 et un bénéfice sectoriel de 1 M\$ pour le troisième trimestre de 2006, exclusion faite de certains ajustements de consolidation liés aux différences pouvant exister entre divers secteurs d'exploitation d'ACE sur le plan de la constatation des produits d'exploitation. La perte sectorielle pour la période de neuf mois terminée le 30 septembre 2007 et le 30 septembre 2006 se chiffrait respectivement à néant et (26 M\$). Depuis le 16 octobre 2007, ACE ne consolide plus les résultats ni la situation financière d'ACTS, et le bénéfice lié à la participation dans la nouvelle société ACTS sera constaté après le 16 octobre 2007.

Placement dans US Airways

En 2005, ACE a acquis, contre 75 M\$ US, une participation dans US Airways Group, Inc. (« US Airways ») pour 5 millions d'actions. En 2006, ACE a cédé 4,5 millions d'actions de sa participation dans US Airways en contrepartie d'un produit net de 232 M\$ et a enregistré un gain de 152 M\$ avant impôts. Au deuxième trimestre de 2007, ACE a cédé 0,249 million d'actions de sa participation dans US Airways en contrepartie d'un produit net total de 8 M\$ et a enregistré un gain de 4 M\$ avant impôts. Au troisième trimestre de 2007, ACE a cédé les 0,251 million d'actions de sa participation restante dans US Airways en contrepartie d'un produit net total de 8 M\$ et a enregistré un gain de 4 M\$ avant impôts à la suite de cette transaction.

Vacances Air Canada

Au cours du troisième trimestre de 2007, ACE a cédé à Air Canada la participation de 49 % qu'elle détenait dans Vacances Air Canada, tirant un produit de 10 M\$ et réduisant la participation indirecte de la Société dans Vacances Air Canada de 87,25 % à 75 %. Le produit tient compte de la contrepartie versée par ACE au moment du transfert du placement d'Air Canada à ACE en 2005. Au 8 novembre 2007, Vacances Air Canada était la propriété exclusive d'Air Canada.

5. MÉTHODES ET ESTIMATIONS COMPTABLES

Les états financiers consolidés intermédiaires non vérifiés et les notes y afférentes du troisième 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 annuels vérifiés 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^{er} janvier 2007, de certaines méthodes comptables liées aux instruments financiers, aux couvertures, au résultat étendu et aux capitaux propres. Le résumé de ces modifications, décrites plus amplement à la note 1 afférente aux états financiers consolidés intermédiaires non vérifiés du troisième trimestre de 2007 d'ACE, figure ci-après.

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. Il convient de se reporter à la section 8.7 du présent Rapport de gestion pour plus d'information sur les obligations de capitalisation au titre des régimes de retraite d'Air Canada.

Comptabilisation d'Aéroplan

Par suite de la distribution spéciale des parts du Fonds de revenu Aéroplan par ACE et de la conversion des parts restantes d'Aéroplan en parts du Fonds de revenu Aéroplan le 14 mars 2007, 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 restante d'ACE dans Aéroplan est comptabilisée à la valeur de consolidation. L'état consolidé des résultats d'ACE pour la période de neuf mois terminée le 30 septembre 2007 comprend une quote-part de 35 M\$ au titre de la participation dans Aéroplan, ce qui représente la participation proportionnelle d'ACE dans les résultats d'exploitation d'Aéroplan à compter du 14 mars 2007 (15 M\$ pour le troisième trimestre de 2007).

Le bilan consolidé d'ACE en date du 30 septembre 2007 ne tient pas compte du bilan d'Aéroplan. 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, 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 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 crédit 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.

Les soldes entre apparentés, par suite d'ententes entre Aéroplan et la Société, étaient les suivants :

(en millions de dollars)	30 septembre 2007
Débiteurs (Air Canada)	35 \$
Distribution à recevoir (ACE)	4
Total des débiteurs	39 \$

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

(en millions de dollars)	Trimestre terminé le 30 septembre 2007	Période de neuf mois terminée le 30 septembre 2007
Produits		
Produits tirés d'Aéroplan liés aux primes Aéroplan	117 \$	246 \$
Coût d'achat de milles Aéroplan auprès d'Aéroplan	(56)	(140)
Produits de location d'immeubles provenant des apparentés	4	9
	65 \$	115 \$
Charges		
Frais de gestion et de marketing des centres téléphoniques pour les services reçus d'Aéroplan	2 \$	4 \$
Recouvrement des salaires et charges sociales liés aux employés détachés auprès d'Aéroplan	(13)	(30)
	(11) \$	(26) \$

Obligation au titre des milles Aéroplan

En 2001, Air Canada a constitué Aéroplan à titre de société en commandite en propriété exclusive d'Air Canada. Le programme de fidélisation Aéroplan était auparavant une division d'Air Canada.

Aux termes du contrat de participation et de services commerciaux (CPSC) conclu entre Air Canada et Aéroplan, Air Canada a conservé une obligation au titre des 103 milliards de milles Aéroplan accumulés jusqu'au 31 décembre 2001 et qui doivent être échangés. Aéroplan a pris en charge la responsabilité de tous les milles accumulés depuis le 1^{er} janvier 2002. Le 31 décembre 2001, la direction a estimé que, déduction faite des désistements, 103 milliards des quelque 171 milliards de milles émis et en cours seraient échangés.

En 2006, avec le concours d'actuares indépendants, les directions d'Air Canada et d'Aéroplan ont évalué de nouveau le nombre de milles qui devraient être échangés en fonction du nombre total de milles accumulés jusqu'au 31 décembre 2001. Elles ont prévu que 112 milliards de milles seraient échangés, comparativement à l'estimation initiale de 103 milliards. En vertu du CPSC en date du 9 juin 2004, tel qu'il a été modifié, les directions d'Air Canada et d'Aéroplan ont convenu d'adopter une nouvelle modification aux modalités du CPSC. Depuis le 13 octobre 2006, par modification du contrat, Air Canada a assumé l'obligation liée à l'échange d'au plus 112 milliards de milles et, en conséquence, a constaté une charge exceptionnelle de 102 M\$, en raison des 9 milliards de milles supplémentaires, au titre des produits d'exploitation du troisième trimestre de 2006 et a augmenté les produits reportés d'Aéroplan. Cette modification au CPSC constituait le règlement total et définitif des obligations d'Air Canada envers Aéroplan relativement à l'échange des milles Aéroplan d'avant 2002. Aéroplan est responsable pour tout échange de milles excédant la nouvelle estimation de 112 milliards de milles. Le montant du passif supplémentaire a été déterminé en fonction de la juste valeur du nombre de milles supplémentaires.

Comptabilisation de Jazz

Par suite de la distribution spéciale 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 restante d'ACE dans Jazz est comptabilisée à la valeur de consolidation. L'état consolidé des résultats d'ACE pour la période de neuf mois terminée le 30 septembre 2007 comprend une quote-part de 19 M\$ au titre de la participation dans Jazz, ce qui représente la participation proportionnelle d'ACE dans les résultats d'exploitation de Jazz à compter du 24 mai 2007 (12 M\$ pour le troisième trimestre de 2007).

Le bilan consolidé d'ACE en date du 30 septembre 2007 ne tient pas compte du bilan de Jazz. Le bilan consolidé comparatif du 31 décembre 2006 comprenait les éléments suivants :

- trésorerie et équivalents 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.

Les soldes entre apparentés, par suite d'ententes entre Jazz et la Société, étaient les suivants :

(en millions de dollars)	30 septembre 2007
Débiteurs (Air Canada/ACTS)	110 \$
Distributions à recevoir (ACE)	5
Créditeurs (Air Canada)	(70)
Débiteurs, montant net	45 \$

Suit le sommaire des produits et charges entre apparentés d'Air Canada avec Jazz pour le trimestre terminé le 30 septembre 2007 et la période du 24 mai 2007 au 30 septembre 2007 :

(en millions de dollars)	Trimestre terminé le 30 septembre 2007	Période de neuf mois terminée le 30 septembre 2007
Produits		
Produits tirés de services généraux et autres services (Air Canada)	4 \$	5 \$
Produits de Jazz (Air Canada) tirés des services au sol	13	17
Produits liés à la maintenance de Jazz (ACTS)	18	21
Produits de Jazz (Air Canada) tirés de la sous-location d'avions	7	8
Produits tirés de la location d'immeubles de Jazz (Air Canada)	2	3
	44 \$	54 \$
Charges (Air Canada)		
Charges liées au contrat d'achat de capacité conclu avec Jazz	234 \$	310 \$
Charges refacturées de Jazz au titre de la charge de carburant	84	113
Charges refacturées de Jazz au titre de redevances aéroportuaires	54	71
Charges refacturées de Jazz au titre d'autres charges	5	7
Autres charges liées à Jazz	2	2
	379 \$	503 \$

En plus des produits et charges liés à Jazz figurant ci-dessus, Air Canada transfère des stocks de carburant et la sous-location de certains appareils à Jazz selon la méthode de l'imputation à l'exercice, lesquels sont constatés à leur valeur nette dans l'état consolidé des résultats d'Air Canada.

Instruments financiers

Le 1^{er} janvier 2007, Air Canada a adopté les normes comptables énoncées dans le *Manuel de l'ICCA* aux chapitres 3855, *Instruments financiers – comptabilisation et évaluation*, 3861, *Instruments financiers – présentation et information à fournir*, 3865, *Couvertures*, 1530, *Résultat étendu*, 3251, *Capitaux propres*, ainsi qu'à l'abrégié des délibérations 164 du Comité sur les problèmes nouveaux, *Instruments d'emprunt convertibles et autres comportant des dérivés incorporés* (« CPN-164 »). Le chapitre 3861 établit les normes de présentation des instruments financiers et des dérivés non financiers, et 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.

Augmentation (diminution)	(en millions de dollars)
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)
Actifs incorporels	(3)
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	5
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 troisième trimestre de 2007 d'ACE pour de plus amples renseignements.

Comptabilisation des positions fiscales incertaines (FIN 48)

Les nouvelles normes de déclaration selon les PCGR américains du *Financial Accounting Standards Board* (FASB) sont appliquées à la Société depuis le 1^{er} janvier 2007. L'interprétation FIN 48, *Accounting for Uncertainty in Income Taxes*, 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. L'adoption de cette norme par la Société est prise en compte dans le rapprochement des PCGR du Canada avec les PCGR des États-Unis à compter du deuxième trimestre de 2007. Il convient de se reporter à la note 15 afférente aux états financiers consolidés intermédiaires non vérifiés du troisième trimestre de 2007 d'ACE pour connaître les différences entre les PCGR canadiens et américains.

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 concernent également 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

L'ICCA a publié quatre nouvelles normes comptables : le chapitre 1535, *Informations à fournir concernant le capital*, le chapitre 3862, *Instruments financiers – informations à fournir*, le chapitre 3863, *Instruments financiers – présentation*, et le chapitre 3031, *Stocks*. Ces nouvelles normes s'appliquent aux exercices ouverts à compter du 1^{er} octobre 2007, et la Société les adoptera le 1^{er} janvier 2008. La Société est à évaluer les exigences en matière de présentation et d'information à fournir précisées dans les nouvelles normes, mais ces dernières ne devraient pas avoir d'incidence sur les résultats de la Société.

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 remplacent 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 viennent 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.

Le chapitre 3031, qui remplace le chapitre 3030, *Stocks*, fournit des indications plus complètes au sujet de l'évaluation et prévoit de nouvelles normes à l'égard de l'information à fournir afin d'accroître la transparence.

6. RÉSULTATS D'EXPLOITATION DU TROISIÈME 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 septembre 2007.

Non vérifié (en millions de dollars)	Troisième trimestre de 2007			Total ACE
	Air Canada	ACTS	ENSE	
Produits d'exploitation				
Passages	2 660 \$	- \$	- \$	2 660 \$
Fret	132	-	-	132
Autres	111	71	48	230
Produits externes	2 903	71	48	3 022
Produits intersectoriels	51	173	(224)	-
	2 954	244	(176)	3 022
Charges d'exploitation				
Salaires et charges sociales	478	83	(3)	558
Carburant avions	716	-	-	716
Locations avions	66	-	-	66
Redevances aéroportuaires	284	-	-	284
Maintenance, matières et fournitures avions	155	66	(136)	85
Communications et technologies de l'information	70	4	(3)	71
Restauration et fournitures connexes	88	-	-	88
Amortissement et désuétude	144	10	(7)	147
Commissions	54	-	-	54
Contrat d'achat de capacité conclu avec Jazz	234	-	-	234
Autres charges d'exploitation	314	76	(11)	379
	2 603	239	(160)	2 682
Bénéfice d'exploitation (perte)	351	5	(16)	340
Produits (charges) hors exploitation				
Intérêts créditeurs	21	-	4	25
Intérêts débiteurs	(82)	(4)	(10)	(96)
Intérêts capitalisés	24	-	-	24
Bénéfice d'Aéroplan lié aux placements comptabilisés à la valeur de consolidation ¹⁾	-	-	15	15
Bénéfice de Jazz lié aux placements comptabilisés à la valeur de consolidation ²⁾	-	-	12	12
Gain à la vente d'actions de US Airways	-	-	4	4
Perte à la cession d'actifs	(2)	-	-	(2)
Perte relative aux instruments financiers	(4)	-	-	(4)
Autres charges hors exploitation	(2)	(2)	(1)	(5)
	(45)	(6)	24	(27)
Bénéfice (perte) avant les éléments suivants	306	(1)	8	313
Intérêts minoritaires	-	-	(69)	(69)
Gain de change	104	-	-	104
Économie (charge) d'impôts sur les bénéfices	(137)	-	13	(124)
Bénéfice (perte) de la période	273 \$	(1) \$	(48) \$	224 \$
BIIIALA/BAIIA ³⁾	561	15	(23)	553

1. ACE comptabilise sa participation dans Aéroplan à la valeur de consolidation et, pour le troisième 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 » au sein du secteur des ENSE.
2. ACE comptabilise sa participation dans Jazz à la valeur de consolidation et, pour le troisième trimestre de 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 15, 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 septembre 2006.

Non vérifié	Troisième trimestre de 2006					
(en millions de dollars)	Air Canada	Aéroplan	Jazz	ACTS	ENSE	Total ACE
Produits d'exploitation						
Passages	2 552 \$	- \$	- \$	- \$	12 \$	2 564 \$
Fret	157	-	-	-	-	157
Autres	104	176	1	63	(118)	226
Produits externes	2 813	176	1	63	(106)	2 947
Produits intersectoriels	48	2	368	138	(556)	-
	2 861	178	369	201	(662)	2 947
Charge exceptionnelle liée aux milles Aéroplan	(102)	-	-	-	-	(102)
	2,759	178	369	201	(662)	2 845
Charges d'exploitation						
Salaires et charges sociales	461	20	78	82	-	641
Carburant avions	761	-	86	1	(86)	762
Locations avions	80	-	35	-	(7)	108
Redevances aéroportuaires	275	-	49	-	(49)	275
Maintenance, matières et fournitures avions	167	-	26	47	(140)	100
Communications et technologies de l'information	67	5	2	3	(7)	70
Restauration et fournitures connexes	91	-	4	-	(2)	93
Amortissement et désuétude	125	3	5	8	4	145
Commissions	61	-	-	-	-	61
Contrat d'achat de capacité conclu avec Jazz	226	-	-	-	(226)	-
Autres charges d'exploitation	315	117	45	56	(146)	387
	2 629	145	330	197	(659)	2 642
Bénéfice d'exploitation (perte)	130	33	39	4	(3)	203
Produits (charges) hors exploitation						
Intérêts créditeurs	21	6	2	-	4	33
Intérêts débiteurs	(78)	(4)	(2)	(4)	(6)	(94)
Intérêts capitalisés	17	-	-	-	1	18
Gain à la vente d'actions de US Airways	-	-	-	-	52	52
Gain (perte) à la cession d'actifs	1	-	-	-	(5)	(4)
Perte relative aux instruments financiers	(16)	-	-	-	-	(16)
Autres produits (charges) hors exploitation	2	(1)	-	2	(4)	(1)
	(53)	1	-	(2)	42	(12)
Bénéfice avant les éléments suivants	77	34	39	2	39	191
Intérêts minoritaires	(1)	-	-	-	(18)	(19)
Écart de change	(3)	-	-	(1)	1	(3)
Charge d'impôts sur les bénéfices	(29)	-	-	-	(37)	(66)
Bénéfice (perte) de la période	44 \$	34 \$	39 \$	1 \$	(15) \$	103 \$
BAIIALA/BAIIA ¹⁾	335	36	79	12	(6)	456
BAIIALA/BAIIA ¹⁾, exclusion faite de la charge exceptionnelle	437	36	79	12	(6)	558

1. Il convient de se reporter à la section 15, Mesures financières hors PCGR, dans le présent Rapport de gestion pour obtenir un rapprochement entre le BAIIALA/BAIIA et le bénéfice (perte) d'exploitation.

Tel qu'il a déjà été mentionné, les participations d'ACE dans Aéroplan et dans Jazz sont comptabilisées à la valeur de consolidation respectivement depuis le 14 mars 2007 et le 24 mai 2007. Par conséquent, les résultats d'exploitation d'ACE pour le troisième trimestre de 2007 ne sont pas directement comparés à ses résultats d'exploitation pour la période correspondante de 2006. Les résultats d'ACE de 2006 tiennent compte de la consolidation des activités d'Aéroplan et de Jazz.

Au troisième trimestre de 2007, ACE a constaté un bénéfice d'exploitation de 340 M\$, comparativement à un bénéfice d'exploitation de 203 M\$ pour la même période de 2006. 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 a été constatée dans les produits d'exploitation. Au troisième trimestre de 2006, les résultats consolidés d'ACE comprenaient un bénéfice d'exploitation d'Aéroplan et de Jazz de 33 M\$ et de 39 M\$, respectivement. Au troisième trimestre de 2006, Aéroplan a enregistré un BAIIA de 36 M\$ et Jazz a constaté un BAIIALA de 79 M\$.

Par ailleurs, un BAIIALA de 553 M\$ a été constaté au cours du troisième trimestre de 2007 comparativement à un BAIIALA de 456 M\$ à la période correspondante de 2006. Exclusion faite de la charge exceptionnelle liée aux milles Aéroplan de 102 M\$ comptabilisée au troisième trimestre de 2006, le BAIIALA a diminué de 5 M\$ au troisième trimestre de 2007 par rapport à la même période de 2006.

Au troisième trimestre de 2007, ACE a constaté des produits d'exploitation de 3 022 M\$ et des charges d'exploitation de 2 682 M\$. À la période correspondante de 2006, ACE a inscrit des produits d'exploitation de 2 845 M\$, y compris la charge exceptionnelle liée aux milles Aéroplan, et des charges d'exploitation de 2 642 M\$. Par suite de la déconsolidation de Jazz et d'Aéroplan, les résultats d'ACE au titre des produits et des charges d'exploitation constatés au troisième trimestre de 2007 ne sont pas directement comparables à ceux enregistrés au troisième trimestre de 2006.

Les charges hors exploitation se sont élevées à 27 M\$ au troisième trimestre de 2007 alors qu'elles se chiffraient à 12 M\$ à la même période de 2006. Au troisième trimestre de 2007, les intérêts débiteurs nets se sont chiffrés à 47 M\$, une augmentation de 4 M\$ par rapport à ceux de la même période de 2006. Une diminution des intérêts créditeurs, en plus d'une hausse des intérêts débiteurs, alimentés essentiellement par les opérations de financement de nouveaux appareils, ont été partiellement annulées par les intérêts capitalisés liés à l'acquisition de nouveaux appareils. Les produits hors exploitation comprenaient une perte de 4 M\$ au troisième trimestre de 2007 et une perte de 16 M\$ à la même période de 2006 relativement aux ajustements de la juste valeur à l'égard de certains instruments financiers dérivés conclus par Air Canada. L'état consolidé des résultats d'ACE pour le troisième trimestre de 2007 comprend une quote-part de 15 M\$ au titre de la participation dans Aéroplan ainsi qu'une quote-part de 12 M\$ au titre de la participation dans Jazz. Au troisième trimestre de 2007, ACE a constaté un gain de 4 M\$ avant impôts (3 M\$ après impôts) attribuable à la vente de 0,251 million d'actions de US Airways Group, Inc. (« US Airways »). Au troisième trimestre de 2006, ACE a constaté un gain de 52 M\$ avant impôts (43 M\$ après impôts) attribuable à la vente de 1,25 million d'actions de US Airways.

Les gains nets tirés d'éléments monétaires libellés en devises ont atteint 104 M\$ au troisième trimestre de 2007 et viennent surtout du raffermissement du dollar canadien au 30 septembre 2007 par rapport au 30 juin 2007. Ces chiffres sont comparables aux pertes de 3 M\$ constatées au troisième trimestre de 2006.

Les intérêts minoritaires ont atteint 69 M\$ au troisième trimestre de 2007, une augmentation de 50 M\$ comparativement à 19 M\$ à la période correspondante de 2006. 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 dans 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.

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

Le bénéfice net au troisième trimestre de 2007 s'élevait à 224 M\$ ou 1,84 \$ par action diluée. Le bénéfice net au troisième trimestre de 2006 atteignait 103 M\$ ou 0,95 \$ par action diluée.

6.1. Air Canada

Air Canada a déclaré un bénéfice d'exploitation de 351 M\$ au troisième trimestre de 2007, comparativement à un bénéfice d'exploitation de 130 M\$ à la même période de 2006, soit une augmentation de 221 M\$. Un BAIIALA de 561 M\$ au troisième trimestre de 2007 reflétait une augmentation de 226 M\$ par rapport à la même période de 2006. 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 a été constatée dans les produits d'exploitation. Exclusion faite de la charge exceptionnelle liée aux milles Aéroplan, le bénéfice d'exploitation et le BAIIALA ont augmenté, au troisième trimestre de 2007, respectivement de 119 M\$ et 124 M\$ par rapport à la même période de 2006.

Au troisième trimestre de 2007, les produits passages se sont élevés à 2 660 M\$, soit une hausse de 108 M\$, ou 4,2 %, principalement attribuable à la croissance du trafic. De plus, les frais passages accessoires, qui sont constatés au titre des produits passages en 2007 et qui avaient été constatés dans les autres produits en 2006, ont totalisé 24 M\$ au troisième trimestre de 2007. Ces augmentations ont été partiellement compensées par l'incidence défavorable de l'appréciation du dollar canadien sur les produits libellés en devises par rapport au troisième trimestre de 2006, ce qui s'est traduit par une baisse d'environ 20 M\$ des produits passages. Le rendement à l'échelle du réseau s'est amélioré de 1,1 % par rapport au troisième trimestre de 2006. Au troisième trimestre de 2007, le trafic s'est accentué de 3,1 %, en regard d'une augmentation de la capacité de 3,5 % par rapport à la même période de 2006, ce qui a donné lieu à une diminution de 0,3 point du coefficient d'occupation. Les PPSMO se sont accrus de 0,7 % par rapport au troisième trimestre de 2006 en raison d'une augmentation du rendement unitaire. La forte hausse du rendement unitaire s'est reflétée dans les marchés intérieur et transfrontalier.

Au troisième trimestre de 2007, les produits fret ont décliné de 25 M\$, ou 16 %, comparativement à ceux de la même période de 2006. Au troisième trimestre de 2007, Air Canada a exploité un avion tout-cargo nolisé comparativement à trois avions tout-cargo à la même période de 2006. Le trafic marchandises à l'échelle du réseau a reculé de 11 % en raison d'une réduction de 4 % de la capacité fret disponible. Le rendement unitaire du fret par tonne-mille a diminué de 7 % par rapport à la même période de 2006.

Les autres produits du troisième trimestre de 2007 ont atteint 162 M\$, une hausse de 10 M\$, ou 7 %, par rapport à la même période de 2006. Ils comprenaient des produits de 8 M\$ tirés de la sous-location d'appareils à des tiers en 2007 et une croissance des produits liés à des tiers constatés par Vacances Air Canada et Services au sol Air Canada. Cette augmentation a été partiellement annulée par le reclassement de certains frais passages accessoires dans les produits passages depuis le 1^{er} janvier 2007.

Les charges d'exploitation se sont chiffrées à 2 603 M\$ au troisième trimestre de 2007, soit une baisse de 26 M\$, ou 1 %, comparativement au troisième trimestre de 2006. L'appréciation du dollar américain a contribué à la diminution globale du coût unitaire constatée au cours du trimestre, surtout au titre de la charge de carburant. Le coût unitaire, mesuré en charges d'exploitation par SMO, a baissé de 4,4 % par rapport au troisième trimestre de 2006. Exclusion faite de la charge de carburant, le coût unitaire a diminué de 2,4 % par rapport à la même période de 2006.

Au troisième trimestre de 2007, les salaires et charges sociales ont atteint 478 M\$, une augmentation de 17 M\$, ou 4 %, par rapport à la même période de 2006.

Les charges salariales se sont élevées à 386 M\$ au troisième trimestre de 2007, en hausse de 19 M\$, ou 5 %, par rapport au troisième trimestre de 2006, surtout en raison de l'ajout de 662 employés équivalent temps plein (« ETP »), ou 3 %, par rapport à la même période de 2006 et, dans une proportion moindre, de la croissance de la moyenne des salaires établie au cours de la procédure de réexamen des salaires auprès des employés syndiqués d'Air Canada. La hausse du nombre d'employés ETP concernait principalement les pilotes, les agents de bord et le personnel des Services au sol requis afin de soutenir l'accroissement de 3,5 % de la capacité en SMO.

Les charges sociales ont totalisé 92 M\$ au troisième trimestre de 2007, un recul de 2 M\$ ou 2 % par rapport à la période correspondante de 2006, attribuable en grande partie à la baisse de la charge au titre des régimes de retraite et des avantages complémentaires à la suite de la révision des évaluations actuarielles, compensée par une charge accrue liée aux prestations de santé versées aux employés actifs.

Malgré une augmentation de 3,5 % de la capacité en SMO, la charge de carburant de 716 M\$ au troisième trimestre de 2007 a baissé de 45 M\$, ou 6 %, par rapport à la période correspondante de 2006. L'augmentation liée au trafic de 22 M\$ et l'incidence défavorable du prix de base moyen supérieur du carburant de 6 M\$ ont été

plus qu'annulées par l'effet favorable de la vigueur du dollar canadien par rapport à sa contrepartie américaine, ce qui s'est traduit par une diminution de 46 M\$ de la charge de carburant, des gains de 8 M\$ réalisés sur les opérations de couverture, comparativement à des pertes de 9 M\$ réalisées sur les opérations de couverture en 2006, et une diminution de 10 M\$ attribuable à la réduction du service de fret par avion tout-cargo MD-11.

Les coûts de propriété, qui regroupent les frais de location d'avions et la charge d'amortissement et de désuétude, ont atteint 210 M\$ au troisième trimestre de 2007, une hausse de 5 M\$ comparativement à la même période de 2006.

Au troisième trimestre de 2007, les redevances aéroportuaires et de navigation ont atteint 284 M\$, une augmentation de 9 M\$, ou 3 %, par rapport à la même période de 2006, par suite surtout d'une hausse de 5 % du nombre de vols ainsi que de la majoration des droits d'atterrissage et des redevances générales, principalement à l'aéroport international Pearson de Toronto (« aéroport Pearson »). Ces majorations ont été compensées en partie par des réductions de 4 % et 1,7 % des redevances de navigation au Canada, entrées respectivement en vigueur en août 2007 et en septembre 2006.

Au troisième trimestre de 2007, la charge liée à la maintenance, aux matières et aux fournitures pour les avions a atteint 155 M\$, une baisse de 12 M\$, ou 7 %, par rapport au même trimestre de 2006, principalement en raison du ralentissement des activités de maintenance des appareils A340 d'Airbus et 767-300 de Boeing, par suite surtout du retrait de quatre appareils et du retard prévu de la maintenance déjà planifiée du moteur des appareils 767-200 de Boeing, ce qui, dans l'ensemble, représente 25 M\$ de la diminution. Cette baisse a été grandement compensée par l'accroissement de la charge de maintenance cellule, qui a totalisé 11 M\$, associée aux appareils A320 d'Airbus et 767 de Boeing qui nécessitent davantage de maintenance. De plus, le troisième trimestre de 2007 a été marqué par une augmentation des charges de 5 M\$ liées au respect des conditions minimales de retour des appareils aux locataires.

Les commissions versées au troisième trimestre de 2007 étaient de 54 M\$, une diminution de 7 M\$, ou 11 %, par rapport au même trimestre de 2006, en regard d'une croissance de 3 % des produits passages et fret combinés comparativement au troisième trimestre de 2006. Le repli des commissions versées était attribuable en grande partie 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, lesquelles ont plus que compensé l'augmentation liée au trafic. Les commissions, en pourcentage des produits passages et fret, sont passées de 2,3 % au troisième trimestre de 2006 à 1,9 % au troisième trimestre de 2007.

Au troisième trimestre de 2007, les frais payés à Jazz pour la capacité, en vertu du contrat d'achat de capacité conclu entre Jazz et Air Canada (« CAC de Jazz »), étaient de 234 M\$, soit une augmentation de 8 M\$, ou 4 %, comparativement à la même période de 2006, principalement en raison d'une hausse de 5 % des heures de vol cale à cale par rapport au troisième trimestre de 2006.

Les charges hors exploitation se sont chiffrées à 45 M\$ au troisième trimestre de 2007, une diminution de 8 M\$ par rapport au troisième trimestre de 2006. Au troisième trimestre de 2007, les intérêts débiteurs nets ont totalisé 37 M\$, un recul de 3 M\$ comparativement à la même période de 2006. Une hausse de 4 M\$ des intérêts débiteurs, alimentée essentiellement par les opérations de financement de nouveaux appareils, a été plus qu'annulée par des intérêts capitalisés supérieurs liés aux nouveaux appareils. Le raffermissement du dollar canadien en 2007 par rapport à sa contrepartie américaine a eu une incidence favorable sur les intérêts débiteurs nets.

Les gains nets tirés d'éléments monétaires libellés en devises ont atteint 104 M\$ au troisième trimestre de 2007 et viennent surtout du raffermissement du dollar canadien au 30 septembre 2007 par rapport au 30 juin 2007. Ces chiffres sont comparables aux pertes de 3 M\$ constatée au troisième trimestre de 2006.

Au troisième trimestre de 2007, la charge d'impôts sur les bénéfices était de 137 M\$, ce qui représente un taux d'imposition effectif de 33 %, alors qu'elle était de 29 M\$, ce qui représente un taux d'imposition effectif de 40 %, à la période correspondante de 2006. La diminution du taux d'imposition effectif au troisième trimestre était en grande partie attribuable à la part de capital de certains gains de change constatés pendant la période, lesquels sont assujettis au taux d'imposition du revenu de 50 %. Air Canada a également constaté une charge d'impôts exigibles de 10 M\$ au troisième trimestre de 2007 liée à l'harmonisation des soldes d'impôts fédéral et de l'Ontario.

Un bénéfice sectoriel de 273 M\$ a été constaté au troisième trimestre de 2007, comparativement à un bénéfice sectoriel de 44 M\$ à la même période de 2006, lequel comprenait une charge exceptionnelle liée aux milles Aéroplan de 102 M\$.

6.2. ACTS

Au troisième trimestre de 2007, ACTS a constaté un bénéfice d'exploitation de 5 M\$, une amélioration de 1 M\$ par rapport à la même période de 2006. Les produits d'exploitation ont atteint 244 M\$, une hausse de 43 M\$ par rapport à la période correspondante de 2006, ce qui s'explique par une croissance de tous les types de clients, et principalement dans les activités d'entretien moteurs, alors que le changement d'orientation, passant de la révision générale à des activités d'entretien moteurs, se poursuit. De plus, les produits tirés d'Aeroman ont totalisé 15 M\$ au troisième trimestre de 2007.

Au troisième trimestre de 2007, les charges d'exploitation se sont accrues de 42 M\$ par rapport à la même période de 2006 pour s'établir à 239 M\$, principalement en raison de la hausse des charges requise afin de soutenir la hausse des produits, et comprenaient les charges de 12 M\$ liées à Aeroman au troisième trimestre de 2007. Une provision pour créances douteuses de 4 M\$ liée à un contrat avec un client a été constatée au troisième trimestre de 2007.

Une perte sectorielle de 1 M\$ a été constatée au troisième trimestre de 2007, ce qui représente une détérioration de 2 M\$ par rapport à la même période de 2006.

6.3. 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 5 du présent Rapport de gestion, les participations d'ACE dans Aéroplan et dans Jazz sont comptabilisées à la valeur de consolidation. L'état consolidé des résultats pour le troisième trimestre de 2007 tient compte de la quote-part de 15 M\$ au titre de la participation d'ACE dans Aéroplan ainsi que de la quote-part de 12 M\$ au titre de la participation d'ACE dans Jazz. Au troisième trimestre de 2007, une perte d'exploitation de 48 M\$ a été constatée au titre des ENSE, comparativement à une perte d'exploitation de 15 M\$ pour la même période de 2006. Par ailleurs, un BAIILA négatif de 23 M\$ a été constaté au troisième trimestre de 2007 comparativement à un BAIILA négatif de 6 M\$ à la période correspondante de 2006.

Au troisième trimestre de 2007, ACE a constaté un gain de 4 M\$ (3 M\$ après impôts) lié à la vente des 0,251 million d'actions restantes de US Airways. Au troisième trimestre de 2006, ACE a constaté un gain de 52 M\$ (43 M\$ après impôts) attribuable à la vente de 1,25 million d'actions de US Airways.

7. RÉSULTATS D'EXPLOITATION – PÉRIODE DE NEUF MOIS TERMINÉE LE 30 SEPTEMBRE 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 la période de neuf mois terminée le 30 septembre 2007.

Non vérifié (en millions de dollars)	Période de neuf mois terminée le 30 septembre 2007					Total ACE
	Air Canada	Aéroplan ¹⁾	Jazz ²⁾	ACTS	ENSE	
Produits d'exploitation						
Passages	7 133 \$	- \$	- \$	- \$	15 \$	7 148 \$
Fret	407	-	-	-	-	407
Autres	438	198	3	184	(72)	751
Produits externes	7 978	198	3	184	(57)	8 306
Produits intersectoriels	155	3	610	571	(1 339)	-
	8 133	201	613	755	(1 396)	8 306
Charges d'exploitation						
Salaires et charges sociales	1 452	17	139	259	15	1 882
Carburant avions	1 937	-	125	-	(124)	1 938
Locations avions	220	-	57	-	(16)	261
Redevances aéroportuaires	784	-	80	-	(81)	783
Maintenance, matières et fournitures avions	584	-	50	224	(510)	348
Communications et technologies de l'information	208	7	2	12	(13)	216
Restauration et fournitures connexes	246	-	6	-	-	252
Amortissement et désuétude	408	3	9	30	(8)	442
Commissions	164	-	-	-	-	164
Contrat d'achat de capacité conclu avec Jazz	696	-	-	-	(386)	310
Charge exceptionnelle liée à la restructuration de la main-d'œuvre	-	-	-	15	-	15
Autres charges d'exploitation	1 073	134	83	198	(200)	1 288
	7 772	161	551	738	(1 323)	7 899
Bénéfice d'exploitation (perte)	361	40	62	17	(73)	407
Produits (charges) hors exploitation						
Intérêts créditeurs	70	3	2	-	11	86
Intérêts débiteurs	(259)	(3)	(3)	(14)	(36)	(315)
Intérêts capitalisés	88	-	-	-	-	88
Bénéfice d'Aéroplan lié aux placements comptabilisés à la valeur de consolidation ¹⁾	-	-	-	-	35	35
Bénéfice de Jazz lié aux placements comptabilisés à la valeur de consolidation ²⁾	-	-	-	-	19	19
Gain à la vente d'actions de US Airways	-	-	-	-	8	8
Gain à la cession d'actifs	19	-	-	-	-	19
Gain lié aux instruments financiers	24	-	-	-	-	24
Autres produits (charges) hors exploitation	(12)	(1)	1	(2)	8	(6)
	(70)	(1)	-	(16)	45	(42)
Bénéfice (perte) avant intérêts minoritaires	291	39	62	1	(28)	365
Intérêts minoritaires	(6)	-	-	-	(142)	(148)
Gain de change	297	-	-	(1)	(1)	295
Charge d'impôts sur les bénéfices	(188)	-	-	-	(54)	(242)
Bénéfice (perte) de la période	394 \$	39 \$	62 \$	- \$	(225) \$	270 \$
BIIIALA/BAIIA ³⁾	989	43	128	47	(97)	1 110
BIIIALA/BAIIA ³⁾, exclusion faite des charges exceptionnelles	989	43	128	62	(97)	1 125

1. L'information reflète les résultats d'Aéroplan du 1^{er} janvier au 13 mars 2007. Depuis le 14 mars 2007, ACE comptabilise sa participation dans Aéroplan à la valeur de consolidation et, pour la période comprise entre le 14 mars et le 30 septembre 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^{er} 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 septembre 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 15, 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 la période de neuf mois terminée le 30 septembre 2006.

Non vérifié (en millions de dollars)	Période de neuf mois terminée le 30 septembre 2006					
	Air Canada	Aéroplan	Jazz	ACTS	ENSE	Total ACE
Produits d'exploitation						
Passages	6 816 \$	- \$	- \$	- \$	57 \$	6 873 \$
Fret	460	-	-	-	-	460
Autres	420	554	5	164	(363)	780
Produits externes	7 696	554	5	164	(306)	8 113
Produits intersectoriels	147	7	1 024	463	(1 641)	-
	7 843	561	1 029	627	(1 947)	8 113
Charge exceptionnelle liée aux milles Aéroplan	(102)	-	-	-	-	(102)
	7 741	561	1 029	627	(1 947)	8 011
Charges d'exploitation						
Salaires et charges sociales	1 373	58	229	246	13	1 919
Carburant avions	1 961	-	216	1	(216)	1 962
Locations avions	258	-	100	-	(24)	334
Redevances aéroportuaires	750	-	132	-	(132)	750
Maintenance, matières et fournitures avions	563	-	71	178	(465)	347
Communications et technologies de l'information	205	17	6	10	(21)	217
Restauration et fournitures connexes	246	-	11	-	(2)	255
Amortissement et désuétude	358	11	16	23	11	419
Commissions	188	-	-	-	-	188
Contrat d'achat de capacité conclu avec Jazz	647	-	-	-	(647)	-
Charge exceptionnelle liée à la restructuration de la main-d'œuvre	28	-	-	5	-	33
Autres charges d'exploitation	1 045	372	137	178	(467)	1 265
	7 622	458	918	641	(1 950)	7 689
Bénéfice d'exploitation (perte)	119	103	111	(14)	3	322
Produits (charges) hors exploitation						
Intérêts créditeurs	58	14	4	-	8	84
Intérêts débiteurs	(225)	(11)	(6)	(12)	(19)	(273)
Intérêts capitalisés	40	-	(1)	-	1	40
Gain de dilution lié à Jazz	-	-	-	-	220	220
Gain à la vente d'actions de US Airways	-	-	-	-	152	152
Gain (perte) à la cession d'actifs	4	-	-	-	(4)	-
Perte relative aux instruments financiers	(19)	-	-	-	-	(19)
Autres produits (charges) hors exploitation	3	(1)	-	1	2	5
	(139)	2	(3)	(11)	360	209
Bénéfice (perte) avant intérêts minoritaires	(20)	105	108	(25)	363	531
Intérêts minoritaires	(9)	-	-	-	(44)	(53)
Gain (perte) de change	119	-	-	(1)	(1)	117
Charge d'impôts sur les bénéfices	(20)	-	-	-	(118)	(138)
Bénéfice (perte) de la période	70 \$	105 \$	108 \$	(26) \$	200 \$	457 \$
BIIIALA/BAIIA ¹⁾	735	114	227	9	(10)	1 075
BIIIALA/BAIIA ¹⁾, exclusion faite des charges exceptionnelles	865	114	227	14	(10)	1 210

1. Il convient de se reporter à la section 15, 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).

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, les participations d'ACE dans Aéroplan et dans Jazz sont comptabilisées à la valeur de consolidation. Par conséquent, les résultats d'exploitation d'ACE pour les neuf premiers mois de 2007 ne sont pas directement comparés à ses résultats d'exploitation pour la période correspondante de 2006. Les résultats d'ACE de 2006 tiennent compte de la consolidation des activités d'Aéroplan et de Jazz.

ACE a enregistré un bénéfice d'exploitation de 407 M\$ pour la période de neuf mois terminée le 30 septembre 2007, comparativement à un bénéfice d'exploitation de 322 M\$ pour la période correspondante de 2006. Par ailleurs, un BAIIALA de 1 110 M\$ a été constaté au cours des neuf premiers mois de 2007 comparativement à un BAIIALA de 1 075 M\$ pour la période correspondante de 2006.

Pendant les neuf premiers mois de 2007, une charge exceptionnelle liée à la restructuration de la main-d'œuvre de 15 M\$ a été constatée dans le secteur d'ACTS relativement à la réduction de l'effectif par suite de la fin d'un contrat de révision générale avec un tiers. Au cours des neuf premiers mois de 2006, une charge exceptionnelle de 102 M\$ liée à l'obligation relativement à l'échange des milles Aéroplan d'avant 2002 a été constatée dans les produits d'exploitation du secteur d'Air Canada. Une charge exceptionnelle liée à la restructuration de la main-d'œuvre de 33 M\$ (28 M\$ dans le secteur d'Air Canada et 5 M\$ dans le secteur d'ACTS) relativement à un plan de réduction de l'effectif non syndiqué a également été inscrite pour cette période. Au quatrième trimestre de 2006, le coût estimatif de ce programme a été révisé, et, conséquemment, Air Canada a constaté un ajustement favorable de 8 M\$ de la charge exceptionnelle liée à la restructuration de la main-d'œuvre.

Exclusion faite des charges exceptionnelles de 2006 et de 2007, le bénéfice d'exploitation et le BAIIALA des neuf premiers mois de 2007 ont diminué respectivement de 35 M\$ et 85 M\$ par rapport à la même période de 2006. Pour les neuf premiers mois de 2006, les résultats consolidés d'ACE comprenaient un bénéfice d'exploitation d'Aéroplan et de Jazz de 103 M\$ et de 111 M\$, respectivement. Aéroplan a enregistré un BAIIA de 114 M\$, et Jazz a constaté un BAIIALA de 227 M\$ au cours des neuf premiers mois de 2006.

Au cours des neuf premiers mois de 2007, ACE a constaté des produits d'exploitation de 8 306 M\$ et des charges d'exploitation de 7 899 M\$. À la période correspondante de 2006, ACE a inscrit des produits d'exploitation de 8 011 M\$, y compris la charge exceptionnelle liée aux milles Aéroplan, et des charges d'exploitation de 7 689 M\$. Par suite de la déconsolidation d'Aéroplan et de Jazz, les produits et charges d'exploitation d'ACE pour les neuf premiers mois de 2007 ne sont pas directement comparables à ses produits et charges d'exploitation pour la période correspondante de 2006.

Les charges hors exploitation se sont élevées à 42 M\$ pour la période de neuf mois terminée le 30 septembre 2007, comparativement à des produits hors exploitation de 209 M\$ pour la période correspondante de 2006. Au cours des neuf premiers mois de 2006, ACE a constaté un gain de dilution de 220 M\$ (210 M\$ après impôts) par suite du PAPE de Jazz et un gain avant impôts de 152 M\$ (126 M\$ après impôts) a été enregistré à la suite de la vente de 4,5 millions d'actions de sa participation dans US Airways. Au cours des neuf premiers mois de 2007, les intérêts débiteurs nets ont diminué de 8 M\$, comparativement à la même période de 2006. La hausse des intérêts débiteurs de 42 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. Le raffermissement du dollar canadien en 2007 par rapport à sa contrepartie américaine a eu une incidence favorable sur les intérêts débiteurs nets. Les produits hors exploitation comprenaient un gain de 24 M\$ au cours des neuf premiers mois de 2007 et une perte de 19 M\$ à la même période de 2006 relativement aux ajustements de la juste valeur à l'égard de certains instruments financiers dérivés conclus par Air Canada. Au cours des neuf premiers mois de 2007, ACE a enregistré une quote-part de 35 M\$ au titre de la participation dans Aéroplan ainsi qu'une quote-part de 19 M\$ au titre de la participation dans Jazz. Au cours des neuf premiers mois de 2007, ACE a constaté un gain de 8 M\$ avant impôts (6 M\$ après impôts) attribuable à la vente de 0,5 million d'actions de US Airways. De plus, Air Canada a constaté un gain sur la cession de 14 M\$ lié à un appareil endommagé et des gains de 7 M\$ liés à la vente d'un immeuble et d'un avion retiré du service.

Les gains nets tirés d'éléments monétaires libellés en devises ont atteint 295 M\$ au cours des neuf premiers mois de 2007 et sont attribuables au raffermissement du dollar canadien au 30 septembre 2007 par rapport au 31 décembre 2006. À titre de comparaison, des gains de 117 M\$ ont été constatés au cours des neuf premiers mois de 2006.

Les intérêts minoritaires se sont élevés à 148 M\$ au cours des neuf premiers mois de 2007, comparativement à 53 M\$ à la même période de 2006, soit une augmentation de 95 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 dans 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 242 M\$ a été constatée au cours de la période de neuf mois terminée le 30 septembre 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 les neuf premiers mois de 2007 n'est pas directement comparable au bénéfice net des neuf premiers mois de 2006.

Pour la période de neuf mois terminée le 30 septembre 2007, le bénéfice net a atteint 270 M\$ ou 2,48 \$ par action diluée, contre 457 M\$ ou 4,11 \$ par action diluée pour la même période de 2006.

7.1. Air Canada

Air Canada a déclaré un bénéfice d'exploitation de 361 M\$ au cours de la période de neuf mois terminée le 30 septembre 2007, soit une amélioration de 242 M\$ comparativement au bénéfice d'exploitation de 119 M\$ enregistré à la même période de 2006. Un BAIIALA de 989 M\$ a été constaté, une hausse de 254 M\$ par rapport aux neuf premiers mois de 2006. Pour les neuf premiers mois terminés 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 a été constatée dans les produits d'exploitation ainsi qu'une charge exceptionnelle liée à la restructuration de la main-d'œuvre de 28 M\$ relativement à un plan de réduction de l'effectif non syndiqué. Exclusion faite des charges exceptionnelles en 2006, le bénéfice d'exploitation et le BAIIALA des neuf premiers mois de 2007 ont augmenté respectivement de 112 M\$ et 124 M\$ par rapport à la même période de 2006.

Des produits passages de 7 133 M\$ ont été enregistrés au cours des neuf premiers mois de 2007. Il s'agit d'une augmentation de 317 M\$, ou 4,7 %, par rapport à la période correspondante de 2006, traduisant en cela la croissance du trafic. De plus, les frais passages accessoires, qui sont inclus dans les produits passages en 2007 et qui avaient été inclus dans les autres produits en 2006, ont totalisé 54 M\$ au cours des neuf premiers mois de 2007. L'amélioration de 1,0 % du rendement, à l'échelle du réseau au cours des neuf premiers mois de 2007, par rapport à la même période de 2006, s'explique principalement par l'inclusion des frais passages accessoires en 2007. Au cours de la période de neuf mois terminée le 30 septembre 2007, le trafic s'est accru de 3,6 %, en regard d'une capacité de 2,9 % supérieure à celle de la même période de 2006, ce qui s'est traduit par une augmentation de 0,6 point du coefficient d'occupation. Les PPSMO ont affiché une hausse de 1,7 %, en raison d'une croissance du rendement unitaire ainsi que d'une amélioration du coefficient d'occupation à l'échelle du réseau.

Les produits fret se sont chiffrés à 407 M\$ au cours de la période de neuf mois terminée le 30 septembre 2007, une baisse de 53 M\$, ou 12 %, par rapport à la même période de 2006. Cette diminution découle principalement du fléchissement de 35 M\$ des produits tout-cargo par suite de la cessation des services de fret par avion tout-cargo à destination de l'Asie à la fin de juin 2007, ainsi que de la réduction des vols tout-cargo vers l'Asie au premier semestre de 2007. Le trafic marchandises à l'échelle du réseau a reculé de 12 % en raison d'une réduction de 6 % de la capacité fret disponible. Le rendement unitaire du fret par tonne-mille payante est demeuré le même par rapport à celui des neuf premiers mois de 2006.

Les autres produits ont atteint 593 M\$ au cours des neuf premiers mois de 2007, une hausse de 26 M\$, ou 5 %, par rapport à la même période de 2006; cette augmentation comprend la hausse de 16 M\$ et de 6 M\$ des produits liés à des tiers enregistrés respectivement par Vacances Air Canada et Services au sol Air Canada, les produits de 15 M\$ tirés de la sous-location d'appareils à des tiers en 2007, ainsi que diverses autres augmentations. Cette augmentation a été partiellement annulée par le reclassement de certains frais passages accessoires dans les produits passages depuis le 1^{er} janvier 2007.

Les charges d'exploitation se sont élevées à 7 772 M\$ au cours des neuf premiers mois de 2007, une progression de 150 M\$, ou 2 %, par rapport à la même période de 2006. Le coût unitaire, mesuré en charges d'exploitation par SMO, a diminué de 0,9 % par rapport aux neuf premiers mois 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 0,7 %.

Au cours des neuf premiers mois de 2007, les salaires et charges sociales ont atteint 1 452 M\$, une augmentation de 79 M\$, ou 6 %, par rapport à la même période de 2006. Les charges salariales ont atteint

1 148 M\$ au cours des neuf premiers mois de 2007, en hausse de 84 M\$, ou 8 %, par rapport à celles de la même période de 2006, en raison de la croissance de la moyenne des salaires, d'une augmentation de 1 % du nombre moyen d'ETP, des ajustements favorables nets de 18 M\$ en 2006, de la majoration des provisions pour les indemnités de départ volontaire et de l'accroissement des charges liées aux heures supplémentaires. 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. Le nombre moyen total d'ETP pour la période s'est accru de 203, ou 1 %, ce qui tient compte de l'ajout de 210 pilotes qui ont un salaire moyen supérieur en comparaison aux autres groupes, d'où la hausse du salaire moyen. Les charges sociales ont totalisé 304 M\$ au cours des neuf premiers mois de 2007, un recul de 5 M\$, ou 2 %, par rapport à la période correspondante de 2006, attribuable en grande partie à la baisse de la charge au titre des régimes de retraite et des avantages complémentaires à la suite de la révision des évaluations actuarielles. Cette diminution a été en partie compensée par une charge accrue liée aux prestations de santé versées aux employés actifs.

Malgré une hausse de 2,9 % de la capacité en SMO, la charge de carburant s'est chiffrée à 1 937 M\$ au cours des neuf premiers mois de 2007, une diminution de 24 M\$, ou 1 %, par rapport à la même période de 2006. L'augmentation liée au trafic de 61 M\$ a été plus qu'annulée par l'incidence favorable de la vigueur du dollar canadien en 2007 par rapport à sa contrepartie américaine qui a entraîné une baisse de 50 M\$ de la charge de carburant, des pertes liées aux opérations de couverture de 1 M\$ en 2007 contre 11 M\$ en 2006, une diminution de 22 M\$ attribuable à la réduction du service de fret par avion tout-cargo MD-11 et un recul du prix de base moyen du carburant, qui a occasionné une baisse de 3 M\$.

Les coûts de propriété, qui regroupent les frais de location d'avions et la charge d'amortissement et de désuétude, ont atteint 628 M\$ au cours des neuf premiers mois de 2007, une hausse de 12 M\$ comparativement à la même période de 2006.

Les redevances aéroportuaires et de navigation ont totalisé 784 M\$ au cours des neuf premiers mois de 2007, une progression de 34 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 Pearson de Toronto. Ces majorations ont été compensées en partie par des réductions de 4 % et de 1,7 % des redevances de navigation au Canada, entrées en vigueur respectivement en août 2007 et en septembre 2006.

La charge liée à la maintenance, aux matières et aux fournitures pour les avions s'est élevée à 584 M\$ au cours des neuf premiers mois de 2007, une augmentation de 21 M\$, ou 4 %, par rapport à la période correspondante de 2006. D'autres facteurs importants d'une partie de l'augmentation, soit 34 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, ainsi que la charge de maintenance liée à la préparation d'appareils qui seront sous-loués à des exploitants-tiers. Cependant, cette charge a été en grande partie annulée par une réduction des charges d'entretien moteurs et de maintenance des composants.

Au cours des neuf premiers mois de 2007, les commissions versées ont totalisé 164 M\$, soit une baisse de 24 M\$, ou 13 %, par rapport à la même période de 2006, compte tenu d'une croissance de 4 % des produits passages et fret combinés en regard de ceux des neuf premiers mois 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.

Au cours des neuf premiers mois de 2007, les frais payés à Jazz pour la capacité ont atteint 696 M\$, une hausse de 49 M\$, ou 8 %, par rapport à la même période de 2006, principalement en raison de la hausse de 10 % des heures de vol cale à cale.

Les autres charges d'exploitation ont atteint 1 073 M\$ au cours des neuf premiers mois de 2007, une croissance de 28 M\$, ou 3 %, par rapport à la période correspondante de 2006, surtout en raison de la progression des charges liées aux forfaits terrestres de Vacances Air Canada, principalement au premier trimestre de 2007, découlant de la croissance du trafic passagers. Des augmentations ont également été constatées pour les charges liées aux cartes de crédit, les dépenses de courriers, les coûts de location de moteurs et la formation. Ces hausses ont été annulées par des diminutions constatées dans les frais et services divers, les charges de publicité et de promotion, les dépenses liées aux services d'escale, les coûts d'assurance et d'autres secteurs.

Les charges hors exploitation se sont chiffrées à 70 M\$ au cours de la période de neuf mois terminée le 30 septembre 2007, contre 139 M\$ à la période correspondante de 2006. Au cours des neuf premiers mois de 2007, les intérêts débiteurs nets de 101 M\$ ont diminué de 26 M\$, comparativement à 2006. Une augmentation des intérêts débiteurs de 34 M\$, alimentée essentiellement par les opérations de financement de nouveaux appareils, a été plus qu'annulée par l'accroissement des intérêts capitalisés liés à l'acquisition de nouveaux appareils et la hausse des intérêts créditeurs issue de soldes de caisse et de taux d'intérêt moyens plus élevés au cours du premier trimestre de 2007. Pour la période de neuf mois terminée le 30 septembre 2007, Air Canada a constaté des gains de 7 M\$ liés à la vente d'un immeuble et d'un avion retiré du service. En outre, au deuxième trimestre de 2007, Air Canada a constaté un gain sur la cession de 14 M\$ lié à un appareil endommagé. Les produits hors exploitation comprenaient un gain de 24 M\$ pour les neuf premiers mois de 2007 et une perte de 19 M\$ à la même période de 2006 relativement aux ajustements de la juste valeur à l'égard de certains instruments dérivés conclus par Air Canada. Au troisième trimestre de 2006, Air Canada a constaté une dépense de 12 M\$ liée aux swaps de taux d'intérêt relativement au financement d'appareils 190 d'Embraer.

Les gains nets tirés d'éléments monétaires libellés en devises ont atteint 297 M\$ au cours des neuf premiers mois de 2007 et sont attribuables au raffermissement du dollar canadien au 30 septembre 2007 par rapport au 31 décembre 2006. À titre de comparaison, des gains de 119 M\$ avaient été constatés au cours des neuf premiers mois de 2006.

Au cours de la période de neuf mois terminée le 30 septembre 2007, la charge d'impôts sur les bénéfices était de 188 M\$, ce qui représente un taux d'imposition effectif de 32 %, alors qu'elle était de 20 M\$, ce qui représente un taux d'imposition effectif de 22 %, à la période correspondante de 2006. La part de capital de certains gains de change constatés pendant la période, lesquels sont assujettis au taux d'imposition de 50 %, a eu une incidence favorable sur le taux d'imposition effectif au cours de la période de neuf mois terminée le 30 septembre 2007. Un crédit de 17 M\$ lié aux modifications des taux d'imposition fédérale durant la période a exercé un effet favorable sur la charge fiscale pour la période de neuf mois terminée le 30 septembre 2006.

Un bénéfice sectoriel de 394 M\$ a été constaté au cours de la période de neuf mois terminée le 30 septembre 2007, comparativement à un bénéfice sectoriel de 70 M\$ à la même période de 2006.

7.2. Aéroplan

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 au premier trimestre de 2007 d'Aéroplan. Il convient de se reporter à la section 5, *Méthodes et estimations comptables*, du présent Rapport de gestion, pour obtenir des renseignements sur la quote-part qu'a constatée ACE au titre de la participation dans Aéroplan depuis la date de déconsolidation.

Au premier trimestre de 2007, Aéroplan a constaté un bénéfice d'exploitation de 48 M\$, une amélioration de 9 M\$ par rapport à la même période de 2006. Le BAIIA a crû de 8 M\$ par rapport au premier trimestre de 2006. La hausse du bénéfice d'exploitation et du BAIIA s'explique principalement par une progression de 19 % des milles échangés en raison de l'intensification des périodes d'échange de milles.

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

Les charges totales d'exploitation ont grimpé de 36 M\$, ou 22 %, au premier trimestre de 2007, en raison surtout d'un bond de 30 M\$ des coûts liés aux primes, qui découle de l'accroissement des échanges de milles. Les autres charges d'exploitation, exclusion faite des coûts liés aux primes, ont monté de 6 M\$ par rapport au premier trimestre de 2006. Cet accroissement s'explique par l'augmentation des coûts liés 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 rémunération, des honoraires professionnels et de services-conseils et des dépenses d'une société inscrite en bourse, et par la croissance des coûts de publicité et de promotion par suite d'activités promotionnelles liées aux campagnes publicitaires.

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

7.3. Jazz

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 au deuxième trimestre de 2007 de Jazz. Il convient de se reporter à la section 5, *Méthodes et estimations comptables*, du présent Rapport de gestion pour obtenir des renseignements sur la quote-part qu'a constatée ACE au titre de la participation dans Jazz depuis la date de déconsolidation.

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, contre 148 M\$ à la période correspondante de 2006. L'amélioration du bénéfice d'exploitation et du BAIIALA découle principalement d'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.

7.4. ACTS

Durant les neuf premiers mois de 2007, ACTS a enregistré un bénéfice d'exploitation de 32 M\$, avant les charges exceptionnelles, ce qui représente une progression de 41 M\$ par rapport à la même période de 2006. Il convient de se reporter à la section 15, *Mesures financières hors PCGR*, du présent Rapport de gestion. Les charges exceptionnelles liées aux programmes de restructuration de la main-d'œuvre ont totalisé 15 M\$ en 2007 et 5 M\$ en 2006.

Au cours des neuf premiers mois de 2007, les produits d'exploitation de 755 M\$ se sont accrus de 128 M\$ par rapport à la même période de 2006, résultat de la croissance des activités d'entretien moteurs et des produits de 37 M\$ d'Aeroman depuis son acquisition, en février 2007.

Les charges d'exploitation des neuf premiers mois de 2007, incluant les charges exceptionnelles susmentionnées, ont atteint 738 M\$, en hausse de 97 M\$ par rapport à la même période de 2006, surtout en raison de la hausse des produits; elles comprennent des charges de 29 M\$ liées à Aeroman pour les neuf premiers mois de 2007.

La rentabilité affichée dans les résultats sectoriels au cours des neuf premiers mois de 2007 témoignait d'une amélioration de 26 M\$ par rapport à la période correspondante de 2006.

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

Les ENSE comprennent les activités non sectorielles et les activités de financement et d'investissement d'ACE. Les ENSE regroupent aussi certains ajustements de consolidation liés aux différences qui peuvent exister entre divers secteurs d'exploitation sur le plan de la constatation des produits. En l'occurrence, ces ajustements de consolidation ont trait 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 les neuf premiers mois de 2007 tient compte de la quote-part de 35 M\$ au titre de la participation d'ACE dans Aéroplan ainsi que de la quote-part de 19 M\$ au titre de la participation d'ACE dans Jazz.

Pendant les neuf premiers mois de 2007, des gains de 8 M\$ avant impôts (6 M\$ après impôts) ont été constatés, lesquels sont attribuables à la vente de la participation restante d'ACE dans US Airways totalisant 0,5 million d'actions.

Au cours des neuf premiers mois de 2006, un gain de dilution de 220 M\$ (210 M\$ après impôts) a été constaté par suite du PAPE de Jazz d'ACE, et des gains avant impôts de 152 M\$ (126 M\$ après impôts) ont été enregistrés à la suite de la vente de 4,5 millions d'actions de la participation d'ACE dans US Airways.

8. GESTION FINANCIÈRE ET GESTION DU CAPITAL

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

Bilan consolidé condensé (en millions de dollars)	30 septembre 2007	31 décembre 2006
Actif		
Trésorerie et équivalents de trésorerie, et placements à court terme	1 915 \$	3 178 \$
Actifs d'ACTS destinés à la vente	489	-
Autres actifs à court terme	1 671	1 856
Actif à court terme	4 075	5 034
Immobilisations corporelles	7 150	5 989
Actifs incorporels	596	1 643
Autres actifs	419	775
	12 240 \$	13 441 \$
Passif		
Passifs à court terme d'ACTS destinés à la vente	164 \$	- \$
Autres passifs à court terme	3 006	3 948
Passif à court terme	3 170	3 948
Dette à long terme et obligations au titre des contrats de location-acquisition	3 696	3 759
Passif au titre des prestations de retraite et des avantages complémentaires de retraite	1 855	1 876
Autres passifs à long terme	837	1 586
	9 558	11 169
Intérêts minoritaires	744	695
Capitaux propres	1 938	1 577
	12 240 \$	13 441 \$

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

Au 30 septembre 2007, la trésorerie, les équivalents de trésorerie et les placements à court terme se sont chiffrés à 1 915 M\$, en baisse de 1 263 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, 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 608 M\$, surtout en raison des activités d'investissement relatives aux acquisitions d'appareils. Également au 30 septembre 2007, la trésorerie, les équivalents de trésorerie et les placements à court terme non consolidés d'ACE et d'Air Canada totalisaient respectivement 402 M\$ et 1 502 M\$.

Au 8 novembre 2007, à la suite de la réalisation des placements secondaires du Fonds de revenu Aéroplan et du Fonds de revenu Jazz Air le 22 octobre 2007, pour des produits nets respectifs de 463 M\$ et de 263 M\$, et de la monétisation d'ACTS le 16 octobre 2007, pour un produit net de 723 M\$, la trésorerie, les équivalents de trésorerie et les placements à court terme non consolidés d'ACE sont passés de 402 M\$ à environ 1,85 G\$.

Actifs et passifs à court terme d'ACTS destinés à la vente

Tel qu'il a été mentionné précédemment, ACE a achevé la vente de 70 % de sa participation dans ACTS le 16 octobre 2007. Comme la conclusion de cette vente a précédé la diffusion des états financiers consolidés intermédiaires non vérifiés du troisième trimestre de 2007 d'ACE, les actifs et passifs d'ACTS ont été classés dans la part à court terme.

Dette à long terme

Pour les neuf premiers mois de 2007, les emprunts liés aux appareils et aux installations de 1 093 M\$ concernaient principalement le financement par Air Canada de 6 appareils 777 de Boeing et de 16 appareils Embraer.

Autres actifs et passifs

Au 30 septembre 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 5 du présent Rapport de gestion pour obtenir un complément d'information.

8.2. Capital social

Au 30 septembre 2007 et au 31 décembre 2006, les actions ordinaires émises et en circulation d'ACE, ainsi que les autres actions ordinaires pouvant être émises en vertu d'actions privilégiées convertibles, d'obligations convertibles et d'options sur actions, s'établissaient comme suit :

Nombre d'actions (en milliers)	Au 30 septembre 2007	Au 31 décembre 2006
Actions ordinaires émises et en circulation		
Actions à droit de vote variable de catégorie A	81 077	79 499
Actions à droit de vote de catégorie B	22 388	22 772
Total des actions ordinaires émises et en circulation	103 465	102 271
Actions ordinaires pouvant être émises		
Actions privilégiées convertibles	11 151	10 747
Obligations convertibles	12 437	7 354
Options sur actions	4 250	3 598
Total des actions ordinaires pouvant être émises	27 838	21 699
Total des actions ordinaires en circulation et pouvant être émises	131 303	123 970

Dans le cadre de la distribution de parts du Fonds de revenu Aéroplan et du Fonds de revenu Jazz Air aux porteurs d'actions d'ACE, tel qu'il est indiqué à la section 4 du présent Rapport de gestion, 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 32,5210 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.

8.3. Liquidités et fonds de roulement

La Société maintient des fonds considérables sous forme de trésorerie et de placements à court terme et s'assure l'accès à des fonds supplémentaires en vertu d'une facilité de crédit. Air Canada dispose d'une facilité de crédit renouvelable consortiale garantie de 400 M\$. En date des présentes, aucun montant n'a été tiré de cette facilité de crédit.

8.4. Flux de trésorerie consolidés

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.

Les flux de trésorerie liés à l'exploitation ont baissé de 51 M\$ au troisième trimestre de 2007, principalement en raison de la modification de la comptabilisation de la participation d'ACE dans Aéroplan et dans Jazz. Ce recul a été en partie annulé par une capitalisation moins élevée au titre des régimes de retraite au troisième trimestre de 2007. Depuis le début de l'exercice, les flux de trésorerie provenant de l'exploitation ont diminué de 229 M\$ en raison surtout 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 au premier semestre de 2007.

Les emprunts liés aux appareils et aux installations d'Air Canada se sont chiffrés à 449 M\$ au troisième trimestre de 2007 et ont porté principalement sur deux appareils 777 de Boeing et sur huit appareils Embraer. Au cours des neuf premiers mois de 2007, les emprunts liés aux appareils et aux installations ont atteint 1 093 M\$ et ont porté principalement sur 6 appareils 777 de Boeing et sur 16 appareils Embraer. Les paiements programmés et autres versements sur la dette et les obligations au titre des contrats de location-acquisition ont totalisé 138 M\$ au troisième trimestre de 2007 et 305 M\$ pour les neuf premiers mois 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 5 appareils CRJ, qui étaient autrefois classés 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 les neuf premiers mois 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. Pour la même période, les flux de trésorerie liés aux activités d'investissement comprenaient 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 588 M\$ au troisième trimestre de 2007 et 1 699 M\$ depuis le début de l'exercice. Le montant indiqué pour le troisième trimestre de 2007 comprend une somme de 267 M\$ liée à 2 appareils 777 de Boeing, une somme de 238 M\$ liée à 8 appareils Embraer, une somme de 36 M\$ liée au programme de réaménagement des cabines des appareils et à d'autres améliorations des appareils et une somme de 21 M\$ liée aux stocks et aux réacteurs de rechange durables. Le montant indiqué pour les neuf premiers mois de 2007 comprend une somme de 873 M\$ liée aux appareils 777 de Boeing, une somme de 496 M\$ liée à 16 appareils Embraer, une somme de 125 M\$ liée au programme de réaménagement des cabines des appareils et à d'autres améliorations des appareils, et une somme de 96 M\$ liée aux stocks et aux réacteurs de rechange durables.

8.5. Dépenses en immobilisations

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

Air Canada a modifié, le 23 avril 2007, les ententes conclues avec la société Boeing (« 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 sont prévues débuter en 2010 et se terminer d'ici 2014. En outre, ces modifications ont également permis à Air Canada de disposer d'options sur 23 appareils 787 de Boeing supplémentaires, ce qui porte le nombre total de commandes d'appareils 787 de Boeing 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 7 autres appareils 787 de Boeing (pour un total de 21 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 recevait de l'Export-Import Bank des États-Unis (l'« Export-Import Bank ») un engagement final relatif à une garantie d'emprunt, assujetti à certaines conditions, pour les sept premiers appareils 777 de Boeing devant être livrés en 2007 en vertu du contrat d'achat conclu entre Air Canada et Boeing (le « contrat d'achat conclu avec Boeing »). Au cours de la période de neuf mois terminée le 30 septembre 2007, Air Canada a pris livraison des sept appareils 777 de Boeing, dont six ont été acquis en vertu du contrat d'achat conclu avec Boeing et financés aux termes de l'engagement relatif à une garantie d'emprunt de l'Export-Import Bank, le septième faisant l'objet d'un contrat de location-exploitation conclu avec International Lease Finance Corporation (ILFC). Un huitième appareil 777 de Boeing devrait être livré au quatrième trimestre de 2007; il constituera le dernier des sept appareils 777 acquis en vertu du contrat d'achat conclu avec Boeing et financés aux termes de l'engagement relatif à une garantie d'emprunt de l'Export-Import Bank.

L'engagement de l'Export-Import Bank relatif à 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 5,23 %, établi en fonction des taux d'intérêt au 30 septembre 2007. Air Canada a également reçu de l'Export-Import Bank un engagement préliminaire 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. Air Canada négocie présentement avec l'Export-Import Bank en vue de convertir l'engagement préliminaire relatif aux appareils dont la livraison est prévue en 2008 en engagement final.

Le total des dépenses en immobilisations engagées après 2011, liées aux modifications apportées aux ententes conclues avec Boeing, s'élève à 2,5 G\$. Au 30 septembre 2007, le total des dépenses en immobilisations engagées, notamment les dépenses liées aux ententes modifiées conclues avec Boeing, totalisait 6,3 G\$.

En plus des changements susmentionnés, l'échéancier relatif à certaines dépenses en immobilisations projetées et engagées a été modifié par rapport à celui présenté dans le Rapport de gestion annuel 2006 d'ACE, daté du 14 février 2007. Air Canada continue d'évaluer si certaines acquisitions d'appareils seront financées par emprunt ou au titre de contrats de location-exploitation. Le tableau ci-après présente les dépenses en immobilisations actuellement engagées et prévues, en supposant que toutes les acquisitions d'appareils seront financées par emprunt.

Air Canada						
Projections des dépenses en immobilisations prévues et engagées (en millions de dollars) ^{1) 2)}	Reste de 2007	2007 ³⁾	2008	2009	2010	2011
Dépenses engagées projetées	430 \$	2 115 \$	1 359 \$	123 \$	853 \$	947 \$
Dépenses prévues projetées mais non engagées	83	83 \$	412	148	136	141
Total des dépenses projetées	513	2 198	1 771	271	989	1 088
Financement projeté des dépenses engagées	(288)	(1 381)	(1 028)	-	(690)	(810)
Total des dépenses projetées, déduction faite du financement	225\$	817 \$	743 \$	271 \$	299 \$	278 \$

1. Les montants en dollars américains ont été convertis au cours en vigueur le 30 septembre 2007 à midi, à savoir 0,9963 \$. Les prix définitifs de livraison des appareils comprennent entre autres les augmentations estimatives et les intérêts reportés sur les paiements à la livraison, calculés selon le LIBOR en dollars américains à 90 jours au 30 septembre 2007.
2. Les montants en dollars ci-dessus ne tiennent pas compte des obligations liées à l'exercice des activités au quotidien.
3. Les prévisions annuelles totales pour 2007 comprennent le cumul des résultats réels au 30 septembre 2007.

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

8.6. 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	Fin de l'exercice 2006	Chiffres réels					Chiffres prévus					Modifications au parc aérien en 2008 (chiffres prévus)	Fin de l'exercice 2008
		Nouvelles livraisons	Sous-locations à des tiers	Retours au locateur	Appareils retirés du service	Cumul – septembre 2007	Nouvelles livraisons	Sous-locations et locations à des tiers/ventes par Air Canada	Retours au locateur	Appareils retirés du service	Fin de l'exercice 2007		
777-300 de Boeing	-	5	-	-	-	5	-	-	-	-	5	6	11
777-200 de Boeing	-	2	-	-	-	2	1	-	-	-	3	3	6
767-300 de Boeing	33	-	-	(2)	-	31	-	-	-	-	31	(2)	29
767-200 de Boeing	11	-	-	-	(1)	10	-	-	-	(1)	9	(1)	8
A340-500 d'Airbus	2	-	-	-	-	2	-	(2)	-	-	-	-	-
A340-300 d'Airbus	10	-	(2)	-	-	8	-	(1)	(2)	-	5	(5)	-
A330-300 d'Airbus	8	-	-	-	-	8	-	-	-	-	8	-	8
A321 d'Airbus	10	-	-	-	-	10	-	-	-	-	10	-	10
A320 d'Airbus	47	-	-	(5)	-	42	-	-	(1)	-	41	-	41
A319 d'Airbus	45	-	(4)	-	-	41	-	(4)	-	-	37	(2)	35
190 d'Embraer	18	16	-	-	-	34	8	-	-	-	42	3	45
175 d'Embraer	15	-	-	-	-	15	-	-	-	-	15	-	15
Total	199	23	(6)	(7)	(1)	208	9	(7)	(3)	(1)	206	2	208
Âge moyen (années)	9,6					9,2					8,9	0,3	9,2

Au troisième trimestre de 2007, Air Canada a pris livraison d'un appareil 777-200 de Boeing, d'un appareil 777-300 de Boeing et de huit appareils 190 d'Embraer. Depuis le début de 2007, Air Canada a pris livraison ou réception de 5 appareils 777-300 de Boeing, de 2 appareils 777-200 de Boeing et de 16 appareils 190 d'Embraer. Depuis le 30 septembre 2007, 4 autres appareils 190 d'Embraer ont été ajoutés au parc aérien d'Air Canada, pour un total de 38 appareils. Air Canada a poursuivi le réaménagement prévu des cabines de son parc d'appareils, entamé en 2006. Le réaménagement de 24 appareils A319 d'Airbus, de 30 appareils A320 d'Airbus, de 1 appareil A321 d'Airbus et de 8 appareils 767-300 de Boeing est maintenant terminé. La réception initiale de la clientèle est favorable, comme en témoignent les résultats de sondages internes sur la satisfaction de la clientèle.

Au cours des neuf premiers mois de 2007, 14 appareils ont été retranchés du parc aérien d'Air Canada, soit 2 appareils 767-300 de Boeing et 5 appareils A320 d'Airbus retournés aux locateurs, 1 appareil 767-200 de Boeing retiré du service, 2 appareils A340-300 d'Airbus et 4 appareils A319 d'Airbus sous-loués à d'autres transporteurs aériens. Des lettres d'intention ont été signées en vue de la cession de 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 de deux appareils A340-500 d'Airbus et la sous-location d'un appareil A340-300 d'Airbus, qui devraient être remis aux autres transporteurs d'ici la fin de 2007. Depuis le 1^{er} octobre 2007, des ententes finales ont été signées relativement à la cession des quatre appareils A319 d'Airbus susmentionnés, dont un de ces appareils a été livré au sous-locataire en vertu du contrat de sous-location, à la location de deux des appareils A340-500 d'Airbus, qui ont été livrés au locataire en vertu du contrat de location, et à la sous-location d'un appareil A340-300 d'Airbus. En outre, deux appareils A340-300 d'Airbus seront retournés aux locateurs et un appareil A320 d'Airbus a été retourné au locateur. Il est prévu qu'un appareil 767-200 de Boeing sera retiré du service régulier en 2007. De plus, cinq appareils A340-300 d'Airbus devraient être sous-loués en 2008.

8.7. 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^{er} janvier 2007, le déficit de solvabilité au titre des régimes agréés canadiens était de 542 M\$ contre 1 655 M\$ au 1^{er} 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 était attribuable à l'effet combiné des facteurs suivants en 2006 :

- un rendement de 13,6 % au titre de l'actif des régimes, 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.

Compte tenu de cette amélioration, la situation financière des régimes au 1^{er} 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 établi 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, modifiées selon les évaluations actuarielles du 1^{er} janvier 2007 et requises par Air Canada, sont réduites par rapport à celles établies en fonction des évaluations du 1^{er} janvier 2006. Les réductions se chiffrent à environ 115 M\$ pour 2007 et à 150 M\$ par année pour les exercices 2008 à 2013, dans la mesure où la situation économique demeure la même.

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, dans la mesure où la situation économique demeure la même. L'évolution de la situation économique, notamment le rendement de l'actif des fonds des caisses de retraite et la fluctuation des taux d'intérêt, influe sur les cotisations projetées et requises. Les cotisations requises et le déficit de solvabilité ci-dessous ont été établis à partir de l'hypothèse qu'il n'y aurait ni gains ni pertes au titre de l'actif ou du passif des régimes pendant toute la période projetée et ne reflètent pas les résultats de 2007 jusqu'à maintenant.

Air Canada (en millions de dollars)	Reste de 2007	Exercice complet 2007	2008	2009	2010	2011
Régimes agréés canadiens – services passés	24 \$	134 \$	91	92 \$	93 \$	93 \$
Régimes agréés canadiens – services rendus au cours de l'exercice	44	164	166	171	176	181
Autres conventions de retraite	13	86	86	65	69	74
Obligations de capitalisation projetées au titre des régimes de retraite	81 \$	384 \$	343 \$	328 \$	338 \$	348 \$

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^{er} janvier 2007, auquel s'ajoute une projection de cotisations pour les services rendus au cours de l'exercice.

8.8. 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 du reste de ses besoins prévus en carburéacteur pour 2007 au moyen surtout de swaps et d'options sur tunnel.

Au 30 septembre 2007, Air Canada avait couvert 44 % du reste de ses besoins prévus en carburant pour 2007 et 3 % de ses besoins prévus en carburant pour 2008.

Depuis le 30 septembre 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 5 % pour le quatrième trimestre de 2007, de 10 % pour 2008 et de 2 % pour 2009, portant ainsi le volume total couvert à 50 % d'ici la fin de 2007 et à 13 % pour 2008. Le quatrième trimestre de 2007 est couvert à des prix pouvant varier en moyenne de 85 \$US à 90 \$US le baril pour ses contrats basés sur le carburéacteur, de 72 \$US à 78 \$US le baril pour ses contrats basés sur le mazout et de 60 \$US à 69 \$US le baril pour ses contrats basés sur le brut WTI. L'exercice 2008 est couvert à des prix pouvant varier en moyenne de 90 \$US à 97 \$US le baril pour ses contrats basés sur le carburéacteur, de 86 \$US à 93 \$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.

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

9. RÉSULTATS FINANCIERS TRIMESTRIELS

Le tableau ci-après présente les résultats financiers d'ACE des huit derniers trimestres. 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, les participations d'ACE dans Aéroplan et dans Jazz sont comptabilisées à la valeur de consolidation. La quote-part liée à la participation d'ACE dans Aéroplan et Jazz est constatée au titre des produits (charges) hors exploitation dans l'état consolidé des résultats d'ACE.

(en millions de dollars, sauf les montants par action)	T4	T1	T2	T3	T4	T1	T2	T3
	2005	2006	2006	2006	2006	2007 ²⁾	2007 ³⁾	2007
Produits d'exploitation	2 362 \$	2 484 \$	2 682 \$	2 947 \$	2 544	2 625 \$	2 410 \$	3 022 \$
Charge exceptionnelle liée aux milles Aéroplan ¹⁾	-	-	-	(102)	-	-	-	-
Produits d'exploitation	2 362	2 484	2 682	2 845	2 544	2 625	2 410	3 022
Charges d'exploitation	(2 396)	(2 546)	(2 501)	(2 642)	(2 471)	(2 654)	(2 340)	(2 682)
Bénéfice d'exploitation (perte)⁴⁾	(34)	(62)	181	203	73	(29)	70	340
Total des produits (charges) hors exploitation, intérêts minoritaires, écart de change et impôt sur les bénéfices ⁵⁾	(68)	180	55	(100)	(122)	(43)	21	(116)
Bénéfice net (perte)	(102) \$	118 \$	236 \$	103 \$	(49) \$	(72) \$	91 \$	224 \$
Bénéfice (perte)								
Par action – de base	(1,01) \$	1,15 \$	2,32 \$	1,01 \$	(0,48) \$	(0,70) \$	1,14 \$	2,17 \$
Par action – dilué	(1,01) \$	1,12 \$	2,05 \$	0,95 \$	(0,48) \$	(0,70) \$	0,98 \$	1,84 \$

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 à 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 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. Comprend, au troisième trimestre de 2007, un gain de 4 M\$ et une charge fiscale de 1 M\$ relativement à la vente de 0,251 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.

10. INSTRUMENTS DÉRIVÉS ET FINANCIERS

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

Gestion du risque lié au prix du carburant

En vue de gérer le risque lié au prix du carburéacteur et de réduire la volatilité des flux de trésorerie liés à l'exploitation, Air Canada conclut des contrats d'instruments dérivés avec des intermédiaires financiers. Au 30 septembre 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. Air Canada utilise le pétrole brut et le mazout 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.

Au cours du troisième trimestre de 2007, des contrats d'instruments dérivés liés au carburant venant à échéance ont été réglés au comptant à hauteur de 20 M\$ en faveur d'Air Canada. De cette somme, un montant de 10 M\$ était lié aux contrats désignés en vertu de la comptabilité de couverture et un autre montant de 10 M\$ était lié aux contrats classés à titre de couvertures économiques.

Au 30 septembre 2007, Air Canada avait couvert 44 % du reste de ses besoins prévus en carburant pour 2007 et 3 % de ses besoins prévus en carburant pour 2008. La juste valeur marchande totale des contrats d'instruments dérivés constatés au titre des acomptes et autres actifs s'est élevée à 37 M\$ en faveur d'Air Canada. De cette somme, un montant de 24 M\$ était classé à titre de couvertures en vertu de la comptabilité de couverture et un montant de 13 M\$ était classé à titre de couvertures économiques. Il convient de se reporter à la section 8.8 du présent Rapport de gestion pour plus d'information sur les positions de couverture d'Air Canada au 8 novembre 2007.

Air Canada désigne ses dérivés liés au carburant comme des couvertures de flux de trésorerie et applique la comptabilité de couverture conformément au chapitre 3865 de l'ICCA, *Couvertures*. Air Canada détient également certains instruments dérivés liés au carburant pour lesquels on ne peut pas appliquer la comptabilité de couverture; la direction est d'avis qu'ils constituent de bonnes couvertures économiques quant à la gestion du risque lié au prix du carburéacteur. Ces contrats, classés à titre de couvertures économiques, sont constatés à la juste valeur à chaque date de bilan, et la variation de la juste valeur est prise en compte dans les produits (charges) hors exploitation.

Les instruments dérivés désignés en vertu de la comptabilité de couverture entraînent la constatation de toutes les variations de la juste valeur des éléments de couverture au cours de la période qui sont considérées comme efficaces au titre du cumul des autres éléments du résultat étendu, jusqu'à ce que le carburéacteur sous-jacent soit consommé. À l'échéance de l'élément de couverture, la partie efficace des gains et des pertes est prise en compte dans la charge de carburant. La partie inefficace de la variation de la juste valeur est prise en compte dans les produits (charges) hors exploitation. Air Canada est exposée au risque que des variations périodiques de la juste valeur ne soient pas tout à fait efficaces. Comme le décrit la politique sur la couverture du carburant d'Air Canada, l'inefficacité survient lorsque la variation de la juste valeur de l'instrument dérivé ne compense pas parfaitement la variation de la valeur intrinsèque des achats prévus de carburéacteur. La partie inefficace liée à la variation de la valeur intrinsèque d'un 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 carburéacteur 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.

Il convient de se reporter à la note 7 afférente aux états financiers consolidés intermédiaires non vérifiés d'ACE pour de plus amples renseignements.

Gestion du risque de change

Pendant le premier trimestre de 2007, des swaps de devises 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 septembre 2007, Air Canada avait conclu des contrats de change à terme et contrats d'option sur devises relativement à 2,3 G\$ US de ses achats à venir en 2007, 2008 et 2009. La juste valeur de ces contrats sur devises au 30 septembre 2007 était de 159 M\$ avec une position favorable aux contreparties (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 à des fins comptables. La perte latente a été constatée dans l'écart de change.

Papier commercial adossé à des actifs (PCAA)

Air Canada a constaté, dans son bilan consolidé, un montant de 37 M\$ (32 M\$ déduction faite de l'ajustement de la juste valeur) lié au PCAA non bancaire commandité au titre des acomptes et autres actifs. Ces placements, dont l'échéance était prévue au troisième trimestre de 2007, étaient auparavant constatés dans la trésorerie et les équivalents de trésorerie; le transfert dans les acomptes et autres actifs était classé à titre d'activité d'investissement dans l'état consolidé des flux de trésorerie du troisième trimestre de 2007 d'Air Canada. L'échéance de la restructuration du PCAA a été repoussée à décembre 2007. Le règlement éventuel de ces placements et le montant lié à ce règlement demeurent incertains.

Au troisième trimestre de 2007, Air Canada a constaté une charge de 5 M\$ (3 M\$ après impôts) au titre des produits (charges) hors exploitation. La charge était fondée sur un certain nombre d'hypothèses concernant la juste valeur de ces placements, y compris des scénarios d'estimation des flux de trésorerie ainsi que des taux d'actualisation ajustés en fonction du risque. Les hypothèses servant à estimer la juste valeur des placements peuvent changer, ce qui pourrait ultérieurement entraîner d'autres ajustements au titre des résultats hors exploitation.

11. ARRANGEMENTS HORS BILAN

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

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

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

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

Aucun changement n'a été apporté aux contrôles internes à l'égard de l'information financière d'ACE au cours de la période de neuf mois terminée le 30 septembre 2007, qui aurait eu une incidence importante ou qui aurait été raisonnablement susceptible d'avoir une incidence importante sur les contrôles internes à l'égard de l'information financière.

13. 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 est exposée la Société. 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. Toutefois, les facteurs de risque concernant les litiges en cours abordés dans le Rapport de gestion annuel 2006 sont révisés afin de fournir les mises à jour suivantes, qui concernent les enquêtes sur des pratiques de tarification des transports de fret, lesquelles seraient éventuellement anticoncurrentielles, et pour inclure l'action en justice intentée par Porter Airlines Inc. contre Air Canada.

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 compétentes, font actuellement enquête 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 transporteurs de marchandises, y compris 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 entraîneront probablement des actions en justice contre Air Canada ainsi qu'un certain nombre de transporteurs et d'autres exploitants de services de fret dans certaines juridictions. 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. La politique d'Air Canada consiste à exercer ses activités commerciales dans le respect des législations applicables en matière de concurrence.

En février 2006, Jazz a entamé des actions en justice devant la Cour supérieure de justice de l'Ontario contre certaines parties défenderesses, notamment Porter Airlines Inc., après avoir appris qu'elle serait exclue de l'exploitation au départ de l'aéroport du centre-ville de Toronto (Island). Le 26 octobre 2007, les parties défenderesses ont déposé une demande reconventionnelle à l'endroit de Jazz et Air Canada invoquant diverses violations de la loi sur la concurrence, notamment que la relation commerciale entre Jazz et Air Canada contrevenait aux lois canadiennes sur la concurrence, et réclamant 850 M\$ en dommages. Air Canada considère la demande reconventionnelle des parties défenderesses comme frivole et sans fondement.

14. ÉVÉNEMENTS POSTÉRIEURS À LA DATE DU BILAN**CESSION D'UNE PARTICIPATION DANS ACTS**

Le 16 octobre 2007, ACE a achevé la vente de 70 % de sa participation dans ACTS. À la conclusion de la transaction, ACE a reçu un produit net de 723 M\$. Ce montant comprend le règlement par ACTS d'un billet intersociété de 200 M\$ à ACE. Dans les six mois suivant la conclusion, ACE pourrait recevoir un produit net supplémentaire pouvant aller jusqu'à 40 M\$ lié aux fonds mis en mains tierces, sous réserve de l'exécution de certains contrats conclus avec des fournisseurs en vertu de modalités précises. À la suite du rachat de l'action échangeable par un apparenté à Grupo Taca et de l'établissement du régime d'intéressement à long terme d'ACTS initial, ACE détient une participation de 23 % dans la nouvelle société ACTS, dont la juste valeur se chiffre à 83 M\$. Il convient de se reporter à la section 4 du présent Rapport de gestion pour obtenir un complément d'information.

VENTE DE PARTS DU FONDS DE REVENU AÉROPLAN

Le 22 octobre 2007, ACE a conclu la vente de 22,0 millions de parts de fiducie du Fonds de revenu Aéroplan au prix unitaire de 21,90 \$, pour un produit net de 463 M\$. Immédiatement après la clôture de l'offre, la participation d'ACE dans le Fonds de revenu Aéroplan représentait 20,1 % des parts émises et en circulation. Il convient de se reporter à la section 4 du présent Rapport de gestion pour obtenir un complément d'information.

VENTE DE PARTS DU FONDS DE REVENU JAZZ AIR

Le 22 octobre 2007, la Société a conclu la vente de 35,5 millions de parts de fiducie du Fonds de revenu Jazz Air au prix unitaire de 7,75 \$, pour un produit net de 263 M\$. Immédiatement après la clôture de l'offre, la participation d'ACE dans le Fonds de revenu Jazz Air représentait 20,1 % des parts émises et en circulation. Il convient de se reporter à la section 4 du présent Rapport de gestion pour obtenir un complément d'information.

15. MESURES FINANCIÈRES HORS PCGR
BIIIALA/BAIIA

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

(en millions de dollars)	Troisième trimestre			Période de neuf mois terminée le 30 septembre		
	2007	2006	Variation (en \$)	2007	2006	Variation (en \$)
Air Canada						
Bénéfice d'exploitation selon les PCGR	351 \$	130 \$	221 \$	361 \$	119 \$	242 \$
Rajouter :						
Locations avions	66	80	(14)	220	258	(38)
Amortissement et désuétude	144	125	19	408	358	50
BIIIALA	561 \$	335 \$	226 \$	989 \$	735 \$	254 \$
Rajouter :						
Charge exceptionnelle liée aux milles Aéroplan	-	102	(102)	-	102	(102)
Charge exceptionnelle liée à la restructuration de la main-d'œuvre	-	-	-	-	28	(28)
BIIIALA, exclusion faite des charges exceptionnelles	561 \$	437 \$	124 \$	989 \$	865 \$	124 \$
Aéroplan ¹⁾						
Bénéfice d'exploitation selon les PCGR	- \$	33 \$	(33) \$	40 \$	103 \$	(63) \$
Rajouter :						
Amortissement et désuétude	-	3	(3)	3	11	(8)
BAIIA	- \$	36 \$	(36) \$	43 \$	114 \$	(71) \$
Jazz ¹⁾						
Bénéfice d'exploitation selon les PCGR	- \$	39 \$	(39) \$	62 \$	111 \$	(49) \$
Rajouter :						
Locations avions	-	35	(35)	57	100	(43)
Amortissement et désuétude	-	5	(5)	9	16	(7)
BIIIALA	- \$	79 \$	(79) \$	128 \$	227 \$	(99) \$

1. L'information ci-dessus reflète les résultats d'Aéroplan du 1^{er} janvier au 13 mars 2007, et les résultats de Jazz du 1^{er} 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)	Troisième trimestre			Période de neuf mois terminée le 30 septembre		
	2007	2006	Variation (en \$)	2007	2006	Variation (en \$)
ACTS						
Bénéfice (perte) d'exploitation selon les PCGR	5 \$	4 \$	1 \$	17 \$	(14) \$	31 \$
Rajouter :						
Amortissement et désuétude	10	8	2	30	23	7
BAIIA	15 \$	12 \$	3 \$	47 \$	9 \$	38 \$
Rajouter :						
Charge exceptionnelle liée à la restructuration de la main-d'œuvre	-	-	-	15	5	10
BAIIA, exclusion faite des charges exceptionnelles	15 \$	12 \$	3 \$	62 \$	14 \$	48 \$
Total consolidé d'ACE ¹⁾						
Bénéfice d'exploitation selon les PCGR	340 \$	203 \$	137	407 \$	322 \$	85 \$
Rajouter :						
Locations avions	66	108	(42)	261	334	(73)
Amortissement et désuétude	147	145	2	442	419	23
BAIIALA	553 \$	456 \$	97 \$	1 110 \$	1 075 \$	35 \$
Rajouter :						
Charge exceptionnelle liée aux milles Aéroplan	-	102	(102)	-	102	(102)
Charge exceptionnelle liée à la restructuration de la main-d'œuvre	-	-	-	15	33	(18)
BAIIALA, exclusion faite des charges exceptionnelles	553 \$	558 \$	(5) \$	1 125 \$	1 210 \$	(85) \$

1. L'information ci-dessus reflète les résultats d'Aéroplan du 1^{er} janvier au 13 mars 2007, et les résultats de Jazz du 1^{er} 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.

Bénéfice d'exploitation (perte), exclusion faite des charges exceptionnelles

ACE se sert du bénéfice d'exploitation (perte), exclusion faite des charges exceptionnelles liées aux milles Aéroplan et à la restructuration de la main-d'œuvre pour mesurer le rendement de son exploitation au titre de ses activités continues sans égard aux effets de ces charges exceptionnelles. Les résultats financiers d'ACE, ainsi que 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 aux milles Aéroplan constitue le règlement total et définitif convenu entre les parties sur l'obligation d'Air Canada relativement à l'échange des milles Aéroplan d'avant 2002. La charge exceptionnelle liée à la restructuration de la main-d'œuvre de 2006 constitue le coût total du plan de réduction de 20 % de l'effectif non syndiqué annoncé en février 2006. La charge exceptionnelle liée à la restructuration de la main-d'œuvre de 2007 représente le coût de la réduction de l'effectif par suite de la fin d'un contrat de révision générale avec un tiers.

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)	Troisième trimestre			Période de neuf mois terminée le 30 septembre		
	2007	2006	Variation (en \$)	2007	2006	Variation (en \$)
Air Canada						
Bénéfice d'exploitation selon les PCGR	351 \$	130 \$	221 \$	361 \$	119 \$	242 \$
Rajouter :						
Charge exceptionnelle liée aux milles Aéroplan	-	102	(102)	-	102	(102)
Charge exceptionnelle liée à la restructuration de la main-d'œuvre	-	-	-	-	28	(28)
Bénéfice d'exploitation, exclusion faite des charges exceptionnelles	351 \$	232 \$	119 \$	361 \$	249 \$	112 \$
ACTS						
Bénéfice (perte) d'exploitation selon les PCGR	5 \$	4 \$	1 \$	17 \$	(14) \$	31 \$
Rajouter :						
Charge exceptionnelle liée à la restructuration de la main-d'œuvre	-	-	-	15	5	10
Bénéfice d'exploitation (perte), exclusion faite des charges exceptionnelles	5 \$	4 \$	1 \$	32 \$	(9) \$	41 \$
ACE ¹⁾						
Bénéfice d'exploitation selon les PCGR	340 \$	203 \$	137 \$	407 \$	322 \$	85 \$
Rajouter :						
Charge exceptionnelle liée aux milles Aéroplan	-	102	(102)	-	102	(102)
Charge exceptionnelle liée à la restructuration de la main-d'œuvre	-	-	-	15	33	(18)
Bénéfice d'exploitation, exclusion faite des charges exceptionnelles	340 \$	305 \$	35 \$	422 \$	457 \$	(35) \$

1. L'information ci-dessus reflète les résultats d'Aéroplan du 1^{er} janvier au 13 mars 2007, et les résultats de Jazz du 1^{er} 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.

16. GLOSSAIRE

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

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

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

Coefficient d'occupation – Mesure de l'utilisation de la capacité offerte aux passagers correspondant aux passagers-milles payants exprimés en pourcentage des sièges-milles offerts.

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

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

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

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