

ACE AVIATION

Rapport de gestion 2007



Le 7 février 2008

Table des matières

1.	Avant-propos	1
2.	Mise en garde concernant les énoncés prospectifs	2
3.	Participations	3
4.	Stratégie commerciale	4
5.	Faits marquants	5
6.	Principes comptables	8
7.	Résultats d'exploitation – 4^e trimestre 2007	13
	7.1. Air Canada	16
	7.2. Éléments non sectoriels et éliminations (« ENSE »)	17
8.	Résultats d'exploitation – Exercice 2007	18
	8.1. Air Canada	21
	8.2. Aéroplan	22
	8.3. Jazz	22
	8.4. ACTS	22
	8.5. Éléments non sectoriels et éliminations (« ENSE »)	23
9.	Gestion financière et gestion du capital	24
	9.1. Analyse de la situation financière	24
	9.2. Flux de trésorerie consolidés	26
	9.3. Obligations contractuelles	27
	9.4. Obligations de capitalisation au titre des régimes de retraite d'Air Canada	28
	9.5. Dépenses en immobilisations d'Air Canada et financements connexes	29
	9.6. Parc d'Air Canada	32
	9.7. Capital social d'ACE	34
10.	Opérations entre apparentés	35
11.	Arrangements hors bilan	42
12.	Instruments dérivés et financiers	44
13.	Estimations comptables critiques	48
14.	Facteurs de risque	53
15.	Sensibilité des résultats	66
16.	Résultats financiers trimestriels	67
17.	Résultats annuels sélectionnés	69
18.	Contrôles et procédures	70
19.	Événements postérieurs à la date du bilan	71
20.	Mesures financières hors PCGR	72
21.	Glossaire	75

1. Avant-propos

Gestion ACE Aviation Inc. (« ACE ») a été constituée le 29 juin 2004 en société de portefeuille chapeautant plusieurs sociétés du secteur du transport aérien. En 2007, ACE regroupait les secteurs isolables suivants : Air Canada, Aéroplan SEC (« Aéroplan ») jusqu'au 14 mars 2007, Jazz Air SEC (« Jazz ») jusqu'au 24 mai 2007, ACTS SEC (« ACTS ») jusqu'au 16 octobre 2007 ainsi que le secteur Éléments non sectoriels et éliminations (« ENSE »). Au 31 décembre 2007, ACE regroupait deux secteurs isolables : Air Canada et ENSE.

Depuis la monétisation d'ACTS le 16 octobre 2007, ACE détient une participation de 23 % dans Soutien & Services Techniques ACTS Aéro Inc. (« ACTS Aéro »), société qui a acquis l'actif d'ACTS et pris en charge l'exercice des activités jusque-là assurées par 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 ») sous les symboles ACE.A et ACE.B, respectivement.

Le présent Rapport de gestion de 2007 (le « Rapport de gestion ») doit être lu en parallèle avec les états financiers consolidés vérifiés d'ACE pour 2007 et les notes y afférentes. Dans le Rapport de gestion, « Société » s'entend, selon le contexte, d'ACE et de ses participations dans le secteur de l'aviation, de l'une ou plusieurs de ses participations dans le secteur de l'aviation, ou d'ACE à proprement parler. Sauf indication contraire, tous les montants en numéraire sont exprimés en dollars canadiens. Pour une explication de certains termes utilisés plus loin, le lecteur se reportera au Glossaire de la rubrique 21. Sauf mention contraire, le présent Rapport de gestion est à jour en date du 7 février 2008.

Certaines données comparatives ont été reclassées pour se conformer à la présentation des états financiers de la période écoulée. Tout particulièrement, Air Canada a reclassé certains produits tirés de la sous-location d'appareils à Jazz. En l'occurrence, la révision concerne des appareils qui étaient comptabilisés comme des appareils appartenant en propre à Air Canada, mais qui sont désormais comptabilisés comme des contrats de location-exploitation par Jazz. Cette révision de la présentation n'a aucune incidence sur les résultats consolidés de l'une quelconque des périodes présentées; cependant, elle donne lieu à une augmentation des produits intersectoriels et des locations avions d'Air Canada de 5 M\$ pour le trimestre clos le 31 décembre 2007 et de 22 M\$ pour l'exercice clos le 31 décembre 2007 (8 M\$ pour le trimestre clos le 31 décembre 2006 et 27 M\$ pour l'exercice clos le 31 décembre 2006).

Le présent Rapport de gestion contient des énoncés prospectifs. Il y a lieu de se reporter à la rubrique 2, *Mise en garde concernant les énoncés prospectifs*, du Rapport de gestion pour une présentation des risques, incertitudes et hypothèses liés à ces énoncés. La rubrique 14, *Facteurs de risque*, notamment, fait état des principaux risques auxquels s'exposent ACE et ses filiales.

Le Comité de vérification, des finances et du risque d'ACE a examiné le Rapport de gestion et les états financiers consolidés vérifiés de 2007 ainsi que les notes y afférentes, 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 sa Notice annuelle, on se reportera aux sites 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 énoncés prospectifs

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

Comme, de par leur nature, les énoncés prospectifs partent d'hypothèses, ils sont soumis à d'importants risques et incertitudes. Toute prévision ou projection n'est donc pas entièrement assurée en raison, notamment, de la survenance possible d'événements externes ou de l'incertitude qui caractérise le secteur. Les résultats qui y sont présentés peuvent différer sensiblement des résultats réels en raison de divers facteurs, dont les prix de l'énergie, les conditions du secteur, du marché et de l'économie en général, des conflits armés, des attentats terroristes, l'évolution de la demande en fonction du caractère saisonnier du secteur, la capacité de réduire les coûts d'exploitation et les effectifs, les relations du travail, les négociations collectives ou les conflits de travail, les questions de retraite, les taux de change et d'intérêt, l'évolution de la législation, des développements ou procédures réglementaires défavorables ainsi que les litiges en cours avec des tiers, de même que les facteurs précisés dans le Rapport de gestion, notamment ceux dont il est question à la rubrique 14, *Facteurs de risque*. Les énoncés prospectifs du présent Rapport de gestion représentent les attentes d'ACE en date du 7 février 2008, et ils peuvent changer après cette date. Toutefois, ACE n'a ni l'intention ni l'obligation d'actualiser ou de réviser ces énoncés à la lumière de nouveaux éléments d'information ou d'événements futurs ou pour quelque autre motif sauf si elle y est tenue en vertu de la réglementation en valeurs mobilières applicable.

3. Participations

En date du 7 février 2008, ACE détenait dans le secteur de l'aviation commerciale les participations suivantes.

	Société du secteur de l'aviation commerciale	Participation
Air Canada (TSX : AC.A, AC.B)	<p>Air Canada est le plus important transporteur aérien au Canada à assurer des services intérieurs et internationaux et le plus grand fournisseur de services passagers réguliers sur le marché canadien, sur le marché transfrontalier américain et sur le marché international, au départ et à destination du Canada. Les filiales en propriété exclusive d'Air Canada sont :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Société en commandite AC Cargo (« Air Canada Cargo »), de concert avec Air Canada, est le plus grand fournisseur de services de transport de fret aérien au Canada. • Société en commandite ACGHS (« Services au sol Air Canada ») assure des services d'escale dans les aéroports. • Société en commandite Touram (« Vacances Air Canada ») est un grand voyageur canadien qui offre des forfaits vacances. 	75,0 %
Aéroplan (TSX : AER.UN)	<p>Aéroplan est le principal programme de marketing de fidélisation au Canada. Aéroplan fournit à ses partenaires commerciaux des services de marketing de fidélisation visant à stimuler la demande pour leurs produits et services. ACE détient une participation dans Aéroplan indirectement, par l'entremise des parts qu'elle détient du Fonds de revenu Aéroplan. Le 20 décembre 2007, Aéroplan a acquis la société fermée LMG, entreprise spécialisée dans le marketing de fidélisation et la connaissance et l'analyse axées sur la clientèle, qui possède et exploite le programme de fidélisation Nectar au Royaume-Uni. Voir <i>Faits marquants</i>.</p>	20,1 %
Jazz (TSX : JAZ.UN)	<p>Jazz est le plus grand transporteur régional au Canada et le deuxième transporteur en importance au pays après Air Canada, compte tenu de la taille de son parc aérien et des lignes exploitées. Aux termes d'un contrat d'achat de capacité, Jazz exploite des services intérieurs et transfrontaliers américains pour le compte d'Air Canada. Au 31 décembre 2007, ACE détenait une participation de 20,1 % dans Jazz indirectement, par l'entremise des parts qu'elle détient du Fonds de revenu Jazz. Le 24 janvier 2008, ACE a ramené sa participation indirecte dans Jazz à 9,5 %. Voir <i>Faits marquants</i>.</p>	9,5 %
ACTS Aéro	<p>ACTS Aéro est une entreprise complète de maintenance, de réparation et de révision (« MRR ») proposant ses services dans le monde entier. Voir <i>Faits marquants</i>.</p>	23,0 %

4. Stratégie commerciale

Au cours des dernières années, ACE s'est employée à mettre pleinement en valeur ses actifs dans l'intérêt de ses actionnaires.

En 2007, ACE a distribué des parts du Fonds de revenu Aéroplan et du Fonds de revenu Jazz Air aux actionnaires au moyen de dividendes en capital de 2,0 G\$, a acquis une participation de 80 % dans Aeromantenimiento, S.A. (« Aeroman »), a cédé sa participation restante dans US Airways, a conclu la vente d'une participation majoritaire dans ACTS pour un produit net de 763 M\$ après libération des fonds entiers, a conclu des placements secondaires dans le Fonds de revenu Aéroplan et le Fonds de revenu Jazz Air pour un produit net de 463 M\$ et de 263 M\$, respectivement, et a initié un rachat d'actions de 1,5 G\$ terminé en janvier 2008. En janvier, ACE a vendu des parts du Fonds de revenu Jazz Air pour un produit d'environ 97 M\$, ce qui a ramené encore sa participation indirecte dans Jazz à 9,5 %.

Les opérations réalisées entre le 1^{er} janvier 2007 et le 24 janvier 2008 sont présentées à la rubrique 5, *Faits marquants*, du présent Rapport de gestion.

Au 7 février 2008, les actifs qu'ACE a conservés dans Air Canada, Aéroplan, Jazz et ACTS Aéro avaient une valeur combinée de plus de 2 G\$. En 2008, si les conditions du marché le permettent, ACE poursuivra sa stratégie commerciale de maximisation de la valeur actionnariale.

5. Faits marquants

Plusieurs faits dignes de mention ont marqué la période allant du 1^{er} janvier 2007 au 7 février 2008. En voici le résumé.

Aéroplan

Le 10 janvier 2007, les actionnaires d'ACE ont touché une distribution spéciale de 50 000 000 de parts du Fonds de revenu Aéroplan, soit l'équivalent de 0,442 part par action de catégorie A à droit de vote variable, action de catégorie B à droit de vote et action privilégiée (après conversion) d'ACE. Pour les besoins de cette distribution spéciale, ACE a échangé 50 000 000 de parts d'Aéroplan SEC contre 50 000 000 de parts du Fonds de revenu Aéroplan, qui ont été distribuées aux actionnaires d'ACE à la date de clôture des registres. Compte tenu du cours de clôture de 17,97 \$ la part du Fonds de revenu Aéroplan à la Bourse de Toronto le 10 janvier 2007, la distribution est évaluée à quelque 899 M\$, soit 7,95 \$ par action d'ACE.

Le 10 janvier 2007, ACE a échangé 60 000 000 de parts d'Aéroplan SEC contre 60 000 000 de parts du Fonds de revenu Aéroplan. L'échange a été réalisé à des fins de réorganisation interne.

Le 14 mars 2007, ACE a distribué à ses actionnaires 20 272 917 parts du Fonds de revenu Aéroplan, soit l'équivalent de 0,177 part par action à droit de vote variable, action à droit de vote et action privilégiée (après conversion) d'ACE. Le 14 mars 2007, ACE a échangé ses 40 545 835 parts restantes d'Aéroplan SEC contre 40 545 835 parts du Fonds de revenu Aéroplan. Compte tenu du cours de clôture de 19,40 \$ la part du Fonds de revenu Aéroplan à la Bourse de Toronto le 14 mars 2007, la distribution est évaluée à quelque 393 M\$, soit 3,45 \$ par action d'ACE.

Le 24 mai 2007, ACE a distribué à ses actionnaires 18 000 000 de parts du Fonds de revenu Aéroplan, soit l'équivalent de 0,157 part par action à droit de vote variable, action à droit de vote et action privilégiée (après conversion) d'ACE. Compte tenu du cours de clôture de 21,50 \$ la part du Fonds de revenu Aéroplan à la Bourse de Toronto le 24 mai 2007, la distribution est évaluée à quelque 387 M\$, soit environ 3,39 \$ par action d'ACE.

Le 22 octobre 2007, ACE a réalisé un placement secondaire de 22 000 000 de parts du Fonds de revenu Aéroplan au prix de 21,90 \$ la part, pour un produit brut de 482 M\$ (463 M\$, déduction faite des frais de placement). ACE a conservé 40 292 088 parts du Fonds de revenu Aéroplan. Voir la rubrique 6 du présent Rapport de gestion pour un complément d'information sur la façon dont ACE comptabilise maintenant sa participation dans Aéroplan.

Le 20 décembre 2007, Aéroplan a acquis la société fermée LMG au prix de 350 M£ (717,5 M\$ CA), majoré d'ajustements au fonds de roulement de 18 M£ (36,9 M\$ CA), pour une contrepartie totale de 368 M£ (754,4 M\$ CA). LMG est l'une des principales entreprises britanniques spécialisées dans le marketing de fidélisation et la connaissance et l'analyse axées sur la clientèle, qui possède et exploite le programme de fidélisation Nectar.

Jazz

Le 14 mars 2007, ACE a distribué à ses actionnaires 25 000 000 de parts du Fonds de revenu Jazz Air, soit l'équivalent de 0,219 part par action à droit de vote variable, action à droit de vote et action privilégiée (après conversion) d'ACE. Compte tenu du cours de clôture de 8,60 \$ la part du Fonds de revenu Jazz Air à la Bourse de Toronto le 14 mars 2007, la distribution est évaluée à quelque 215 M\$, soit 1,88 \$ par action d'ACE. Le 14 mars 2007, ACE a échangé 25 000 000 de parts de Jazz contre 25 000 000 de parts du Fonds de revenu Jazz Air.

Le 30 mars 2007, ACE a échangé ses 47 226 920 parts restantes de Jazz contre 47 226 920 parts du Fonds de revenu Jazz Air. L'échange a été réalisé à des fins de réorganisation interne.

Le 24 mai 2007, ACE a distribué à ses actionnaires 12 000 000 de parts du Fonds de revenu Jazz Air, soit l'équivalent de 0,105 part par action à droit de vote variable, action à droit de vote et action privilégiée (après conversion) d'ACE. Compte tenu du cours de clôture de 8,26 \$ la part du Fonds de revenu Jazz Air à la Bourse de Toronto le 24 mai 2007, la distribution est évaluée à quelque 99 M\$, soit environ 0,87 \$ par action d'ACE.

Le 22 octobre 2007, ACE a réalisé un 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\$, déduction faite des frais du placement). ACE a conservé 24 726 920 parts du Fonds de revenu Jazz Air. Voir la rubrique 6 du présent Rapport de gestion pour un complément d'information sur la façon dont ACE comptabilise maintenant sa participation dans Jazz.

Le 24 janvier 2008, ACE a vendu 13 000 000 de parts du Fonds de revenu Jazz Air dans le cadre d'une vente dispensée à certains fonds et comptes gérés par West Face Capital Inc. et à Sunrise Partners Limited Partnership au prix de 7,45 \$ la part, pour un produit net d'environ 96,85 M\$ pour ACE.

ACTS

Le 13 février 2007, ACTS, par l'entremise de sa filiale en propriété exclusive, a acquis 80 % de Aeromantenimiento, S.A. (« Aeroman »), la division de maintenance avions de la société salvadorienne Grupo TACA Holdings Limited (« Grupo TACA »). La contrepartie totale pour cette acquisition comprenait, outre un montant en espèces, le droit d'acquérir une participation dans ACTS.

La contrepartie en espèces de 45 M\$ US était formée d'un paiement en espèces de 50 M\$ (43 M\$ US) à la clôture et de paiements jalonnés de jusqu'à 2 M\$ (2 M\$ US) au total, financés par ACTS à même la trésorerie d'ACE.

Une action sans droit de vote de catégorie A rachetable dans une société en propriété exclusive d'ACTS (l'« action échangeable ») a été émise à l'endroit de Grupo TACA. Les droits rattachés à l'action échangeable prévoient que, à la clôture de la monétisation d'ACTS, l'action échangeable détenue par Grupo TACA serait échangée contre un nombre non encore déterminé d'actions ou de titres de participation dans ACTS. Après l'émission de l'action échangeable, ACE a convenu de céder les droits de Grupo TACA à un apparenté de Grupo TACA. La juste valeur estimative de cette obligation de rachat a été inscrite à titre de passif. Dans le cadre du processus de monétisation, le 16 octobre 2007, l'action échangeable a été échangée contre une participation de 5 % dans ACTS Aéro et un montant de 31 M\$ en espèces. L'apparenté de Grupo TACA peut vendre sa participation dans ACTS Aéro à ACE pour 18 M\$ (18 M\$ US) sur 12 mois à partir de la date de monétisation.

Le 16 octobre 2007, ACE a vendu à ACTS Aéro la quasi-totalité des actifs et des passifs d'ACTS. À la suite de la monétisation d'ACTS, le billet intersociétés de 200 M\$ à payer à ACE par ACTS a été réglé au moyen de l'émission à ACE de parts d'ACTS SEC supplémentaires. Après le règlement de certaines obligations, ACE a reçu un produit en espèces de 723 M\$. Après le 31 décembre 2007, ACE a reçu un produit supplémentaire de 40 M\$ en espèces tiré de fonds entiers jusqu'à la réalisation de contrats avec certains fournisseurs à des conditions précises. En outre, à la clôture, Air Canada a reçu un produit en espèces de 65 M\$, formé de 28 M\$ tirés de la vente d'un bâtiment, de 20 M\$ aux termes d'un transfert de protocoles de réparation et de 17 M\$ à titre de remboursement d'un billet. ACE a tiré un gain de 565 M\$ de la monétisation, qui comprend les fonds entiers reçus après la clôture. ACE continue de détenir en propriété exclusive ACTS, qui est depuis devenue une société inactive, tandis qu'ACTS Aéro a pris en charge les activités jusque-là exercées par ACTS. Après le rachat, évoqué plus haut, de l'action échangeable émise à un apparenté de Grupo TACA et l'établissement du Régime incitatif à long terme (« RILT ») initial d'ACTS, ACE détient une participation de 23 % dans ACTS Aéro.

Participation dans US Airways

En 2005, ACE a investi 75 M\$ US dans US Airways Group, Inc. (« US Airways ») en retour de 5 000 000 actions. En 2006, ACE s'est départie de 4 500 000 actions de sa participation dans US Airways pour un produit net de 232 M\$ et a inscrit un gain avant impôts de 152 M\$. En 2007, ACE a cédé les 500 000 actions restantes de sa participation dans US Airways pour un produit net de 16 M\$, et inscrit un gain avant impôts de 8 M\$.

Vacances Air Canada

En 2007, ACE a vendu à Air Canada sa participation de 49 % dans Vacances Air Canada, pour un produit de 10 M\$. Vacances Air Canada appartient désormais en propriété exclusive à Air Canada. La participation indirecte d'ACE dans Vacances Air Canada a été ramenée de 87,25 % à 75 %.

Offre publique de rachat substantielle d'actions à droit de vote variable de catégorie A et d'actions à droit de vote de catégorie B d'ACE

Le 10 janvier 2008, ACE a accepté le rachat aux fins d'annulation d'un total de 40 023 427 actions à droit de vote variable de catégorie A et de 9 894 166 actions à droit de vote de catégorie B au prix de 30,00 \$ l'action, pour un prix de rachat total de quelque 1,498 G\$, conformément aux clauses d'une offre publique de rachat substantielle. Aucune action privilégiée convertible d'ACE n'a été déposée aux termes de l'offre comme si elle avait été convertie. Voir la rubrique 19, *Événements postérieurs à la date du bilan*, du présent Rapport de gestion pour un complément d'information.

Gain à la cession de participations dans le secteur de l'aviation

Suit l'état des gains réalisés en 2007 et 2006 à la cession, par voie de vente, de diverses participations dans le secteur de l'aviation :

	2007	2006
PAPE d'Air Canada	-	25 \$
Placement secondaire d'Aéroplan	539	-
PAPE de Jazz	-	220
Placement secondaire de Jazz	233	-
Monétisation d'ACTS	565	-
US Airways	8	152
Gain à la cession de participations dans le secteur de l'aviation	1 345 \$	397 \$

ACE a tiré un gain de 190 M\$ du PAPE d'Aéroplan réalisé en 2005.

6. Principes comptables

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

Les principes et méthodes comptables ayant présidé à l'établissement des états financiers consolidés vérifiés d'ACE sont décrits à la note 2 afférente aux états financiers consolidés vérifiés d'ACE pour l'exercice 2007.

Les résultats d'ACE pour l'exercice 2007 rendent compte de la consolidation des activités d'Aéroplan jusqu'au 14 mars 2007, de Jazz jusqu'au 24 mai 2007 et d'ACTS jusqu'au 16 octobre 2007. Après ces dates, les participations d'ACE dans Aéroplan, Jazz et ACTS Aéro sont comptabilisées à la valeur de consolidation. Les résultats de l'exercice 2006 rendent compte de la consolidation des activités d'Aéroplan, de Jazz et d'ACTS. En conséquence, le résultat d'exploitation d'ACE pour l'exercice 2007 n'est pas directement comparable au résultat d'exploitation de 2006.

Pour dresser les états financiers consolidés d'ACE conformément aux PCGR du Canada, la direction doit établir des estimations et poser des hypothèses qui influent sur l'actif et le passif déclarés, sur la présentation du passif éventuel et sur les montants déclarés des produits et des charges pour la période visée par les états financiers consolidés. ACE et ses sociétés en exploitation révisent ces estimations et hypothèses à intervalles réguliers, en fonction des antécédents et d'autres facteurs pertinents. Les montants réels pourraient différer sensiblement de ces estimations et hypothèses. Voir la rubrique 13 du présent Rapport de gestion pour un complément d'information sur les estimations comptables critiques d'ACE.

Comptabilisation d'Aéroplan

À la suite de la distribution spéciale par ACE de parts du Fonds de revenu Aéroplan et de la conversion de ses parts restantes d'Aéroplan en parts du Fonds de revenu Aéroplan le 14 mars 2007, ACE ne consolide plus les résultats d'exploitation, les actifs et passifs et les flux de trésorerie d'Aéroplan après cette date, et elle comptabilise sa participation dans Aéroplan à la valeur de consolidation.

Les états financiers consolidés d'ACE au 31 décembre 2007 ne tiennent pas compte de la situation financière d'Aéroplan. Pour les fins de la comparaison, le bilan consolidé au 31 décembre 2006 comportait, relativement à Aéroplan, les éléments suivants :

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

Juste avant la distribution du 14 mars 2007, la participation d'ACE dans Aéroplan était négative de l'ordre de 710 M\$, en raison de distributions cumulées par en excédent des bénéfices et du capital investis, déduction faite des ajustements de la juste valeur constatés au passage à la comptabilité nouveau départ. À la suite de la distribution du 14 mars 2007, la quote-part de 40,1 % d'ACE du déficit cumulé d'Aéroplan revenant à ACE se chiffrait à 284 M\$. ACE a conservé cette participation négative de 284 M\$, qu'elle a comptabilisée au titre des « autres passifs à long terme ». En conséquence, l'écart entre le montant net de la participation avant et après la distribution a été crédité au surplus d'apport pour une valeur de 426 M\$. La distribution d'autres parts d'Aéroplan le 24 mai 2007 a réduit de 63 M\$ la participation négative dans Aéroplan, avec crédit de 57 M\$ au surplus d'apport et réduction de 6 M\$ des intérêts débiteurs, ce qui a donné lieu à un crédit total de 483 M\$ au surplus d'apport pour l'exercice clos le 31 décembre 2007.

L'incidence sur les flux de trésorerie de la déconsolidation d'Aéroplan par ACE est de 231 M\$. Ce montant correspond à la trésorerie liée à Aéroplan sortie du bilan consolidé d'ACE par suite de la déconsolidation d'Aéroplan, laquelle a été classée à titre de sortie de fonds liée aux activités d'investissement dans l'état consolidé des flux de trésorerie d'ACE.

Le placement secondaire par ACE de 22 000 000 de parts du Fonds de revenu Aéroplan le 22 octobre 2007 a réduit de 76 M\$ la participation négative d'ACE dans Aéroplan.

Voir la rubrique 10 du présent Rapport de gestion pour un résumé des opérations qui ont eu lieu entre Aéroplan et Air Canada en tant que parties apparentées.

Obligation liée aux milles Aéroplan

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

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

En 2006, la direction a révisé l'estimation du nombre de milles qui seraient échangeables relativement à des milles accumulés jusqu'au 31 décembre 2001. Il a alors été estimé que 112 milliards de milles seraient échangeables, comparativement à l'estimation initiale de 103 milliards. En vertu du CPSC en date du 9 juin 2004, tel qu'il a été modifié, la direction a convenu de réviser les modalités du CPSC. En date du 13 octobre 2006, par suite de cette révision, Air Canada a assumé la responsabilité des milles échangés jusqu'à concurrence de 112 milliards de milles et, en conséquence, inscrit une charge exceptionnelle de 102 M\$ aux « produits d'exploitation » de l'exercice terminé le 31 décembre 2006, au titre des 9 milliards de milles supplémentaires, et elle a augmenté l'obligation liée aux milles Aéroplan. Cette modification au CPSC représentait un règlement total et définitif des obligations qu'Air Canada avait envers Aéroplan relativement à l'échange de milles datant d'avant 2002, Aéroplan restant responsable de tout échange de milles en sus de la nouvelle estimation de 112 milliards. Le montant du passif supplémentaire a été déterminé en fonction de la juste valeur du nombre de milles supplémentaires.

Comptabilisation de Jazz

À la suite de la distribution spéciale de parts de Fonds de revenu Jazz Air le 24 mai 2007, ACE ne consolide plus les résultats d'exploitation, les actifs et passifs et les flux de trésorerie de Jazz après cette date, et elle comptabilise sa participation dans Jazz à la valeur de consolidation.

Les états financiers consolidés d'ACE au 31 décembre 2007 ne tiennent pas compte de la situation financière de Jazz. Pour les fins de la comparaison, le bilan consolidé au 31 décembre 2006 comportait, relativement à Jazz, les éléments suivants :

- 135 M\$ de trésorerie et équivalents et 109 M\$ d'autres actifs à court terme;
- 239 M\$ d'immobilisations;
- 213 M\$ de passif à court terme;
- 115 M\$ de dette à long terme;
- 71 M\$ d'autres passifs à long terme.

Au 24 mai 2007, la participation nette d'ACE dans Jazz s'établissait à 48 M\$.

L'incidence sur les flux de trésorerie de la déconsolidation de Jazz par ACE est de 138 M\$. Ce montant correspond à la trésorerie liée à Jazz sortie du bilan consolidé d'ACE par suite de la déconsolidation de Jazz, laquelle a été classée à titre de sortie de fonds liée aux activités d'investissement dans l'état consolidé des flux de trésorerie d'ACE.

Voir la rubrique 10 du présent Rapport de gestion pour un résumé des opérations qui ont eu lieu entre Jazz et Air Canada en tant que parties apparentées.

Comptabilisation d'ACTS

À la suite de la monétisation d'ACTS du 16 octobre 2007, ACE ne consolide plus les résultats d'exploitation, les actifs et passifs et les flux de trésorerie d'ACTS à compter de cette date, et elle comptabilise sa participation dans ACTS à la valeur de consolidation.

Les états financiers consolidés d'ACE au 31 décembre 2007 ne tiennent pas compte de la situation financière d'ACTS Aéro, celle-ci étant comptabilisée à la valeur de consolidation après la monétisation. Pour les fins de la comparaison, le bilan consolidé au 31 décembre 2006 comportait, relativement à ACTS, les éléments suivants :

- un montant nul de trésorerie et équivalents et 837 M\$ d'autres actifs à court terme;
- 141 M\$ d'immobilisations;
- 653 M\$ de passif à court terme.

Au 16 octobre 2007, la participation nette d'ACE Aéro dans ACTS Aéro s'établissait, après la vente, à 76 M\$.

L'incidence sur les flux de trésorerie de la déconsolidation d'ACTS Aéro par ACE est de 7 M\$. Ce montant correspond à la trésorerie liée à ACTS sortie du bilan consolidé d'ACE par suite de la déconsolidation d'ACTS, laquelle a été classée à titre de sortie de fonds liée aux activités d'investissement dans l'état consolidé des flux de trésorerie d'ACE.

Voir la rubrique 10 du présent Rapport de gestion pour un résumé des opérations qui ont eu lieu entre ACTS et Air Canada en tant que parties apparentées.

Instruments financiers

Le 1^{er} janvier 2007, la Société a adopté les normes comptables énoncées dans les chapitres 3855, *Instruments financiers – comptabilisation et évaluation*, 3861, *Instruments financiers – présentation et informations à fournir*, 3865, *Couvertures*, 1530, *Résultat étendu*, et 3251, *Capitaux propres*, du *Manuel de l'ICCA*.

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. Ce chapitre a pour objet 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.

Le chapitre 3855 établit les normes de comptabilisation et d'évaluation des actifs financiers, des passifs financiers et des dérivés non financiers. De plus, il y est prévu que tous les instruments financiers doivent être évalués à leur juste valeur au moment de la comptabilisation initiale, sauf dans le cas de certaines opérations entre apparentés. L'évaluation, au cours des périodes subséquentes, est fonction des catégories d'instruments financiers, c'est-à-dire 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.

La Société a établi les catégories suivantes :

- La trésorerie et les équivalents de trésorerie sont classés comme détenus à des fins de transaction, et les variations de la juste valeur à survenir pendant une période sont portées en résultat net.
- Les acomptes liés aux appareils sont classés comme des investissements détenus jusqu'à échéance et mesurés au coût après amortissement selon la méthode du taux d'intérêt effectif. Les intérêts créditeurs sont constatés en résultat net, s'il y a lieu.
- Les débiteurs sont classés comme prêts et créances, et mesurés au coût après amortissement selon la méthode du taux d'intérêt effectif. Les intérêts créditeurs sont constatés en résultat net, s'il y a lieu.
- Les créditeurs, facilités de crédit et emprunts bancaires, ainsi que la composante passif financier des obligations convertibles et des actions privilégiées convertibles sont classés au titre des autres passifs financiers, et mesurés au coût après amortissement selon la méthode du taux d'intérêt effectif. Les intérêts créditeurs sont constatés en résultat net, s'il y a lieu.

Les instruments dérivés sont portés au bilan consolidé à leur juste valeur, y compris les dérivés incorporés dans des contrats financiers ou non financiers. Les variations de la juste valeur des dérivés sont constatées dans les produits (charges) hors exploitation, à l'exception des contrats de gestion du risque de change et des dérivés désignés comme des couvertures efficaces de flux de trésorerie.

Les variations de la juste valeur des contrats de change à terme, contrats d'options et swaps de devises utilisés pour gérer le risque de change sont constatées dans l'écart de change. Ces contrats sont comptabilisés dans les charges payées d'avance et les autres actifs à court terme, les acomptes et autres actifs, les créditeurs et charges à payer ou les autres passifs à long terme, selon ce qui est indiqué.

Le chapitre 3865 prévoit également des directives en matière de comptabilisation des dérivés dans les relations de couverture. Tous les dérivés doivent être constatés à leur juste valeur au bilan consolidé; il faut en outre quantifier l'efficacité des relations de couverture pour la période visée. La partie efficace de la variation de la juste valeur de l'instrument dérivé de couverture est constatée au titre des « autres éléments du résultat étendu », alors que la partie inefficace est portée aux produits (charges) hors exploitation. À l'échéance des instruments dérivés liés au carburant, la partie efficace des gains et des pertes, auparavant constatée au titre du cumul des autres éléments du résultat étendu, est portée à la charge de carburant. Ces dérivés sont comptabilisés dans les charges payées d'avance et les autres actifs à court terme, les acomptes et autres actifs, les créditeurs et charges à payer ou les autres passifs à long terme, selon ce qui est indiqué.

Les autres éléments du résultat étendu représentent les variations des capitaux propres au cours d'une période découlent d'opérations et d'autres événements sans rapport avec les propriétaires, qui sont constatées dans le résultat étendu mais sont exclues du résultat net.

Incidence de l'adoption des normes comptables

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

Les ajustements de transition attribuables à la réévaluation des actifs financiers et des passifs financiers à la juste valeur, à l'exception des actifs financiers classés comme disponibles à la vente et des instruments de couverture désignés comme des couvertures de flux de trésorerie, ont été constatés dans le déficit d'ouverture de la Société au 1^{er} janvier 2007. La partie efficace cumulative d'un gain ou d'une perte sur des instruments de couverture classés comme des couvertures de flux de trésorerie a été comptabilisée au titre du « cumul des autres éléments du résultat étendu », tandis que la partie inefficace cumulative a été portée au déficit d'ouverture de la Société au 1^{er} janvier 2007.

À l'adoption de ces méthodes comptables, la Société a inscrit au bilan consolidé les ajustements suivants :

(en millions de dollars)	Augmentation (diminution)
Dépôts et autres actifs	23 \$
Impôts 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 locatives	(30)
Participation sans contrôle	4
Bénéfices non répartis, net d'un montant nul d'impôts	5
Cumul des autres éléments du résultat étendu, déduction faite de 4 M\$ d'impôts	(7)

Instruments d'emprunt convertibles et autres comportant des dérivés incorporés

Le CPN-164 donne des directives 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 directives concernent également les incidences sur le résultat par action. La Société a adopté les directives à l'égard des instruments financiers comptabilisés conformément au chapitre 3855 au premier trimestre de 2007. Les états financiers ne sont nullement touchés par leur adoption.

Modifications comptables à venir

Le 1^{er} janvier 2008, la Société adoptera les nouvelles normes comptables suivantes :

Informations à fournir concernant le capital et Instruments financiers – informations à fournir et présentation

L'ICCA a publié trois nouvelles normes comptables : le chapitre 1535, *Informations à fournir concernant le capital*, le chapitre 3862, *Instruments financiers – informations à fournir*, et le chapitre 3863, *Instruments financiers – présentation*. Ces normes s'appliquent aux exercices ouverts à compter du 1^{er} octobre 2007, et la Société les adoptera en date du 1^{er} janvier 2008. La Société est en train d'évaluer les nouvelles exigences en matière d'informations à fournir et de présentation.

Le chapitre 1535 établit des normes à l'égard des informations à fournir sur le capital de l'entité et sur la façon dont il est géré. L'entité doit fournir les informations propres à permettre aux utilisateurs de ses états financiers d'évaluer ses objectifs, politiques et procédures de gestion de son capital.

Les chapitres 3862 et 3863 remplacent le chapitre 3861, *Instruments financiers – informations à fournir et présentation*; ils modifient et renforcent les obligations en matière d'informations à fournir imposées par le chapitre 3861 tout en maintenant ses exigences quant à la présentation. Ces nouveaux chapitres viennent accroître l'importance de fournir de l'information sur la nature et l'ampleur des risques inhérents aux instruments financiers et sur la façon dont l'entité gère ces risques.

Stocks

L'ICCA a publié le chapitre 3031, *Stocks*, qui remplacera le chapitre 3030, *Stocks*. La nouvelle norme s'applique aux exercices ouverts à compter du 1^{er} juillet 2007, et la Société l'adoptera en date du 1^{er} janvier 2008. Le chapitre 3031 donne des directives plus détaillées sur l'évaluation, et étoffe les informations à fournir en vue d'accroître la transparence. Comme convention comptable de la Société en matière de stocks satisfait aux exigences de la nouvelle norme sur le plan de l'évaluation, il n'est pas prévu que les résultats de la Société s'en ressentiront. Cependant, des informations supplémentaires devront être fournies à l'égard des stocks comptabilisés à la valeur de réalisation nette, du montant de stocks passé en charges, et des éventuelles dépréciations de stocks.

7. Résultats d'exploitation – 4^e trimestre 2007

Le tableau ci-après présente les résultats de la Société, les résultats de ses secteurs isolables et certaines mesures hors aux PCGR pour le quatrième trimestre de 2007. Les informations sectorielles ont été dressées conformément au mode de production interne d'information aux fins de la prise de décisions commerciales. Les secteurs traitent les uns avec les autres comme des non-apparentés. Voir la note 18 afférente aux états financiers consolidés vérifiés d'ACE pour 2007 pour plus de renseignements sur les *Informations sectorielles*.

Non vérifiés (en millions de dollars)	4 ^e trimestre 2007			Total ACE
	Air Canada	ACTS ¹⁾	ENSE	
Produits d'exploitation				
Produits passages	2 196	\$ -	\$ -	2 196
Produits fret	141	-	-	141
Autres produits	170	9	4	183
Produits externes	2 507	9	4	2 520
Produits intersectoriels	6	33	(39)	-
	2 513	42	(35)	2 520
Charges d'exploitation				
Salaires et charges sociales	468	13	20	501
Carburant avions	615	-	-	615
Locations avions	62	-	-	62
Redevances aéroportuaires	238	-	-	238
Maintenance, matières et fournitures avions	173	11	(17)	167
Communications et technologies de l'information	67	1	(3)	65
Restauration et fournitures connexes	67	-	(1)	66
Amortissement et désuétude	140	1	(1)	140
Commissions	37	-	-	37
CAC de Jazz	227	-	-	227
Autres charges d'exploitation	347	13	(4)	356
	2 441	39	(6)	2 474
Bénéfice (perte) d'exploitation	72	3	(29)	46
Produits (charges) hors exploitation				
Intérêts créditeurs	22	-	18	40
Intérêts débiteurs	(89)	-	(16)	(105)
Intérêts capitalisés	20	-	-	20
Bénéfices tirés de participations ^{1) 2)}	-	-	17	17
Gain à la cession d'actifs	-	-	1 339	1 339
Perte sur instruments financiers	(1)	-	-	(1)
Autres charges hors exploitation	(4)	-	1	(3)
	(52)	-	1 359	1 307
Bénéfice avant les éléments suivants	20	3	1 330	1 353
Participation sans contrôle	(3)	-	(6)	(9)
Écart de change	20	(3)	1	18
Charge d'impôts sur les bénéfices	(2)	-	(232)	(234)
Bénéfice de la période	35	\$ -	1 093	\$ 1 128
BAIIALA/BAIIA³⁾	274	\$ 4	(30)	\$ 248

- 1) Rend compte des résultats d'ACTS du 1^{er} au 15 octobre 2007. À compter du 16 octobre 2007, ACE comptabilise sa participation dans ACTS Aéro à la valeur de consolidation, et elle a inscrit un bénéfice issu de sa participation dans ACTS Aéro au poste « Bénéfices tirés de participations », sous la rubrique des produits hors exploitation, dans le secteur ENSE.
- 2) ACE comptabilise ses participations dans Aéroplan, Jazz et ACTS Aéro (à compter du 16 octobre 2007) à la valeur de consolidation et, pour le quatrième trimestre de 2007, elle a inscrit les bénéfices issus de ces participations au poste « Bénéfices tirés de participations », sous la rubrique des produits hors exploitation, dans le secteur ENSE.
- 3) Voir la rubrique 20, Mesures financières hors PCGR, du présent Rapport de gestion pour un rapprochement du BAIIALA ou BAIIA au résultat d'exploitation.

Le tableau ci-après présente les résultats de la Société, les résultats de ses secteurs isolables et certaines mesures hors PCGR pour le quatrième trimestre de 2006.

Non vérifiés (en millions de dollars)	4 ^e trimestre 2006					Total ACE
	Air Canada	Aéroplan	Jazz	ACTS	ENSE	
Produits d'exploitation						
Produits passages	2 071	\$ -	\$ -	\$ -	\$ 25	\$ 2 096
Produits fret	165	-	-	-	-	165
Autres produits	138	205	2	64	(126)	283
Produits externes	2 374	205	2	64	(101)	2 544
Produits intersectoriels	49	3	350	164	(566)	-
	2 423	208	352	228	(667)	2 544
Charges d'exploitation						
Salaires et charges sociales	443	21	82	85	3	634
Carburant avions	583	-	69	-	(68)	584
Locations avions	83	-	34	-	(10)	107
Redevances aéroportuaires	232	-	46	-	(45)	233
Maintenance, matières et fournitures avions	205	-	27	56	(164)	124
Communications et technologies de l'information	68	7	2	4	(9)	72
Restauration et fournitures connexes	76	-	4	-	-	80
Amortissement et désuétude	135	3	5	8	6	157
Commissions	49	-	-	-	(1)	48
CAC de Jazz	224	-	-	-	(224)	-
Charge exceptionnelle liée à la restructuration de la main- d'œuvre	(8)	-	-	-	-	(8)
Autres charges d'exploitation	338	140	50	63	(151)	440
	2 428	171	319	216	(663)	2 471
Bénéfice (perte) d'exploitation	(5)	37	33	12	(4)	73
Produits (charges) hors exploitation						
Intérêts créditeurs	24	6	2	1	3	36
Intérêts débiteurs	(88)	(4)	(2)	(6)	(5)	(105)
Intérêts capitalisés	22	-	-	-	-	22
Gain (perte) à la cession d'actifs	(10)	-	-	-	31	21
Gain sur instruments financiers	1	-	-	-	-	1
Autres charges hors exploitation	(1)	-	(1)	-	-	(2)
	(52)	2	(1)	(5)	29	(27)
Bénéfice (perte) avant les éléments suivants	(57)	39	32	7	25	46
Participation sans contrôle	(3)	-	-	-	(16)	(19)
Écart de change	(107)	-	-	1	1	(105)
Économie d'impôts sur les bénéfices	23	-	-	-	6	29
Bénéfice (perte) de la période	(144) \$	39 \$	32 \$	8 \$	16 \$	(49) \$
BAIIALA/BAIIA¹⁾	213 \$	40 \$	72 \$	20 \$	(8) \$	337 \$
BAIIALA/BAIIA¹⁾, exclusion faite des charges exceptionnelles	205 \$	40 \$	72 \$	20 \$	(8) \$	329 \$

1) Voir la rubrique 20, Mesures financières hors PCGR, du présent Rapport de gestion pour un rapprochement du BAIIALA ou BAIIA au résultat d'exploitation, ainsi que du BAIIALA ou BAIIA, exclusion faite des charges exceptionnelles, au résultat d'exploitation.

Comme cela est dit précédemment, les participations d'ACE dans Aéroplan, Jazz et ACTS Aéro sont comptabilisées à la valeur de consolidation à compter des 14 mars, 24 mai et 16 octobre 2007, respectivement. En conséquence, le résultat d'exploitation et le BAIIALA d'ACE pour le quatrième trimestre de 2007 ne sauraient être directement comparés au résultat d'exploitation et au BAIIALA du quatrième trimestre de 2006.

ACE a inscrit un bénéfice d'exploitation de 46 M\$ pour son quatrième trimestre de 2007, contre un bénéfice d'exploitation de 73 M\$ au quatrième trimestre de 2006. Les résultats consolidés d'ACE pour le quatrième trimestre de 2006 regroupaient les bénéfices d'exploitation d'Aéroplan, de Jazz et d'ACTS de 37 M\$, 33 M\$ et 12 M\$, respectivement.

Un BAIIALA de 248 M\$ a été constaté pour le quatrième trimestre de 2007, contre un BAIIALA de 337 M\$ pour la période comparable de 2006. Au quatrième trimestre de 2006, Aéroplan, Jazz et ACTS avaient inscrit des BAIIALA de 40 M\$, 72 M\$ et 20 M\$, respectivement. Au premier trimestre de 2006, Air Canada avait constaté une charge exceptionnelle liée à la restructuration de la main-d'œuvre de 28 M\$ à l'égard du programme de réduction des effectifs non syndiqués. Au quatrième trimestre de 2006, le coût estimatif de ce programme a été révisé, ce qui a permis à Air Canada d'inscrire un ajustement favorable de 8 M\$ à la charge exceptionnelle liée à la restructuration de la main-d'œuvre. N'eût été de cet ajustement favorable le bénéfice d'exploitation et le BAIIALA du quatrième trimestre de 2006 auraient été de 65 M\$ et de 329 M\$, respectivement.

ACE a inscrit des produits d'exploitation de 2 520 M\$ et des charges d'exploitation de 2 474 M\$ au quatrième trimestre de 2007. Pour la même période de 2006, ACE avait inscrit des produits de 2 544 M\$ et des charges de 2 471 M\$. Par suite de la déconsolidation d'Aéroplan, de Jazz et d'ACTS, les produits et charges d'exploitation d'ACE pour le quatrième trimestre de 2007 ne sont pas directement comparables à ceux du quatrième trimestre de 2006.

Les produits hors exploitation se chiffrent à 1 307 M\$ pour le quatrième trimestre de 2007, comparativement à des charges hors exploitation de 27 M\$ au quatrième trimestre de 2006. Sont compris dans les produits hors exploitation un gain global à la cession d'actifs de 1 339 M\$, formé d'un gain de 565 M\$ lié à la monétisation d'ACTS complétée le 16 octobre 2007, d'un gain à la cession de 539 M\$ lié au placement secondaire d'Aéroplan complété le 22 octobre 2007 et d'un gain à la cession de 233 M\$ lié au placement secondaire de Jazz complété le 22 octobre 2007. Au quatrième trimestre de 2007, le montant net des intérêts débiteurs, de 45 M\$, a diminué de 2 M\$ par rapport à la période correspondante de 2006, par suite d'une augmentation des intérêts créditeurs. L'état consolidé des résultats d'ACE pour le quatrième trimestre de 2007 comprend 17 M\$ de bénéfices tirés des participations dans Aéroplan et Jazz, ainsi que pour sa participation dans ACTS à compter du 16 octobre 2007.

Les gains nets sur les éléments monétaires libellés en devises se chiffrent à 18 M\$ pour le quatrième trimestre de 2007, contre des pertes de 105 M\$ au quatrième trimestre de 2006.

La participation sans contrôle totalise 9 M\$ pour le quatrième trimestre de 2007, contre 19 M\$ au quatrième trimestre de 2006, en recul de 10 M\$. Cette variation s'explique surtout par le passage à la comptabilisation des participations d'ACE dans Aéroplan et Jazz à la valeur de consolidation.

Le quatrième trimestre de 2007 se solde par un bénéfice net de 1 128 M\$, soit 8,88 \$ par action après dilution. Le quatrième trimestre de 2006 s'était soldé par une perte de 49 M\$, soit (0,48) \$ par action après dilution.

7.1. Air Canada

Air Canada a dégagé un bénéfice d'exploitation de 72 M\$ pour le quatrième trimestre de 2007, contre une perte d'exploitation de 5 M\$ au quatrième trimestre de 2006, soit une amélioration de 77 M\$. Le BAIIALA de 274 M\$ au quatrième trimestre de 2007 s'inscrit en hausse de 61 M\$ par rapport au quatrième trimestre de 2006. Au premier trimestre de 2006, Air Canada avait inscrit une charge exceptionnelle liée à la restructuration de la main-d'œuvre de 28 M\$ relativement au programme de réduction des effectifs non syndiqués. Au quatrième trimestre de 2006, le coût estimatif de ce programme a été révisé, ce qui a permis à Air Canada d'inscrire un ajustement favorable de 8 M\$ à la charge exceptionnelle liée à la restructuration de la main-d'œuvre. N'eut été de cet ajustement favorable, le bénéfice d'exploitation et le BAIIALA se seraient améliorés de 85 M\$ et 69 M\$, respectivement.

Les produits d'exploitation se sont accrus de 90 M\$, ou 4 %, pour se fixer à 2 513 M\$, traduisant surtout une hausse des produits passages de 125 M\$, ou 6,0 %, par rapport au quatrième trimestre de 2007. Pour l'ensemble du réseau, les produits passages par siège-mille offert (« PPSMO ») se sont améliorés de 3,3 % par rapport au quatrième trimestre de 2006, traduisant en cela une croissance de 3,3 % du rendement unitaire à l'échelle du réseau, attribuable aux segments intérieur et transfrontalier américain. Au quatrième trimestre de 2007, le trafic a progressé de 2,6 % en regard d'une augmentation de 2,6 % de la capacité par rapport au quatrième trimestre 2006, donnant lieu à un coefficient d'occupation du même niveau qu'à la période correspondante de 2006.

Les charges d'exploitation se montent à 2 441 M\$ pour le quatrième trimestre de 2007, en hausse de 13 M\$ par rapport au quatrième trimestre de 2006. À l'échelle du réseau, les charges d'exploitation par siège-mille offert (« CESMO ») se sont repliées de 2,0 % par rapport au quatrième trimestre de 2006. N'eurent été de la charge de carburant et de l'ajustement favorable à la charge exceptionnelle liée à la restructuration de la main-d'œuvre de 8 M\$ en 2006, les CESMO se seraient repliées de 3,9 % par rapport à la même période en 2006. L'appréciation du dollar canadien a joué dans la baisse du coût unitaire global par rapport au quatrième trimestre de 2006, particulièrement en ce qui concerne le carburéacteur.

Les charges hors exploitation se chiffrent à 52 M\$ pour le quatrième trimestre de 2007, soit au même niveau qu'au quatrième trimestre de 2006. Au quatrième trimestre de 2007, les intérêts débiteurs nets de 47 M\$ se sont accrus de 5 M\$ par rapport au quatrième trimestre de 2006. Au quatrième trimestre de 2006, Air Canada avait inscrit une provision pour moins-value de 7 M\$ liée à un bien immobilier et inscrit d'autres pertes à la cession d'actifs d'une valeur de 3 M\$. Ni gains ni pertes n'ont été enregistrés au quatrième trimestre de 2007 relativement à la cession d'actifs.

Le gain net sur les éléments monétaires libellés en devises totalise 20 M\$ pour le quatrième trimestre de 2007, comparativement à une perte de 107 M\$ au quatrième trimestre de 2006.

La charge d'impôts sur les bénéfices se monte à 2 M\$ pour le quatrième trimestre de 2007. Au quatrième trimestre de 2006, l'économie d'impôts avait été de 23 M\$. La charge fiscale du quatrième trimestre de 2007 a bénéficié d'un crédit de 12 M\$ lié à la révision à la baisse des taux fédéraux d'imposition des sociétés pendant la période, après prise en compte de la provision pour moins-value.

Un bénéfice sectoriel de 35 M\$ a été enregistré au quatrième trimestre de 2007, contre une perte sectorielle de 144 M\$ au quatrième trimestre de 2006.

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

Les ENSE comprennent les activités non sectorielles et les activités de financement et d'investissement d'ACE. Comme cela est dit précédemment, la comptabilisation de la participation d'ACE dans ACTS Aéro a été modifiée en 2007 par suite de la déconsolidation d'ACTS, pour passer à la comptabilisation de la participation à la valeur de consolidation dans le secteur ENSE. Jusqu'à la déconsolidation d'ACTS Aéro, le secteur ENSE pour le quatrième trimestre de 2007 comprenait également certains ajustements de consolidation liés aux différences entre le montant où les produits tirés des services de maintenance fournis par ACTS sont constatés (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). En outre, des ajustements de consolidation ont été apportés relativement au moment où sont constatés les produits et les charges liés aux contrats facturés à l'heure de vol. Depuis le changement de mode de comptabilisation de la participation d'ACE dans ACTS, ces ajustements de consolidation ne sont plus nécessaires.

L'état consolidé des résultats du quatrième trimestre de 2007 comprend 17 M\$ au titre des bénéfices qu'ACE tire de ses participations dans Aéroplan, Jazz et ACTS Aéro. Le secteur ENSE a inscrit une perte d'exploitation de 29 M\$ au quatrième trimestre de 2007, contre une perte d'exploitation de 4 M\$ au quatrième trimestre de 2006. Un BAIIALA négatif de 30 M\$ a été enregistré au quatrième trimestre de 2007, contre un BAIIALA négatif de 8 M\$ au quatrième trimestre de 2006.

Au quatrième trimestre de 2007, ACE a inscrit, au sein du secteur ENSE, un gain global de 1 339 M\$ à la cession d'actifs, surtout attribuable aux opérations suivantes :

- un gain à la cession de 565 M\$ lié à la monétisation d'ACTS, complétée le 16 octobre 2007;
- un gain à la cession de 539 M\$ lié au placement secondaire de 22 000 000 de parts de fiducie du Fonds de revenu Aéroplan, complété le 22 octobre 2007;
- un gain à la cession de 233 M\$ lié au placement secondaire de 35 500 000 parts de fiducie du Fonds de revenu Jazz Air, complété le 22 octobre 2007.

Au quatrième trimestre de 2006, ACE avait inscrit un gain à la cession d'actifs de 25 M\$ par suite du PAPE d'Air Canada.

8. Résultats d'exploitation – Exercice 2007

Le tableau ci-après présente les résultats de la Société, les résultats de ses secteurs isolables et certaines mesures hors PCGR pour l'exercice clos le 31 décembre 2007.

(en millions de dollars)	Exercice clos le 31 décembre 2007					Total ACE
	Air Canada	Aéroplan ¹⁾	Jazz ²⁾	ACTS ³⁾	ENSE	
Produits d'exploitation						
Produits passages	9 329 \$	- \$	- \$	- \$	15 \$	9 344 \$
Produits fret	548	-	-	-	-	548
Autres produits	649	198	3	193	(109)	934
Produits externes	10 526	198	3	193	(94)	10 826
Produits intersectoriels	120	3	610	604	(1 337)	-
	10 646	201	613	797	(1 431)	10 826
Charges d'exploitation						
Salaires et charges sociales	1 920	17	139	272	35	2 383
Carburant avions	2 552	-	125	-	(124)	2 553
Locations avions	282	-	57	-	(16)	323
Redevances aéroportuaires	1 022	-	80	-	(81)	1 021
Maintenance, matières et fournitures avions	757	-	50	235	(527)	515
Communications et technologies de l'information	275	7	2	13	(16)	281
Restauration et fournitures connexes	313	-	6	-	(1)	318
Amortissement et désuétude	548	3	9	31	(9)	582
Commissions	201	-	-	-	-	201
CAC de Jazz	923	-	-	-	(386)	537
Charge exceptionnelle liée à la restructuration de la main-d'œuvre	-	-	-	15	-	15
Autres charges d'exploitation	1 420	134	83	211	(204)	1 644
	10 213	161	551	777	(1 329)	10 373
Bénéfice (perte) d'exploitation	433	40	62	20	(102)	453
Produits (charges) hors exploitation						
Intérêts créditeurs	92	3	2	-	29	126
Intérêts débiteurs	(348)	(3)	(3)	(14)	(52)	(420)
Intérêts capitalisés	108	-	-	-	-	108
Bénéfices tirés de participations ^{1) 2) 3)}	-	-	-	-	71	71
Gain à la cession d'actifs	19	-	-	-	1 347	1 366
Gain sur instruments financiers	23	-	-	-	-	26
Autres produits (charges) hors exploitation	(19)	(1)	1	(2)	9	(12)
	(122)	(1)	-	(16)	1 404	1 265
Bénéfice avant les éléments suivants	311	39	62	4	1 302	1 718
Participation sans contrôle	(9)	-	-	-	(148)	(157)
Écart de change	317	-	-	(4)	-	313
Charge d'impôts sur le bénéfice	(190)	-	-	-	(286)	(476)
Bénéfice de la période	429 \$	39 \$	62 \$	- \$	868 \$	1 398 \$
BAIIALA/BAIIA⁴⁾	1 263 \$	43 \$	128 \$	51 \$	(127) \$	1 358 \$
BAIIALA/BAIIA⁴⁾, exclusion faite des charges exceptionnelles	1 263 \$	43 \$	128 \$	66 \$	(127) \$	1 373 \$

- 1) Rend compte des résultats d'Aéroplan du 1^{er} janvier au 13 mars 2007. À compter du 14 mars 2007, ACE comptabilise sa participation dans Aéroplan à la valeur de consolidation et, pour la période du 14 mars au 31 décembre 2007, elle a inscrit un bénéfice issu de sa participation dans Aéroplan au poste « Bénéfices tirés de participations », sous la rubrique des produits hors exploitation, dans le secteur ENSE.
- 2) Rend compte des résultats de Jazz du 1^{er} janvier au 23 mai 2007. À compter du 24 mai 2007, ACE comptabilise sa participation dans Jazz à la valeur de consolidation et, pour la période du 24 mai au 31 décembre 2007, elle a inscrit un bénéfice issu de sa participation dans Jazz au poste « Bénéfices tirés de participations », sous la rubrique des produits hors exploitation, dans le secteur ENSE.
- 3) Rend compte des résultats d'ACTS du 1^{er} janvier au 15 octobre 2007. À compter du 16 octobre 2007, ACE comptabilise sa participation dans ACTS à la valeur de consolidation, et elle a inscrit un bénéfice issu de sa participation dans ACTS Aéro au poste « Bénéfices tirés de participations », sous la rubrique des produits hors exploitation, dans le secteur ENSE.
- 4) Voir la rubrique 20, Mesures financières hors PCGR, du présent Rapport de gestion pour un rapprochement du BAIIALA ou BAIIA au résultat d'exploitation et du BAIIALA ou BAIIA, exclusion faite des charges exceptionnelles, au résultat d'exploitation.

Le tableau ci-après présente les résultats de la Société, les résultats de ses secteurs isolables et certaines mesures hors PCGR pour l'exercice clos le 31 décembre 2006.

Exercice clos le 31 décembre 2006						
(en millions de dollars)	Air Canada	Aéroplan	Jazz	ACTS	ENSE	Total ACE
Produits d'exploitation						
Produits passages	8 887 \$	-	-	-	82 \$	8 969 \$
Produits fret	625	-	-	-	-	625
Autres produits	558	759	7	228	(489)	1 063
Produits externes	10 070	759	7	228	(407)	10 657
Produits intersectoriels	196	10	1 374	627	(2 207)	-
	10 266	769	1 381	855	(2 614)	10 657
Charge exceptionnelle liée aux milles Aéroplan	(102)	-	-	-	-	(102)
	10 164	769	1 381	855	(2 614)	10 555
Charges d'exploitation						
Salaires et charges sociales	1 816	79	311	331	16	2 553
Carburant avions	2 544	-	285	1	(284)	2 546
Locations avions	341	-	134	-	(34)	441
Redevances aéroportuaires	982	-	178	-	(177)	983
Maintenance, matières et fournitures avions	768	-	98	234	(629)	471
Communications et technologies de l'information	273	24	8	14	(30)	289
Restauration et fournitures connexes	322	-	15	-	(2)	335
Amortissement et désuétude	493	14	21	31	17	576
Commissions	237	-	-	-	(1)	236
CAC de Jazz	871	-	-	-	(871)	-
Charge exceptionnelle liée à la restructuration de la main-d'œuvre	20	-	-	5	-	25
Autres charges d'exploitation	1 383	512	187	241	(618)	1 705
	10 050	629	1 237	857	(2 613)	10 160
Bénéfice (perte) d'exploitation	114	140	144	(2)	(1)	395
Produits (charges) hors exploitation						
Intérêts créditeurs	82	20	6	1	11	120
Intérêts débiteurs	(313)	(15)	(8)	(18)	(24)	(378)
Intérêts capitalisés	62	-	(1)	-	-	61
Gain (perte) à la cession d'actifs	(6)	-	-	-	399	393
Perte sur instruments financiers	(18)	-	-	-	-	(18)
Autres produits (charges) hors exploitation	2	(1)	(1)	1	3	4
	(191)	4	(4)	(16)	389	182
Bénéfice (perte) avant les éléments suivants	(77)	144	140	(18)	388	577
Participation sans contrôle	(12)	-	-	-	(60)	(72)
Gain de change	12	-	-	-	-	12
Économie (charge) d'impôts sur les bénéfices	3	-	-	-	(112)	(109)
Bénéfice (perte) de la période	(74) \$	144 \$	140 \$	(18) \$	216 \$	408 \$
BAIIALA/BAIIA¹⁾	948 \$	154 \$	299 \$	29 \$	(18) \$	1 412 \$
BAIIALA/BAIIA, ¹⁾ exclusion faite des charges exceptionnelles	1 070 \$	154 \$	299 \$	34 \$	(18) \$	1 539 \$

1) Voir la rubrique 20, Mesures financières hors PCGR, du présent Rapport de gestion pour un rapprochement du BAIIALA ou BAIIA au résultat d'exploitation et du BAIIALA ou BAIIA, exclusion faite des charges exceptionnelles, au résultat d'exploitation.

Comme cela est expliqué précédemment, les résultats d'ACE pour l'exercice 2007 rendent compte de la consolidation des activités d'Aéroplan jusqu'au 14 mars 2007, de Jazz jusqu'au 24 mai 2007 et d'ACTS jusqu'au 16 octobre 2007. À compter de ces dates, les participations d'ACE dans Aéroplan, Jazz et ACTS Aéro sont comptabilisées à la valeur de consolidation. Les résultats de l'exercice 2006 d'ACE tiennent compte de la consolidation des activités d'Aéroplan, de Jazz et d'ACTS. En conséquence, les résultats d'exploitation et le BAIIALA d'ACE pour 2007 ne sauraient se comparer directement aux résultats d'exploitation et au BAIIALA d'ACE pour 2006.

ACE a enregistré un bénéfice d'exploitation de 453 M\$ en 2007, contre un bénéfice d'exploitation de 395 M\$ en 2006. Un BAIIALA de 1 358 M\$ a été dégagé en 2007, contre un BAIIALA de 1 412 M\$ en 2006.

En 2007, une charge exceptionnelle de 15 M\$ liée à la restructuration de la main-d'œuvre a été inscrite pour ACTS relativement à la compression de personnel ayant découlé de la résiliation d'un contrat de révision générale pour un tiers. En 2006, une charge exceptionnelle de 102 M\$ avait été constatée par Air Canada relativement à l'obligation liée à l'échange de milles Aéroplan d'avant 2002, tandis qu'une charge exceptionnelle de 25 M\$ (20 M\$ par Air Canada et 5 M\$ par ACTS) était liée au plan de compression des effectifs non syndiqués.

Exclusion faite de ces charges exceptionnelles en 2007 comme en 2006, le bénéfice d'exploitation et le BAIIALA pour 2007 ont reculé de 54 M\$ et de 166 M\$, respectivement, par rapport à 2006. Les résultats consolidés d'ACE de 2006 comprenaient des bénéfices d'exploitation de 140 M\$ et de 144 M\$ pour Aéroplan et Jazz, respectivement, et une perte d'exploitation de 2 M\$ pour ACTS. En 2006, Aéroplan, Jazz et ACTS avaient enregistré des BAIIALA de 154 M\$, 299 M\$ et 29 M\$, respectivement.

En 2007, ACE a enregistré des produits d'exploitation de 10 826 M\$ et des charges d'exploitation de 10 373 M\$. En 2006, ACE avait enregistré des produits d'exploitation de 10 555 M\$, compte tenu de la charge exceptionnelle liée aux milles Aéroplan, et des charges d'exploitation de 10 160 M\$. Par suite de la déconsolidation d'Aéroplan, de Jazz et d'ACTS, les produits et charges d'exploitation d'ACE pour 2007 ne sont pas directement comparables à ses produits et charges d'exploitation de 2006.

Les produits hors exploitation se chiffrent à 1 265 M\$ en 2007, contre des produits hors exploitation de 182 M\$ en 2006. En 2007, ACE a inscrit un gain global à la cession d'actifs de 1 366 M\$, formé pour l'essentiel d'un gain de 565 M\$ lié à la monétisation d'ACTS, d'un gain de 539 M\$ lié au placement secondaire de 22 000 000 de parts de fiducie du Fonds de revenu Aéroplan, d'un gain de 233 M\$ lié au placement secondaire de 35 500 000 parts de fiducie du Fonds de revenu Jazz Air et d'un gain de 8 M\$ découlant de la vente de 500 000 actions de US Airways. En outre, Air Canada a enregistré des gains de 14 M\$ liés à l'avarie d'un avion et de 5 M\$ liés principalement à la vente d'un bien immobilier. En 2006, ACE avait enregistré un gain de 220 M\$ au terme du PAPE de Jazz, un gain de 152 M\$ à la vente de 4 500 000 actions de sa participation dans US Airways ainsi qu'un gain de 25 M\$ dans la foulée du PAPE d'Air Canada réalisé par ACE. Pour 2007, les intérêts débiteurs nets de 186 M\$ sont en baisse de 11 M\$ par rapport à 2006. L'augmentation de 42 M\$ des intérêts débiteurs, attribuable principalement au financement de nouveaux appareils, a été plus qu'annulée par la hausse des intérêts créditeurs et des intérêts capitalisés liée à l'acquisition des nouveaux appareils. Le montant net des intérêts débiteurs a bénéficié de l'appréciation du dollar canadien par rapport au dollar US en 2007. Pour 2007, ACE a tiré de ses participations dans Aéroplan, Jazz et ACTS des bénéfices de 71 M\$. Sont compris dans les produits hors exploitation un gain de 26 M\$ en 2007 ainsi qu'une perte de 18 M\$ en 2006 liées aux ajustements de la juste valeur de certains instruments dérivés qu'avait conclus Air Canada.

Les gains nets tirés des éléments monétaires libellés en devises se chiffrent à 313 M\$ pour 2007 et sont attribuables à l'appréciation du dollar canadien au 31 décembre 2007 par rapport au 31 décembre 2006. Cela se compare à des gains de 12 M\$ en 2006.

La participation sans contrôle se monte à 157 M\$ pour 2007, contre 72 M\$ en 2006, soit une augmentation de 85 M\$. Cette variation s'explique surtout par l'augmentation des bénéfices tirés d'Air Canada en 2007, laquelle a été en partie contrebalancée par le passage à la comptabilisation des participations d'ACE dans Aéroplan et Jazz à la valeur de consolidation.

Une charge d'impôts de 476 M\$ a été constatée en 2007 et comprenait un montant de 190 M\$ lié à Air Canada, un montant de 219 M\$ lié à la vente de participations dans des lignes aériennes et un montant de 37 M\$ lié aux distributions spéciales de parts d'Aéroplan et de Jazz.

L'exercice 2007 se solde par un bénéfice net de 1 398 M\$, soit 11,44 \$ par action après dilution. Pour l'exercice 2006, le bénéfice net s'était établi à 408 M\$, soit 3,80 \$ par action après dilution.

8.1. Air Canada

Air Canada a déclaré un bénéfice d'exploitation de 433 M\$ pour 2007, soit 319 M\$ de plus que le bénéfice d'exploitation de 114 M\$ en 2006. Le BAIIALA, de 1 263 M\$ pour 2007, montre une amélioration de 315 M\$ par rapport à 2006. En 2006, Air Canada avait constaté une charge exceptionnelle de 102 M\$ au titre de son résultat d'exploitation liée à son obligation d'échange de milles Aéroplan d'avant 2002. Également en 2006, Air Canada avait comptabilisé une charge exceptionnelle de 20 M\$ au titre de la restructuration de sa main-d'œuvre dans le cadre du programme de compression des effectifs non syndiqués. Si l'on fait exclusion des charges exceptionnelles de 2006 liées aux milles Aéroplan et à la restructuration de la main-d'œuvre, le bénéfice d'exploitation et le BAIIALA de 2007 se sont accrus de 197 M\$ et de 193 M\$, respectivement, par rapport à 2006.

À hauteur de 10 646 \$, les produits d'exploitation se sont accrus de 482 M\$, ou 5 %, par suite de l'augmentation de 442 \$, ou 5 %, des produits passages par rapport à 2006. En 2007, le trafic s'est accru de 3,3 % en regard d'une capacité qui a été augmentée de 2,8 % par rapport à 2006, faisant monter le coefficient d'occupation de 0,4 point. À l'échelle du réseau, le rendement unitaire s'est accru de 1,6 %, traduisant en cela les améliorations observées sur tous les segments de marché, hormis les lignes transatlantiques. Les PPSMO ont augmenté de 2,1 %, poussés en cela par la croissance du rendement et l'amélioration des coefficients d'occupation réseau.

Les charges d'exploitation se chiffrent à 10 213 M\$ pour 2007, en hausse de 163 M\$, ou 2 %, par rapport à 2006. Les CESMO se sont repliés de 1,2 %, tandis que les CESMO, exclusion faite de la charge de carburant et des charges exceptionnelles, ont reculé de 0,4 %.

Les charges hors exploitation totalisent 122 M\$ pour 2007, contre des charges hors exploitation de 191 M\$ en 2006. Pour 2007, les intérêts débiteurs nets de 148 M\$ se sont repliés de 21 M\$ par rapport à 2006. L'augmentation de 35 M\$ des intérêts débiteurs, largement attribuable au financement de nouveaux appareils, a été plus qu'annulée par la croissance des intérêts créditeurs ainsi que par une hausse des intérêts capitalisés liée à l'acquisition de nouveaux appareils et à la progression des intérêts créditeurs. En 2007, Air Canada a enregistré des gains de 14 M\$ par suite d'une avarie d'appareil et de 5 M\$ liés à la vente d'un bien immobilier. En 2006, Air Canada avait enregistré une provision pour moins-value de 7 M\$ liée à un bien immobilier, d'autres pertes à la cession totalisant 4 M\$ ainsi qu'un gain de 5 M\$ à la vente de l'une de ses propriétés commerciales. Les gains liés à des ajustements de la juste valeur de certains instruments dérivés se sont chiffrés à 26 M\$ en 2007, contre des pertes de 18 M\$ en 2006.

Le gain net sur les éléments monétaires libellés en devises totalise 317 M\$ pour 2007, par suite de l'appréciation du dollar canadien au 31 décembre 2007 par rapport au 31 décembre 2006, contre un gain de 12 M\$ en 2006. Le gain net de 2007 est formé de gains de 541 M\$ liés à l'évaluation à la valeur de marché d'éléments monétaires à long terme libellés en dollars US, partiellement contrebalancés par des pertes de 224 M\$ liées à l'évaluation à la valeur de marché de contrats de change à terme.

La charge d'impôts sur les bénéfices de 190 M\$ en 2007 représente un taux d'imposition effectif de 31 %. En 2006, l'économie d'impôts avait été de 3 M\$. Le taux d'imposition effectif de 2007 a bénéficié de la partie en capital de certains gains de change déclarés pendant l'année, qui n'est imposée qu'à 50 % du taux d'imposition. Y ont aussi contribué les retombées de la révision à la baisse du taux fédéral d'imposition des sociétés, qui ont été comptabilisées en 2007. Outre la révision des taux fédéraux, Air Canada a enregistré une charge d'impôts exigibles de 10 M\$ liée à l'harmonisation des taux d'imposition ontarien et fédéral. Cette modification de la législation fiscale a donné lieu à un passif d'impôts de 10 M\$ à payer sur cinq ans à partir de l'année d'imposition 2009.

Un bénéfice sectoriel de 429 M\$ a été constaté pour 2007, contre une perte sectorielle de 74 M\$ en 2006.

8.2. Aéroplan

Les activités d'Aéroplan sont consolidées dans les résultats d'exploitation d'ACE jusqu'au 14 mars 2007 seulement et ses résultats, présentés sous le secteur Aéroplan. À compter de cette date, Aéroplan est comptabilisée à la valeur de consolidation dans le secteur ENSE. L'analyse qui suit ne porte que sur les résultats publiés pour le premier trimestre de 2007 d'Aéroplan. Voir la rubrique 6, *Principes comptables*, du présent Rapport de gestion.

Aéroplan a dégagé un bénéfice d'exploitation de 48 M\$ au premier trimestre de 2007, en hausse de 9 M\$ par rapport au premier trimestre de 2006. Le BAIIA s'est amélioré de 8 M\$ par rapport au premier trimestre de 2006. L'amélioration du bénéfice d'exploitation et du BAIIA vient principalement d'une croissance de 19 % des milles échangés, attribuable à une hausse des échanges.

Les produits d'exploitation du premier trimestre de 2007 ont progressé de 45 M\$, ou 23 %, par suite surtout d'une hausse des échanges et de l'augmentation moyenne cumulative des produits par mille Aéroplan, ainsi que d'une hausse de 3 M\$ des produits découlant des désistements.

Les charges d'exploitation ont augmenté au total de 36 M\$, ou 22 %, au premier trimestre de 2007, en raison surtout d'une progression de 30 M\$ du coût des primes, qui a résulté d'une augmentation des échanges.

Le premier trimestre de 2007 d'Aéroplan se solde par un bénéfice net de 50 M\$, en hausse de 39 M\$ par rapport au premier trimestre de 2006.

8.3. Jazz

Les activités de Jazz sont consolidées dans les résultats d'exploitation d'ACE jusqu'au 24 mai 2007 seulement et ses résultats, présentés sous le secteur Jazz. À compter de cette date, Jazz est comptabilisée à la valeur de consolidation dans le secteur ENSE. L'analyse qui suit ne porte que sur les résultats publiés pour le premier semestre de Jazz clos le 30 juin 2007. Voir la rubrique 6, *Principes comptables*, du présent Rapport de gestion.

Pour le premier semestre de 2007, Jazz a déclaré un bénéfice d'exploitation de 76 M\$, soit 4 M\$ de mieux que le bénéfice d'exploitation de 72 M\$ enregistré pendant la même période de 2006. Un BAIIALA de 155 M\$ a été inscrit pour le semestre clos le 30 juin 2007, contre un BAIIALA de 148 M\$ pour la période correspondante de 2006. L'amélioration du bénéfice d'exploitation et du BAIIALA est principalement attribuable à une hausse de 14 % de la capacité en sièges-milles offerts.

Au premier semestre de 2007, les produits d'exploitation se sont accrus de 79 M\$, ou 12 %, par rapport à la période correspondante de 2006, traduisant en cela une augmentation de 13 % des heures de vol cale à cale, ainsi qu'une hausse de 16 % des coûts refacturés à Air Canada au titre du CAC de Jazz.

Au premier semestre de 2007, les charges d'exploitation ont progressé de 75 M\$, ou 13 %, par rapport à la période correspondante de 2006. L'augmentation des coûts refacturés au titre du CAC de Jazz a représenté 38 M\$ de l'augmentation totale des charges d'exploitation, le reste étant formé de coûts contrôlables.

Le premier semestre de 2007 de Jazz se solde par un bénéfice net de 76 M\$, en progression de 7 M\$ par rapport à la période correspondante de 2006.

8.4. ACTS

Les activités d'ACTS sont consolidées dans les résultats d'exploitation d'ACE jusqu'au 16 octobre 2007 seulement et ses résultats, présentés sous le secteur ACTS. À compter de cette date, ACTS est comptabilisée à la valeur de consolidation dans le secteur ENSE. L'analyse qui suit ne porte que sur les résultats publiés pour les trois premiers trimestres d'ACTS clos le 30 septembre 2007. Voir la rubrique 6, *Principes comptables*, du présent Rapport de gestion.

Pour les neuf premiers mois de 2007, ACTS a enregistré un bénéfice d'exploitation de 32 M\$, exclusion faite des charges exceptionnelles, soit une amélioration de 41 M\$ par rapport à la période comparable de 2006. Voir la rubrique 20, *Mesures financières hors PCGR*, du présent Rapport de gestion. En l'occurrence, ces charges exceptionnelles, qui concernent des programmes de restructuration de la main-d'œuvre, se chiffrent à 15 M\$ pour 2007 et à 5 M\$ pour 2006.

Pour les neuf premiers mois de 2007, les produits d'exploitation s'établissent à 755 M\$, en hausse de 128 M\$ par rapport à la même période de 2006, fruit de la croissance des affaires dans le segment de l'entretien moteurs ainsi que de la hausse de 37 M\$ des produits tirés d'Aeroman depuis son acquisition en février 2007.

Les charges d'exploitation de 738 M\$ pour les neuf premiers mois de 2007, qui comprennent les charges exceptionnelles dont il vient d'être question, se sont accrues de 97 M\$ par rapport à la période correspondante de 2006, par suite surtout de l'augmentation du chiffre d'affaires ainsi que des charges de 29 M\$ qui y étaient incluses, associées à Aeroman, pour les neuf premiers mois de 2007.

Pour les neuf premiers mois de 2007, ACTS parvient au seuil de la rentabilité, ce qui est une amélioration de 26 M\$ par rapport à la période comparable de 2006.

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

Les ENSE comprennent les activités non sectorielles et les activités de financement et d'investissement d'ACE. Comme cela est dit précédemment, la comptabilisation de la participation d'ACE dans Aéroplan, Jazz et ACTS Aéro a été modifiée en 2007, car ces entreprises ont été déconsolidées pour être désormais comptabilisées à la valeur de consolidation dans le secteur ENSE. Les ENSE comprennent également certains ajustements de consolidation liés aux différences dans la constatation des produits d'un secteur à l'autre. Ces ajustements de consolidation concernent plus particulièrement le moment où sont constatés les produits tirés des échanges de milles Aéroplan et leur mode de présentation, le moment où sont constatés les produits tirés des 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). En outre, des ajustements de consolidation ont été apportés relativement au moment où sont constatés les produits et les charges liés aux contrats facturés à l'heure de vol. Depuis le changement de mode de comptabilisation de la participation d'ACE dans Aéroplan et ACTS, ces ajustements de consolidation ne sont plus nécessaires.

L'état consolidé des résultats de 2007 comprend 71 M\$ au titre des bénéfices qu'ACE tire de ses participations dans Aéroplan, Jazz et ACTS Aéro. Le secteur ENSE a inscrit une perte d'exploitation de 102 M\$ en 2007, contre une perte d'exploitation de 1 M\$ en 2006. Un BAIIALA négatif de 127 M\$ a été enregistré en 2007, contre un BAIIALA négatif de 18 M\$ en 2006.

En 2007, ACE a inscrit, au sein du secteur ENSE, un gain global de 1 347 M\$ à la cession d'actifs, surtout attribuable aux opérations suivantes :

- un gain à la cession de 565 M\$ lié à la monétisation d'ACTS, complétée le 16 octobre 2007;
- un gain à la cession de 539 M\$ lié au placement secondaire de 22 000 000 de parts de fiducie du Fonds de revenu Aéroplan, complété le 22 octobre 2007;
- un gain à la cession de 233 M\$ lié au placement secondaire de 35 500 000 de parts de fiducie du Fonds de revenu Jazz Air, complété le 22 octobre 2007;
- un gain à la cession de 8 M\$ lié à la vente de 500 000 actions de US Airways.

En 2006, ACE avait inscrit un gain à la cession d'actifs de 399 M\$, au sein du secteur ENSE, formé surtout des opérations suivantes :

- un gain à la cession de 220 M\$ lié au PAPE de Jazz;
- un gain à la cession de 152 M\$ lié à la vente de 4 500 000 actions de US Airways;
- un gain à la cession de 25 M\$ par suite du PAPE d'Air Canada réalisé par ACE.

9. Gestion financière et gestion du capital

Suivent les bilans consolidés d'ACE aux 31 décembre 2007 et 2006.

Bilan consolidé condensé (en millions de dollars)	31 décembre 2007		31 décembre 2006	
Actif				
Trésorerie, équivalents de trésorerie et placements à court terme	3 139	\$	3 178	\$
Autres actifs à court terme	1 482		1 856	
Actif à court terme	4 621		5 034	
Immobilisations corporelles	7 925		5 989	
Actifs incorporels	647		1 643	
Autres actifs	578		775	
	13 771	\$	13 441	\$
Passif				
Passif à court terme	3 252		3 948	
Dettes à long terme et obligations locatives	4 006		3 759	
Passif au titre des retraites et autres avantages sociaux	1 824		1 876	
Produits reportés Aéroplan	-		801	
Autres passifs à long terme	715		785	
	9 797		11 169	
Participation sans contrôle	757		695	
Capitaux propres	3 217		1 577	
	13 771	\$	13 441	\$

9.1. Analyse de la situation financière

Trésorerie, équivalents de trésorerie et placements à court terme

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 au titre d'une facilité de crédit. Air Canada dispose d'une facilité de crédit consortiale renouvelable garantie de 400 M\$. En date des présentes, aucun montant n'avait été tiré de cette facilité.

Au 31 décembre 2007, la Société disposait de 3 139 M\$ sous forme de trésorerie, d'équivalents de trésorerie et de placements à court terme, soit 39 M\$ de moins qu'au 31 décembre 2006. En 2007, ACE a tiré un produit net de 1 620 M\$, formé des éléments suivants :

- 723 M\$ liés à la monétisation d'ACTS le 16 octobre 2007;
- 65 M\$ touchés par Air Canada relativement à la monétisation d'ACTS le 16 octobre 2007, à savoir 28 M\$ de la vente d'un bâtiment, 20 M\$ en contrepartie de la cession de protocoles de réparation et 17 M\$ pour le remboursement d'un billet;
- 463 M\$ liés au placement secondaire du Fonds de revenu Aéroplan le 22 octobre 2007;
- 263 M\$ liés au placement secondaire du Fonds de revenu Jazz Air le 22 octobre 2007;
- 16 M\$ liés à la vente des actions restantes de US Airways (8 M\$ au 2^e trimestre 2007 et 8 M\$ au 3^e trimestre 2007);
- 90 M\$ liés à la cession d'autres actifs.

Les rentrées de fonds tirées des produits ci-dessus ont été contrebalancées par l'exclusion de la trésorerie, des équivalents de trésorerie et des placements à court terme d'Aéroplan et de Jazz, se chiffrant à 755 M\$ (solde au 31 décembre 2006), dans la foulée de leur déconsolidation, ainsi que par une baisse de 871 M\$ de la trésorerie, des équivalents de trésorerie et des placements à court terme d'Air Canada, en raison principalement des activités d'investissement liées à l'acquisition d'appareils.

Au 31 décembre 2007, la trésorerie, les équivalents de trésorerie et les placements à court terme d'ACE sur une base consolidée totalisaient 3 139 M\$ et étaient formés de 1 900 M\$ de trésorerie, équivalents de trésorerie et placements à court terme non consolidés d'ACE et de 1 239 M\$ de trésorerie, équivalents de trésorerie et placements à court terme d'Air Canada.

Suit le sommaire des principales opérations à s'être répercutées sur les soldes de trésorerie d'ACE après le 31 décembre 2007:

- Le 10 janvier 2008, ACE a accepté le rachat aux fins d'annulation d'un total de 40 023 427 actions à droit de vote variable de catégorie A et de 9 894 166 actions à droit de vote de catégorie B au prix de 30,00 \$ l'action, pour un prix de rachat total de quelque 1,498 G\$, conformément aux clauses d'une offre publique de rachat substantielle.
- Le 14 janvier 2008, ACE a reçu un produit de 40 M\$ en espèces tiré de fonds entiers à la clôture de la monétisation d'ACTS.
- Le 24 janvier 2008, ACE a vendu au total 13 000 000 de parts du Fonds de revenu Jazz Air dans le cadre d'une vente dispensée à certains fonds et comptes gérés par West Face Capital Inc. et à Sunrise Partners Limited Partnership au prix de 7,45 \$ la part, pour un produit net d'environ 96,85 M\$ pour ACE.

À la suite de ces opérations, la trésorerie, les équivalents de trésorerie et les placements à court terme non consolidés d'ACE (excluant Air Canada) se chiffraient à 538 M\$ au 31 janvier 2008.

Dette à long terme

L'augmentation de la dette à long terme en 2007 s'explique principalement par les nouveaux emprunts contractés par Air Canada pour financer l'acquisition de sept 777 de Boeing et 24 Embraer en 2007. Ces nouveaux emprunts ont accru la dette à long terme d'environ 1,0 G\$. En outre, le 30 octobre 2007, Air Canada a conclu un accord avec un syndicat de banques relativement au financement d'acomptes de 540 M\$ US avant livraison des 777 de Boeing visés par le contrat d'achat d'appareils qu'Air Canada a conclu avec Boeing et qui est plus amplement décrit à la rubrique 9.5 du présent Rapport de gestion. Au 31 décembre 2007, l'encours de cet emprunt était de 528 M\$ US (521 M\$ CA). Cette augmentation de la dette a été en partie contrebalancée par des remboursements prévus de 500 M\$ sur la dette ainsi que par l'appréciation du dollar canadien par rapport au dollar américain en ce qui concerne les éléments de la dette libellés en dollars US.

Autres actifs et passifs

Au 31 décembre 2007, les autres actifs et passifs avaient subi de profondes transformations attribuables au changement de mode de comptabilisation des participations d'ACE dans Aéroplan, Jazz et ACTS. Voir la rubrique 6 du présent Rapport de gestion pour un complément d'information.

9.2. Flux de trésorerie consolidés

Comme cela est expliqué plus haut, les résultats d'ACE pour 2007 rendent compte de la consolidation des activités d'Aéroplan jusqu'au 14 mars 2007, de Jazz jusqu'au 24 mai 2007 et d'ACTS jusqu'au 16 octobre 2007.

Le tableau ci-après résume les flux de trésorerie consolidés d'ACE pour les périodes indiquées.

(en millions de dollars)	4 ^e trimestre		Exercice	
	2007	2006	2007	2006
Flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation	32 \$	6 \$	529 \$	732 \$
Flux de trésorerie liés aux activités de financement	657	179	1 403	591
Flux de trésorerie liés aux activités d'investissement	633	(78)	(1 486)	(1 034)
Variation nette de la trésorerie et des équivalents de trésorerie pendant la période	1 322	107	446	289
Trésorerie et équivalents de trésorerie au début de la période	978	1 747	1 854	1 565
Trésorerie et équivalents de trésorerie à la fin de la période	2 300 \$	1 854 \$	2 300 \$	1 854 \$

Les flux de trésorerie d'exploitation se sont accrus de 26 M\$ au quatrième trimestre de 2007, par suite surtout de la diminution des montants à capitaliser au titre des régimes de retraite par rapport au quatrième trimestre de 2006. Cette amélioration a été en partie annulée par la réduction de la participation d'ACE dans Aéroplan et Jazz. Pour l'exercice 2007, les flux de trésorerie d'exploitation ont diminué de 203 M\$, en raison principalement de la réduction de la participation d'ACE dans Aéroplan, Jazz et ACTS, en partie contrebalancée par une augmentation des rentrées de fonds tirées de l'exploitation à Air Canada.

Les emprunts liés au matériel volant et aux installations, de 821 M\$ pour le quatrième trimestre de 2007, sont essentiellement liés au financement d'acomptes avant livraison de 540 M\$ US d'Air Canada, dont il est question à la rubrique 9.1, et au financement d'un 777 de Boeing et de huit Embraer. Pour l'ensemble de l'exercice 2007, les emprunts liés au matériel volant et aux installations se chiffrent à 1 914 M\$ et portent surtout sur le financement de sept 777 de Boeing, de 24 Embraer et d'acomptes avant livraison.

Les paiements prévus et autres paiements sur la dette et les obligations locatives se chiffrent à 199 M\$ et 504 M\$ pour le quatrième trimestre de 2007 et l'exercice 2007, respectivement.

Les 376 M\$ de trésorerie d'Aéroplan, de Jazz et d'ACTS qui ont été sortis du bilan consolidé d'ACE ont été reclassés comme sorties de fonds liées aux activités d'investissement.

Les rentrées de fonds tirées des activités d'investissement pour 2007 comprennent le produit net global de 1 555 M\$ tiré de cessions, dont il est question à la rubrique 9.1 du présent Rapport de gestion. Les sorties de fonds liées aux activités d'investissement de 2007 comprennent des paiements en espèces de 53 M\$ liés à l'acquisition d'Aeroman.

Les nouvelles immobilisations corporelles, qui concernent pour l'essentiel Air Canada, totalisent 923 M\$ pour le quatrième trimestre de 2007 et concernent principalement le financement d'acomptes avant livraison et l'acquisition de huit Embraer 190. Pour l'exercice 2007, les nouvelles immobilisations corporelles totalisent 2 622 M\$ et concernent principalement l'ajout au parc de sept 777 de Boeing et de 24 Embraer 190, ainsi que le financement d'acomptes avant livraison.

9.3. Obligations contractuelles

Le tableau ci-après présente les obligations contractuelles d'Air Canada au 31 décembre 2007, à l'exception des obligations convertibles de premier rang pour lesquelles l'obligation revient à ACE, pour chacun des cinq prochains exercices et pour après 2012. Le tableau tient également compte des lettres d'intention à l'égard des contrats de cession-bail conclus par Air Canada en janvier 2008 et qui sont plus amplement décrits à la rubrique 9.5 du présent Rapport de gestion.

Obligations contractuelles								
(en millions de dollars)	Total	2008	2009	2010	2011	2012	Par la suite	
Obligations liées à la dette à long terme	2 551 \$	160 \$	152 \$	141 \$	153 \$	166 \$	1 779 \$	
Obligations convertibles de premier rang	273	273	-	-	-	-	-	
Dette consolidée au titre de la NOC-15	896	105	51	100	288	73	279	
Obligations locatives	1 394	223	147	142	136	177	569	
Obligations liées aux contrats de location-exploitation ¹⁾	2 108	339	313	291	230	212	723	
Dépenses en immobilisations faisant l'objet d'engagements ²⁾	4 739	555	102	760	891	692	1 739	
Total des obligations contractuelles³⁾	11 961 \$	1 655 \$	765 \$	1 434 \$	1 698 \$	1 320 \$	5 089 \$	
Obligations au titre de la capitalisation des retraites ⁴⁾	1 715 \$	343 \$	328 \$	338 \$	348 \$	358 \$	s.o.	

1) Concernent principalement des contrats de location-exploitation d'avions libellés en dollars US.

2) Concernent principalement des dépenses liées aux appareils libellés en dollars US. Comprennent également des achats liés aux coûts d'élaboration de systèmes, aux installations et aux améliorations locatives. Voir la rubrique 9.5 du présent Rapport de gestion pour un complément d'information sur les dépenses en immobilisations projetées et engagées d'Air Canada et le financement correspondant.

3) Ne comprend pas les engagements à l'égard des biens et services requis dans le cours normal des activités. Ne comprend pas non plus les impôts futurs et autres passifs à long terme, en raison surtout de l'incertitude liée au calendrier des flux de trésorerie et aux éléments qui, de par leur nature, ne relèvent pas de la trésorerie.

4) Voir la rubrique 9.4 pour un complément d'information sur les obligations d'Air Canada en matière de capitalisation des régimes de retraite.

Air Canada loue et sous-loue certains appareils à Jazz selon la comptabilité d'exercice, qui sont portés à leur valeur nette à l'état des résultats d'Air Canada. Ces contrats de location et de sous-location concernent 33 CRJ200 et 15 CRJ-705 de Bombardier. Ces contrats de sous-location avec Jazz sont assortis des mêmes modalités et échéances que les engagements qu'Air Canada a pris vis-à-vis de ses propres locataires.

Engagements au titre de contrats de location-exploitation (en millions de dollars)	Total	2008	2009	2010	2011	2012	Par la suite	
Appareils sous-loués à Jazz	1 067 \$	84 \$	84 \$	76 \$	75 \$	75 \$	673 \$	

Au 31 décembre 2007, les engagements non résiliables minimaux futurs pour les 12 mois subséquents au titre de contrats d'achat de capacité avec Jazz se chiffraient à environ 650 M\$ et avec des transporteurs régionaux non apparentés, à 20 M\$. La durée initiale du CAC de Jazz vient à expiration le 31 décembre 2015. Le contrat prévoit deux reconductions automatiques de cinq ans chacune, sous réserve du droit que détient chaque partie de ne pas le renouveler moyennant préavis d'au moins un an avant l'expiration de la durée visée. Comme les

tarifs prévus au CAC de Jazz sont appelés à être revus à partir de 2009, il n'est pas possible de déterminer les engagements non résiliables minimaux futurs au-delà de 2008; ils ne devraient pas, cependant, être sensiblement différents de ceux de 2008.

Aux termes des baux fonciers auxquels elle est partie, chacune des sociétés d'avitaillement (décrites plus amplement à la rubrique 11, *Arrangements hors bilan*) a l'obligation, à l'échéance du bail, de restaurer les biens loués à l'état de terrain vacant et de réparer tous les dommages causés à l'environnement dont elle a pu avoir été responsable. S'il devait s'avérer que des sociétés d'avitaillement soient tenues de participer aux coûts de restauration des lieux, le cas échéant, chaque compagnie aérienne contractante y participerait d'une manière proportionnelle à l'utilisation qu'elle a faite du réseau. En ce qui concerne les sociétés d'avitaillement au Canada auxquelles Air Canada participe, Air Canada a constaté une obligation de 7 M\$ (montant non actualisé de 44 M\$) représentant la valeur actualisée des obligations estimatives de désaffectation et de restauration qu'elle pourrait devoir engager, à un taux d'actualisation de 8 %, aux diverses échéances des baux, qui s'étalent de 2032 à 2039. Cette estimation repose sur de multiples hypothèses, dont celles sur le coût global de désaffectation et de restauration, et la sélection d'autres formules possibles de désaffectation et de restauration des lieux. La juste valeur estimative de cette obligation est de néant.

En 2005, ACE a émis pour 330 M\$ d'obligations convertibles de premier rang échéant en 2035 (les « obligations convertibles »), pour un produit net de 319 M\$. Les obligations convertibles portent intérêt au taux de 4,25 % par an, intérêts payables semestriellement à terme échu le 1^{er} juin et le 1^{er} décembre de chaque année depuis le 1^{er} décembre 2005. Les porteurs peuvent convertir leurs obligations en actions à droit de vote de catégorie B (s'ils sont canadiens) ou en actions à droit de vote variable de catégorie A (s'ils ne sont pas canadiens) avant l'échéance à un taux de conversion établi par tranche de 1 000 \$ de capital d'obligations. Voir la rubrique 9.7 pour un complément d'information.

9.4. Obligations de capitalisation au titre des régimes de retraite d'Air Canada

Le tableau ci-dessous présente les projections à l'égard des obligations de capitalisation des régimes de retraite d'Air Canada pour les exercices 2008 à 2012, en partant de l'hypothèse que les conditions économiques seront les mêmes, étant donné que toute évolution de la conjoncture et, notamment, le rendement des actifs des régimes et les fluctuations des taux d'intérêt, est susceptible de se répercuter sur les projections quant au niveau de cotisations requises. Ces obligations de capitalisation sont révisées tous les ans. Les cotisations requises présentées ci-après ne reflètent pas les rendements réels de 2007 et elles ont été établies 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.

Selon des évaluations préliminaires, le déficit de solvabilité au titre des régimes de retraite agréés au 1^{er} janvier 2008 devrait augmenter par rapport à celui constaté au 1^{er} janvier 2007 et, en conséquence, les cotisations patronales déterminées selon la réglementation devraient augmenter de 90 M\$ en 2008 et de 120 M\$ par année par la suite. Ces évaluations préliminaires ne sont pas reflétées dans le tableau ci-dessous.

Air Canada (en millions de dollars)	2008	2009	2010	2011	2012
Coûts des services passés au titre des régimes agréés canadiens	91 \$	92 \$	93 \$	93 \$	93 \$
Coûts des services rendus au titre des régimes agréés canadiens	166	171	176	181	186
Autres conventions de retraite ¹⁾	86	65	69	74	79
Obligation projetée au titre des régimes de retraite	343 \$	328 \$	338 \$	348 \$	358 \$

1) *Comprennent les conventions de retraite, les régimes complémentaires et les régimes étrangers.*

Les obligations de capitalisation ci-dessus concernent tous les régimes et conventions de retraite d'Air Canada. En ce qui concerne les régimes agréés canadiens, les obligations de capitalisation reposent sur le minimum de cotisations au titre des services passés établi à partir des évaluations actuarielles au 1^{er} janvier 2007, auquel s'ajoute une projection de cotisations pour les services rendus au cours de l'exercice. Air Canada a conclu une Entente sur les régimes de retraite et avantages complémentaires avec ACTS et ACTS Aéro. Voir la rubrique 10 du présent Rapport de gestion pour un complément d'information.

Sur une base comptable, le déficit des régimes de retraite au 31 décembre 2007 était de 403 M\$, contre 1 377 M\$ au 31 décembre 2006. La diminution du déficit comptable s'explique principalement par une augmentation du taux d'actualisation et par des cotisations au titre de services passés de 134 M\$, contrebalancées par un rendement négligeable de l'actif des régimes.

9.5. Dépenses en immobilisations d'Air Canada et financements connexes

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

Boeing

En novembre 2005, Air Canada a conclu des marchés avec Boeing visant l'acquisition d'au plus 36 appareils 777 de Boeing et 60 appareils 787 Dreamliner. Dix-huit des 36 appareils 777 de Boeing font l'objet de commandes fermes, tandis que les 18 autres appareils sont visés par des droits d'achat. La commande initiale de 787 de Boeing visait 14 appareils en commande ferme et des droits d'achat, options et options glissantes (collectivement les « droits d'achat ») sur 46 appareils. Parallèlement à ces marchés, Air Canada a reçu de Boeing et du motoriste des engagements de financement relativement à toutes les commandes fermes, à hauteur d'environ 90 % des dépenses en immobilisations. Ce financement porte intérêt à un taux variable ou fixe, qui était de 8,70 % au 31 décembre 2007. L'échéance est de 15 ans, et les modalités de remboursement sont assimilables à celles d'un emprunt hypothécaire avec versements égaux de capital et d'intérêts échelonnés jusqu'à échéance.

Au cours de 2007, la Société a modifié les marchés conclus avec Boeing afin de retrancher de la commande ferme la livraison de deux 777 prévue pour 2009. En outre, la Société a augmenté sa commande ferme de 23 appareils 787 pour la porter à 37 appareils 787 au total. La première livraison de 787 en commande ferme est prévue pour 2010, et la totalité des avions devraient avoir été livrés d'ici 2014. Au 31 décembre 2007, 18 droits d'achat visant des appareils 777 et 23 options visant des appareils 787 pouvaient encore être exercés. En janvier 2008, Boeing a annoncé avoir reporté de la fin du premier trimestre de 2008 à la fin du deuxième trimestre de 2008 le vol inaugural du 787 par suite de retards de production. La Société n'a pas été avisée que ces retards se répercuteraient sur le calendrier de ses livraisons de 787, mais elle s'attend à une mise au point de la situation vers la fin du premier trimestre de 2008.

Parallèlement aux marchés modifiés, la Société a reçu des engagements de financement supplémentaires de Boeing à l'égard de sept autres 787 (pour un total de 21 appareils 787) aux mêmes conditions que celles décrites plus haut. Si la Société n'a pas recours aux financements engagés sur les 777 de Boeing, l'engagement de financement à l'égard des 787 sera augmenté à 31 appareils. Les conditions de 28 d'entre eux seraient révisées de manière à couvrir 80 % du prix de livraison des avions et l'échéance en serait ramenée à 12 ans, les remboursements de capital étant effectués linéairement sur la durée du financement jusqu'à échéance.

Au 31 décembre 2007, sept des 777 de Boeing en commande ferme avaient été livrés, les neuf autres en commande ferme devant être livrés d'ici la fin de 2008. Les sept premiers appareils ont été financés en vertu d'une garantie d'emprunt de l'Export-Import Bank of the United States (« EXIM »). Les neuf appareils 777 de Boeing en commande ferme dont la livraison est prévue en 2008 sont visés par des engagements à l'égard d'une garantie de prêt qui sera consentie par EXIM et qui a été conclue en janvier 2008. La garantie de prêt, assortie de certaines réserves, couvre les 12 années de l'emprunt, à hauteur de 85 % des dépenses en immobilisations, à un taux d'intérêt basé sur un taux variable. Cette garantie de prêt fournie par EXIM devrait être utilisée à la place des engagements de financement fournis par Boeing et par le motoriste décrits ci-dessus. Les engagements de financement fournis par Boeing et par le motoriste pour les 777 de Boeing ne devraient donc pas être utilisés. L'engagement de financement ferme sur les immobilisations présenté ci-dessus tient compte de ce financement de garantie pour seulement cinq des appareils en 2008, la Société prévoyant réaliser une opération de cession-bail sur les quatre autres appareils (voir ci-dessous).

Le 30 octobre 2007, la Société a conclu une entente avec un syndicat bancaire pour le financement d'acomptes avant livraison sur 10 des seize appareils 777 de Boeing visés par le cadre du contrat d'acquisition d'appareils d'Air Canada avec Boeing. Le financement des acomptes avant livraison consiste en une série de prêts propres aux appareils pour un engagement total maximal d'au plus 568 M\$ (575 M\$ US). Les prêts liés aux acomptes

avant livraison ont une durée de cinq ans, mais ils peuvent être remboursés par anticipation sans pénalités à la livraison des appareils. Air Canada a déjà versé les acomptes sur les deux premiers appareils livrés en novembre 2007 et en janvier 2008. Air Canada a en outre avisé le syndicat de banques assurant le financement des acomptes avant livraison qu'elle rembourserait les prêts consentis à la livraison des appareils, du troisième au huitième. Air Canada entend rembourser tous les prêts consentis relativement aux acomptes avant livraison dès la livraison des appareils concernés, au moyen du financement à long terme engagé pour les appareils devant être livrés. La livraison du dixième et dernier appareil visé par ce financement des acomptes avant livraison est actuellement prévue pour novembre 2008 et Air Canada compte avoir alors entièrement remboursé les prêts finançant les acomptes avant livraison. À la fin de l'exercice 2007, l'encours des prêts liés aux acomptes avant livraison s'élevait à 521 M\$ (528 M\$ US). Air Canada emploie le financement des acomptes avant livraison pour régler la plupart des soldes à payer avant livraison, ce qui donne lieu au passage d'un volume considérable de dépenses en immobilisations de 2008 à 2007, par rapport à ce qui avait été précédemment projeté, les acomptes avant livraison étant comptabilisés à titre de dépenses en immobilisations lorsqu'ils sont payés.

Ce financement des acomptes avant livraison remplace une importante part des financements de prélivraison qu'Air Canada avaient conclus avec Boeing, et il leur a été préféré parce qu'il était assorti de conditions plus favorables.

En janvier 2008, Air Canada a signé des lettres d'intention visant la cession-bail de quatre des neuf 777 de Boeing dont la livraison est prévue pour 2008. Les contrats pour deux des 777 de Boeing sont de 12 ans. Les contrats des deux autres 777 de Boeing ont chacun une durée de 10,5 années, et Air Canada dispose d'options pour les reconduire chacun d'une période supplémentaire de 18 mois. Les quatre contrats de location sont aux taux locatifs en vigueur sur le marché. Cette opération remplace les engagements de financement de garantie de prêt consentis par EXIM visant un nombre équivalent d'appareils de location. Aussi les prévisions de dépenses en immobilisations du tableau ci-dessous ne tiennent compte d'aucun montant relié à ces appareils. Les livraisons de ces quatre appareils sont prises en compte dans les engagements au titre des contrats de location-exploitation présentés dans le tableau de la rubrique 9.3 du présente Rapport de gestion. Cette opération de cession-bail amènera une réduction importante des dépenses en immobilisations par rapport à celles qui avaient été projetées antérieurement. Les engagements au titre des contrats de location-exploitation ont augmenté du fait de ce changement.

Embraer

Le marché conclu avec Embraer porte sur des commandes fermes de 45 appareils de série 190. Il prévoit en outre des options visant l'acquisition d'au plus 60 appareils Embraer de série 190 supplémentaires et des droits de conversion à d'autres modèles d'Embraer. Au 31 décembre 2007, 31 options pouvaient encore être exercées.

La livraison des Embraer 190 a débuté en décembre 2005. Au 31 décembre 2007, 42 des Embraer 190 en commande ferme avaient été livrés et un autre appareil a été livré en janvier 2008. Les deux derniers exemplaires devraient être livrés au premier trimestre de 2008.

Air Canada a aussi reçu de la part de tiers des engagements de financement pour les trois derniers appareils en commande ferme, à hauteur d'environ 80 % des dépenses en immobilisations prévues, à rembourser par versements trimestriels étalés sur 12 ans. Le financement de deux de ces appareils sera à taux variables, à un taux égal au TIOL à 90 jours aux États-Unis majoré de 1,90 %. L'emprunt finançant l'appareil restant porte intérêt à un taux fixe égal au TIOL à 90 jours aux États-Unis, majoré de 1,70 %.

Programme de réaménagement des cabines d'appareils

Outre l'acquisition d'appareils neufs, Air Canada a entrepris, en avril 2006, un important programme de réaménagement des cabines de ses appareils existants. Air Canada a ainsi achevé à ce jour le réaménagement de vingt-six A319, trente A320 et dix A321 d'Airbus et de quinze 767-300 de Boeing, pour un total de 81 appareils. Les nouveaux Embraer et les 777 de Boeing sont livrés déjà équipés de nouveaux sièges et systèmes de divertissements. Les dépenses en immobilisations liées à ce programme, qui font l'objet d'engagements, sont amorties sur cinq ans. Une partie importante des autres dépenses en immobilisations liées à ce programme sont incluses dans le tableau ci-après sur les engagements d'immobilisations.

Engagements d'immobilisations

Au 31 décembre 2007, le coût global estimatif des appareils en commande ferme et des autres immobilisations faisant l'objet d'un engagement, compte tenu de l'incidence de l'opération de cession-bail décrite ci-dessus et de la garantie d'emprunt signée en janvier 2008, était d'environ 4 739 M\$ (dont 2 698 M\$ au titre d'engagements de financement fermes, sous réserve du respect de certaines conditions). Les montants en dollars US ont été convertis au cours du change en vigueur le 31 décembre 2007 à midi, soit 0,9881 \$ CA. Les prix définitifs de livraison des appareils comprennent les augmentations estimatives et, s'il y a lieu, les intérêts reportés sur le paiement à la livraison calculés selon le TIOL à 90 jours aux États-Unis au 31 décembre 2007.

Dépenses en immobilisations projetées et faisant l'objet d'un engagement

Le tableau ci-dessous présente les projections pour les années 2008 à 2012 et par la suite en ce qui concerne les obligations au titre de dépenses en immobilisations pour commandes fermes d'avions, déduction faite des financements s'y rapportant, ainsi que les dépenses en immobilisations prévues et engagées liées à des réacteurs, des stocks et des immobilisations corporelles, déduction faite des financements s'y rapportant, le cas échéant.

Outre les commandes fermes d'appareils, les contrats d'achat d'Air Canada prévoient des options, et des droits d'achat, lesquels n'entrent pas dans ces projections.

Le tableau ci-après présente les dépenses en immobilisations projetées et faisant l'objet d'un engagement de la part d'Air Canada et les financements qui s'y rapportent au 31 décembre 2007. Le tableau tient également compte des lettres d'intention portant sur la cession-bail de quatre 777 de Boeing devant être livrés courant 2008, ainsi que le soutien à la garantie d'emprunt d'EXIM, documents qui ont tous été signés en janvier 2008.

Dépenses en immobilisations projetées et faisant l'objet d'un engagement (en millions de dollars)¹⁾²⁾	2008	2009	2010	2011	2012	Par la suite
Dépenses projetées et faisant l'objet d'un engagement	555 \$	102 \$	760 \$	891 \$	692 \$	<u>1 739 \$</u>
Dépenses projetées, planifiées mais ne faisant pas l'objet d'un engagement	260	205	169	104	70	
Total des dépenses en immobilisations projetées	815	307	929	995	762	
Financement projeté à l'égard des dépenses faisant l'objet d'un engagement	(591)	-	(684)	(804)	(619)	
Total des dépenses projetées, déduction faite du financement	224 \$	307 \$	245 \$	191 \$	143 \$	

- 1) Les montants en dollars US ont été convertis au cours du change en vigueur le 31 décembre 2007 à midi, soit 0,9881 \$ CA pour 1 \$ US. Les prix définitifs de livraison des appareils comprennent les augmentations estimatives et, s'il y a lieu, les intérêts reportés sur le paiement à la livraison calculés selon le TIOL à 90 jours aux États-Unis au 31 décembre 2007.
- 2) Les montants ci-dessus ne tiennent pas compte des obligations liées à l'exercice des activités courantes.

9.6. Parc d'Air Canada

Au 31 décembre 2007, le parc en exploitation d'Air Canada (exclusion faite des appareils exploités par Jazz au titre du CAC de Jazz) se ventilait comme suit :

	Nombre de places	Nombre d'appareils en service ¹⁾	Âge moyen	Appareils en propriété ²⁾	Appareils en location-acquisition ²⁾	Appareils consolidés au titre de la NOC-15 ²⁾	Appareils en location-exploitation
Air Canada							
<u>Gros-porteurs</u>							
777-300 de Boeing	349	5	0,6	4	-	-	1
777-200 de Boeing	270	3	0,3	3	-	-	-
767-300 de Boeing	203-222	31	14,4	1	6	6	18
767-200 de Boeing	207	10	20,7	10	-	-	-
A340-300 d'Airbus	285-286	5	9,8	-	5	-	-
A330-300 d'Airbus	274	8	7,2	-	8	-	-
<u>Moyens-porteurs</u>							
A321 d'Airbus	166-174	10	5,8	-	-	5	5
A320 d'Airbus	140	41	14,7	-	-	-	41
A319 d'Airbus	120	37	9,7	-	17	15	5
190 d'Embraer	93	42	0,9	42	-	-	-
175 d'Embraer	73	15	2,3	15	-	-	-
Total		207	9,0	75	36	26	70

1) Ne comprend pas les appareils qui ont été retirés définitivement du service.

2) Les appareils en propriété ainsi que les appareils en location-acquisition et les appareils consolidés au titre de la NOC-15 sont présentés au bilan d'Air Canada. Les appareils en propriété comprennent les appareils financés dans le cadre de contrats de vente conditionnelle.

Pour soutenir son expansion à l'international, Air Canada introduit progressivement des 777 de Boeing dans son parc, neuf de ces appareils ayant été livrés à ce jour.

Le tableau qui suit présente les modifications réelles et projetées au parc d'Air Canada (exclusion faite des appareils exploités par Jazz) :

Plan relatif au parc	Fin de l'exercice 2006	Réel						Projeté					Fin de l'exercice 2008	Modifications au parc projetées pour 2009	Fin de l'exercice 2009
		Nouvelles livraisons	Sous-locations à des tiers	Restitutions	Ventes	Remisages	Fin de l'exercice 2007	Nouvelles livraisons	Sous-locations à des tiers ou ventes par Air Canada	Restitutions	Ventes	Remisages			
B777-300	-	5	-	-	-	-	5	6	-	-	-	-	11	1	12
B777-200	-	3	-	-	-	-	3	3	-	-	-	-	6	-	6
B767-300	33	-	-	(2)	-	-	31	-	-	(2)	-	-	29	(1)	28
B767-200	11	-	-	-	-	(1)	10	-	-	-	(4)	(2)	4	-	4
A340-500	2	-	(2)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
A340-300 ¹⁾	10	-	(3)	(2)	-	-	5	-	(5)	-	-	-	-	-	-
A330-300	8	-	-	-	-	-	8	-	-	-	-	-	8	-	8
A321	10	-	-	-	-	-	10	-	-	-	-	-	10	-	10
A320	47	-	-	(6)	-	-	41	-	-	-	-	-	41	-	41
A319 ²⁾	45	-	(6)	-	(2)	-	37	-	-	(2)	-	-	35	-	35
EMB 190	18	24	-	-	-	-	42	3	-	-	-	-	45	-	45
EMB 175	15	-	-	-	-	-	15	-	-	-	-	-	15	-	15
Total	199	32	(11)	(10)	(2)	(1)	207	12	(5)	(4)	(4)	(2)	204	-	204
Âge moyen (en années)	9,6						9,0						9,0		9,9

1) Deux A340-300 d'Airbus ont été retirés du service avant le 31 décembre 2007. L'un des appareils est en voie de restitution à son locateur, et le second en attente de sous-location à un tiers.

2) Un A319 d'Airbus a été retiré du service avant le 31 décembre 2007 en attendant d'être vendu.

Aux termes du CAC de Jazz, Jazz exploite un parc de 133 appareils dont l'âge moyen est de 12,5 ans. Ce parc est formé de :

- 24 CRJ-100 de Bombardier;
- 33 CRJ-200 de Bombardier;
- 16 CRJ-705 de Bombardier;
- 26 Dash 8-300;
- 34 Dash 8-100.

9.7. Capital social d'ACE

Au 31 janvier 2008, les actions ordinaires émises et en circulation d'ACE, ainsi que les autres actions ordinaires pouvant être émises au titre d'actions privilégiées convertibles, d'obligations convertibles et d'options sur actions, s'établissaient comme suit :

Nombre d'actions (en milliers)	Au 31 janvier 2008
Actions ordinaires émises et en circulation	
Actions à droit de vote variable de catégorie A	40 643
Actions à droit de vote de catégorie B	15 393
Total des actions ordinaires émises et en circulation	56 036
Actions ordinaires pouvant être émises	
Actions privilégiées convertibles	11 338
Obligations convertibles	12 600
Options sur actions	1 678
Total des actions ordinaires pouvant être émises	25 616
Total des actions ordinaires en circulation et pouvant être émises	81 652

Le 10 janvier 2008, ACE a accepté le rachat aux fins d'annulation d'un total de 40 023 427 actions à droit de vote variable de catégorie A et de 9 894 166 actions à droit de vote de catégorie B au prix de 30,00 \$ l'action, pour un prix de rachat total de quelque 1,498 G\$, conformément aux clauses d'une offre publique de rachat substantielle. Aucune action privilégiée convertible d'ACE n'a été déposée aux termes de l'offre comme si elle avait été convertie.

Dans le cadre des distributions de parts du Fonds de revenu Aéroplan et du Fonds de revenu Jazz Air aux actionnaires d'ACE, le taux de conversion de 4,25 % sur les obligations convertibles de premier rang échéant en 2035 (les « obligations convertibles ») en actions à droit de vote de catégorie B (si les porteurs sont canadiens) ou en actions à droit de vote variable de catégorie A (s'ils ne sont pas canadiens) a été rajusté à 37,6879 au 31 décembre 2007 par tranche de 1 000 \$ de capital d'obligations convertibles. Le taux de conversion a été à nouveau ajusté le 11 janvier 2008, cette fois à 39,0341.

Aux termes du régime d'options sur actions d'ACE, chaque distribution donne lieu à un ajustement du prix d'exercice moyen pondéré et du nombre d'options en cours. À compter des dates d'effet des distributions, des ajustements ont donc été apportés à toutes les options sur actions d'ACE non exercées, qu'elles aient été acquises ou non, d'une façon qui cadre avec l'ajustement du taux de conversion des obligations convertibles. En ce qui concerne 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 respectivement de 26,04 \$ et de 3 570 390 options à 20,95 \$ et 4 436 644 options. En ce qui concerne les distributions du 14 mars 2007, le prix d'exercice moyen pondéré des options et le nombre d'options en cours ont été modifiés de 22,02 \$ et 3 397 496 options à 18,76 \$ et 3 989 011 options. En ce qui concerne les distributions du 24 mai 2007, le prix d'exercice moyen pondéré des options et le nombre d'options en cours ont été modifiés de 18,53 \$ et 3 854 370 options à 15,98 \$ et 4 466 744 options.

Le conseil d'administration d'ACE a convenu, par voie de résolution, que les droits sont acquis pour toutes les options sur actions d'ACE restantes et non encore acquises, selon les modalités prévues par le régime d'options sur actions d'ACE et, avec l'assentiment de la Bourse de Toronto, en date du 12 novembre 2007. En 2007, 3 665 774 options sur actions ont été exercées.

10. Opérations entre apparentés

Au 31 décembre 2007, ACE détenait une participation de 75 % dans Air Canada. Air Canada est appelée à conclure diverses opérations commerciales avec ACE et d'autres apparentés d'ACE, dont Aéroplan, Jazz et ACTS Aéro. ACTS Aéro exerce les activités qu'exerçait ACTS jusqu'à la monétisation de cette dernière, le 16 octobre 2007.

Liens entre Air Canada et Aéroplan

Au 31 décembre 2007, ACE détenait une participation de 20,1 % dans le Fonds de revenu Aéroplan. Aéroplan exploite le programme de fidélisation qui assure des services de commercialisation à ses clients assidus. Les opérations entre Air Canada et Aéroplan décrites ci-après sont comptabilisées à la valeur d'échange et réglées en compensant les montants à payer avec les montants à recevoir selon les modalités prévues aux accords de compensation intersociétés – le reliquat, s'il en est, devant être réglé à la période subséquente. En conséquence, en date des 31 décembre 2007 et 2006, les montants ont été présentés à leur valeur nette, les parties l'intention de procéder à un règlement net.

Contrat de participation et de services commerciaux d'Aéroplan (« CPSC d'Aéroplan »)

Air Canada et Aéroplan sont parties au CPSC d'Aéroplan du 9 juin 2004. Aux termes du CPSC d'Aéroplan, Air Canada alloue 8 % de ses places à Aéroplan sur les vols exploités par Air Canada, Jazz et certains autres transporteurs aériens sous le code Air Canada (collectivement les « vols AC ») à des frais d'échange fixes. Conformément au CPSC d'Aéroplan, le tarif applicable à cette capacité a été renégocié en 2007 pour la période du 1^{er} janvier 2008 au 31 décembre 2010. Aéroplan peut aussi acheter un nombre illimité de places disponibles au tarif publié assorti d'un escompte variable selon le tarif du produit. Tout ajustement de cet escompte variable est fondé sur des paramètres déterminés. En outre, le CPSC d'Aéroplan prévoit que le tarif facturé à Aéroplan sera le tarif le plus faible imposé à tout autre programme de fidélisation, compte tenu du volume de places d'avion qu'Aéroplan achète à Air Canada. Le CPSC d'Aéroplan vient à échéance le 29 juin 2020 et prévoit quatre reconductions automatiques de cinq ans chacune, sous réserve du droit que détient chaque partie de ne pas le renouveler moyennant préavis d'au moins 12 mois avant l'expiration de la durée visée.

Air Canada est l'un des principaux partenaires d'Aéroplan et elle paie des frais pour participer au programme Aéroplan, selon le nombre de milles Aéroplan accordés aux clients d'Air Canada qui prennent un vol AC. Aéroplan est tenue d'acheter chaque année un nombre minimal de places d'avion sur les vols AC, pour un montant de 171 M\$ en 2007 (170 M\$ en 2006), compte tenu du nombre de places achetées au cours des trois années civiles précédentes. Quant à Air Canada, elle doit acheter annuellement un nombre minimal de milles Aéroplan.

Le CPSC d'Aéroplan prévoit également qu'Aéroplan gèrera, contre rémunération, le programme hiérarchisé pour grands voyageurs d'Air Canada destiné à ses clients Super Élite^{MD}, Élite^{MD} et Prestige^{MD}. Aéroplan doit aussi fournir certains services de commercialisation et de promotion à Air Canada, notamment des services de centres d'appels ayant trait au programme hiérarchisé pour grands voyageurs.

Contrat de services cadre d'Aéroplan (« CSC d'Aéroplan »)

Air Canada et Aéroplan sont parties au CSC d'Aéroplan depuis le 1^{er} janvier 2005. Aux termes du CSC d'Aéroplan, Air Canada fournit certains services à Aéroplan en contrepartie d'un montant correspondant à ses coûts intégralement répartis, majorés pour tenir compte des frais généraux et administratifs. Air Canada fournit à Aéroplan un appui sur le plan des infrastructures de nature principalement administrative et concernant notamment les technologies de l'information, les ressources humaines, ainsi que les services financiers, comptables et juridiques.

Contrat de services généraux d'Aéroplan (« CSG d'Aéroplan »)

Air Canada et Aéroplan sont parties au CSG d'Aéroplan depuis le 1^{er} janvier 2005. Aux termes du CSG d'Aéroplan, Air Canada fournit à Aéroplan les services d'un groupe d'employés de ses centres d'appels. En retour, Aéroplan défraie Air Canada, après répartition, de tous les coûts, dont les salaires et charges sociales, à l'égard de ce groupe d'employés. En ce qui concerne le déficit actuariel du régime de retraite

d'Air Canada qui couvre entre autres ces employés de centres d'appels, Aéroplan a convenu de payer à Air Canada, sur une période de six ans, un maximum de 11 M\$ pour compenser la part de l'obligation d'Air Canada au titre de l'obligation de capitalisation du régime de retraite attribuable à ces employés. Sous réserve des conventions collectives visant les employés affectés à Aéroplan, le CSG d'Aéroplan peut être résilié à six mois de préavis par l'une ou l'autre des parties.

Contrat de licence d'exploitation de marques

Aux termes d'un contrat de licence d'exploitation de marques entré en vigueur le 13 mai 2005, Air Canada et Aéroplan se sont mutuellement accordé un droit incessible, ne pouvant donner lieu à l'octroi d'une sous-licence, non exclusif et libre de redevances d'utiliser, dans le monde entier, certaines marques déposées par l'autre partie incorporant leur appellation commerciale ou leur logo, dans le cadre exclusif du programme Aéroplan.

Liens entre Air Canada et Jazz

En date du 31 décembre 2007, ACE avait une participation indirecte de 20,1 % dans le Fonds de revenu Jazz Air. Le 24 janvier 2008, ACE a ramené à 9,5 % sa participation dans le Fonds de revenu Jazz Air. Air Canada ne détient aucune participation dans Jazz. Jazz entre dans le périmètre de consolidation d'Air Canada au titre de la NOC-15 jusqu'au 24 mai 2007. Par rapport à Air Canada, Jazz est toujours considérée comme une entité à détenteurs de droits variables (« EDDV »), même si Air Canada n'en est plus le principal bénéficiaire selon les dispositions de la NOC-15. Air Canada et Jazz traitent l'une avec l'autre comme des non-apparentés, sans aucun lien de dépendance. La déconsolidation de Jazz n'a aucune incidence sur les ententes contractuelles entre Air Canada et Jazz.

Contrat d'achat de capacité de Jazz (« CAC de Jazz »)

Air Canada et Jazz sont parties au CAC de Jazz depuis le 1^{er} janvier 2006. Aux termes de ce contrat, Air Canada achète la quasi-totalité de la capacité du parc aérien de Jazz à des tarifs prédéterminés, et rembourse à Jazz, sans majoration, certains coûts refacturés visés par le CAC de Jazz, comprenant la charge de carburant ainsi que les redevances aéroportuaires et de navigation. Les frais comportent un volet variable, qui est fonction de l'utilisation des appareils de Jazz, et un volet fixe. La durée initiale du CAC de Jazz vient à expiration le 31 décembre 2015. Le contrat prévoit deux reconductions automatiques de cinq ans chacune, sous réserve du droit que détient chaque partie de ne pas le renouveler moyennant préavis d'au moins un an avant l'expiration de la durée visée. Les taux visés par le CAC de Jazz sont révisés régulièrement; la prochaine révision est prévue pour le début de 2009.

Contrat de services cadre de Jazz (« CSC de Jazz »)

Air Canada et Jazz sont parties au CSC de Jazz, selon lequel Air Canada fournit des services à Jazz moyennant une rémunération fondée sur la juste valeur de marché des services fournis. Aux termes du CSC de Jazz, Air Canada fournit à Jazz un appui sur le plan des infrastructures de nature principalement administrative, concernant notamment les technologies de l'information, l'immobilier, les questions environnementales et les services juridiques. Jazz profite des technologies de l'information mises à la disposition d'Air Canada par des tiers, de même que des ressources informatiques internes d'Air Canada.

Air Canada et Jazz peuvent résilier certains services aux termes du CSC de Jazz (sans résilier le CSC de Jazz dans son intégralité) ou résilier le CSC de Jazz dans son intégralité sur préavis écrit de un an. Le CSC de Jazz est résilié dès qu'il est mis fin au CAC de Jazz.

Contrat de licence d'exploitation de marques de Jazz

Aux termes du contrat de licence d'exploitation de marques de Jazz, Air Canada a accordé à Jazz un droit incessible, ne pouvant donner lieu à l'octroi d'une sous-licence, non exclusif et libre de redevances d'utiliser certaines marques qui appartiennent à Air Canada ou qu'Air Canada a enregistrées dans le monde, dont « Jazz » et celles qui intègrent la dénomination Air Canada ou la cocarde d'Air Canada, uniquement en association avec les activités de Jazz. Le contrat de licence d'exploitation de marques de Jazz peut être résilié dès qu'il est mis fin au CAC de Jazz. Toutefois, Air Canada et Jazz ont également conclu le contrat spécial de marques de Jazz qui accorde à Jazz tous les droits d'Air Canada sur la marque de commerce Jazz (et interdit à Air Canada de l'utiliser ou de l'octroyer sous licence à des tiers) dans les cas suivants : i) la résiliation ou l'expiration du CAC de Jazz si, à ce moment, Jazz n'est plus membre du groupe d'Air Canada; ii) la survenance d'un changement de contrôle par suite duquel Jazz cesse d'être membre du groupe d'Air Canada si, au plus tard à ce moment, le CAC de Jazz a expiré ou a été résilié, ou iii) la vente ou le transfert de la totalité ou de la quasi-totalité des actifs ou des activités de Jazz à un tiers qui n'est pas membre du groupe d'Air Canada si, au plus tard à ce moment, le CAC de Jazz a expiré ou a été résilié.

Air Canada et Jazz sont aussi parties à plusieurs contrats au titre desquels Jazz loue ou sous-loue d'Air Canada certains lieux et locaux dans des aéroports du Canada.

Liens entre Air Canada et ACTS

ACTS était une filiale en propriété exclusive d'ACE, qui assurait des services complets de maintenance, réparation et révision (« MRR »). Le 16 octobre 2007, ACE a vendu à ACTS Aéro la quasi-totalité des actifs, passifs et activités d'ACTS. ACTS Aéro exerce les activités qu'exerçait auparavant ACTS. Au 31 décembre 2007, ACE détenait une participation de 23 % dans ACTS Aéro.

Les Contrats de maintenance d'ACTS, le Contrat de services cadre d'ACTS, le Contrat de licence d'exploitation de marques d'ACTS, le Contrat de non-concurrence et de transfert des protocoles de réparation et les Contrats de services généraux d'ACTS, contrats qui lient tous Air Canada à ACTS et qui sont décrits ci-après, ont été cédés par ACTS à ACTS Aéro à la clôture de la monétisation d'ACTS. À la clôture de la monétisation d'ACTS, Air Canada a constaté des produits de 28 M\$ liés à la vente d'un bâtiment à ACTS Aéro et de 17 M\$ enregistrés par suite du règlement d'un billet intersociétés avec ACTS, de 20 M\$ au titre de l'entente de non-concurrence et de transfert des protocoles de réparation. Elle a aussi pris en compte le financement d'une lettre de crédit de 101 M\$ liée à une « Entente sur les régimes de retraite et les avantages complémentaires », comme il est décrit plus loin. ACTS Aéro est un apparenté de la Société en raison de la participation que détient ACE dans les deux entités.

Contrats de maintenance d'ACTS

ACTS Aéro et Air Canada sont parties à des contrats généraux de services de maintenance depuis le 1^{er} octobre 2006, aux termes desquels ACTS Aéro fournit à Air Canada divers services techniques, dont des services d'entretien moteurs et de maintenance des groupes auxiliaires de bord, des services de révision générale d'appareils (exception faite des services de maintenance en ligne et d'entretien cabine, assurés par Air Canada), des services de maintenance de composants, des services de peinture, des services de formation ainsi que d'autres services connexes. ACTS Aéro est l'entreprise de MRR exclusive d'Air Canada pour la prestation des services de révision générale, d'entretien moteurs, de maintenance des groupes auxiliaires et de maintenance de certains composants. ACTS Aéro assure également à Air Canada divers autres services non exclusifs. Exception faite du contrat de services de révision générale qui expire en octobre 2011 et du contrat de services de peinture qui expire en octobre 2009, chacun des contrats susmentionnés expire en octobre 2013.

ACTS Aéro et Jazz sont également parties à un contrat de maintenance des composants (le « Contrat ACTS-Jazz ») daté du 1^{er} août 2005, aux termes duquel ACTS Aéro assure certains services de MRR à la flotte de biréacteurs régionaux CRJ de Jazz. Selon le Contrat ACTS-Jazz, ACTS Aéro est l'entreprise de MRR exclusive de Jazz pour ce qui est des travaux de maintenance des composants et de révision des pièces pouvant être démontées des appareils CRJ-100/200 et des pièces courantes des CRJ-705 dont l'entretien n'est pas assuré à l'interne par du personnel de Jazz. Pour sa durée initiale, le Contrat ACTS-Jazz est en vigueur jusqu'en août 2015, après quoi il peut être reconduit pour trois périodes successives de deux ans chacune. Les montants

de Jazz à l'égard d'ACTS ne sont pas indiqués pour la période suivant la déconsolidation de Jazz, le 24 mai 2007.

Contrat de services cadre d'ACTS (« CSC d'ACTS »)

ACTS Aéro et Air Canada sont parties au CSC d'ACTS, en sa version révisée et reformulée du 1^{er} janvier 2007, aux termes duquel Air Canada fournit à ACTS Aéro, contre rémunération, un soutien et des services d'infrastructure, de nature surtout administrative, concernant les technologies de l'information, les ressources humaines, les services financiers et comptables, et des services liés aux réclamations. ACTS Aéro peut résilier certains services visés par le CSC d'ACTS ou résilier le CSC d'ACTS dans son intégralité sur préavis écrit de six mois, à l'exception des services concernant les technologies de l'information, qu'ACTS Aéro ne peut résilier avant l'expiration du CSC d'ACTS. Air Canada peut résilier certains services aux termes du CSC d'ACTS ou résilier le CSC d'ACTS dans son intégralité sur préavis écrit de 18 mois.

Contrat de licence d'exploitation de marques d'ACTS

ACTS Aéro et Air Canada sont parties à un contrat de licence d'exploitation de marques d'ACTS (le « Contrat de licence d'exploitation de marques d'ACTS ») depuis le 30 septembre 2004, aux termes duquel Air Canada a accordé à ACTS Aéro le droit incessible, ne pouvant donner lieu à l'octroi d'une sous-licence, non exclusif et libre de redevances, d'utiliser certaines marques d'Air Canada au Canada et aux États-Unis qui intègrent le nom Air Canada ou la cocarde d'Air Canada, uniquement en association avec les services commerciaux de révision générale, de maintenance de composants et de services reliés à la chaîne d'approvisionnement. À la clôture de la monétisation d'ACTS, le Contrat de licence d'exploitation de marques d'ACTS a été modifié de manière à prévoir sa résiliation en date du 16 octobre 2008.

Contrats de services généraux d'ACTS (« CSG d'ACTS »)

ACTS Aéro et Air Canada sont parties à un contrat de services généraux modifié et reformulé en date du 22 juin 2007 (le « CSG d'ACTS »), aux termes duquel Air Canada fournit à ACTS Aéro des services liés à un groupe d'employés syndiqués pour lequel ACTS Aéro rembourse à Air Canada, après répartition, tous les coûts, dont les salaires et charges sociales. Des employés non syndiqués, affectés précédemment à ACTS au titre d'un autre contrat de services généraux, ont été transférés à ACTS le 16 octobre 2007. Le CSG d'ACTS peut être résilié par l'une ou l'autre partie en tout temps sur préavis écrit de 30 jours.

Contrats immobiliers

Dans le cadre de la clôture de la monétisation d'ACTS, en date du 16 octobre 2007, Air Canada a vendu un bâtiment à ACTS Aéro pour un produit de 28 M\$. Dans le cadre de cette vente, Air Canada et ACTS Aéro ont passé un contrat de sous-location de certains terrains jouxtant le bâtiment ainsi qu'un contrat de services en vertu duquel Air Canada fournira à ACTS Aéro certains services liés au fonctionnement général du bâtiment.

En date du 1^{er} octobre 2006, ACTS Aéro et Air Canada sont parties à un bail cadre aux termes duquel ACTS Aéro loue d'Air Canada certains locaux aux aéroports de Vancouver, Winnipeg, Toronto et Montréal.

Entente sur les régimes de retraite et avantages complémentaires

Le 16 octobre 2007, Air Canada, ACTS SEC et ACTS Aéro ont conclu une entente sur les régimes de retraite et avantages complémentaires (l'« Entente sur les régimes de retraite et avantages complémentaires ») portant sur les régimes de retraite et d'avantages complémentaires relatifs aux employés non syndiqués et syndiqués d'Air Canada auparavant détachés auprès d'ACTS SEC au titre des contrats de services généraux conclus entre Air Canada et ACTS SEC. Le 16 octobre 2007, les employés non syndiqués d'Air Canada qui avaient été précédemment détachés auprès d'ACTS SEC sont devenus des employés d'ACTS Aéro. De nouveaux régimes de retraite à prestations déterminées et à cotisations déterminées ainsi que d'autres conventions d'avantages sociaux destinés au personnel actif et d'avantages complémentaires de retraite (dont des régimes d'assurance-maladie complémentaire, d'assurance invalidité et d'assurance vie) devront être établis par ACTS Aéro (les « Conventions d'avantages complémentaires d'ACTS »). En date du 16 octobre 2007, sous réserve d'autorisation réglementaire, le cas échéant, et selon les estimations des conventions des régimes de retraite et d'avantages complémentaires d'Air Canada applicables (les « Conventions d'avantages complémentaires

d'Air Canada »), les actifs et passifs dans le cadre des Conventions d'avantages complémentaires d'Air Canada qui sont touchés par le transfert des employés non syndiqués seront transférés à ACTS Aéro ou aux Conventions d'avantages complémentaires d'ACTS, selon le cas. Les déficits de solvabilité au titre des régimes de retraite à prestations déterminées en date du 16 octobre 2007 liés au transfert des employés non syndiqués seront financés par Air Canada au moyen de paiements trimestriels versés à ACTS Aéro jusqu'en 2014. En date du 16 octobre 2007, le passif comptable lié aux prestations de retraite et indemnités d'invalidité résultant du transfert des employés non syndiqués sera capitalisé par Air Canada au moyen de paiements trimestriels versés à ACTS Aéro jusqu'en 2012. D'ici à ce que les actifs et passifs au titre des Conventions d'avantages complémentaires d'Air Canada liés aux employés non syndiqués puissent être transférés à ACTS Aéro, le coût des prestations de retraite au titre des services rendus au cours de l'exercice ainsi que le coût des services rendus au cours de l'exercice et les coûts financiers liés aux prestations complémentaires seront passés en charges par Air Canada, avec pleine répercussion sur les entreprises affiliées (ACTS Aéro).

En outre, l'Entente sur les régimes de retraite et avantages complémentaires prévoit des modalités similaires en matière de transfert d'actifs et de passifs ainsi que d'indemnités à l'égard des employés syndiqués, lesquelles s'appliqueront ultérieurement au moment du transfert des employés syndiqués d'Air Canada à ACTS Aéro. Cependant, les déficits de solvabilité liés au transfert des employés syndiqués visés par les versements trimestriels devront être établis en date du 16 octobre 2007, sous réserve de certains ajustements. Parallèlement, le taux d'actualisation utilisé pour calculer le passif comptable lié aux prestations de retraite et indemnités d'invalidité des employés syndiqués devra être déterminé en date du 16 octobre 2007. Les paiements d'indemnités liés à ces déficits de solvabilité et passifs comptables devraient être versés trimestriellement sur une période de cinq ans débutant après le transfert des employés syndiqués à ACTS Aéro, seulement si un tel transfert a lieu. D'ici à ce que les actifs et passifs au titre des Conventions d'avantages complémentaires d'Air Canada liés aux employés syndiqués puissent être transférés à ACTS Aéro, le coût des prestations de retraite au titre des services rendus au cours de l'exercice ainsi que le coût des services rendus au cours de l'exercice et les coûts financiers liés aux prestations complémentaires des employés d'Air Canada assurant des services à ACTS Aéro seront répercutés à ACTS Aéro.

L'Entente sur les régimes de retraite et avantages complémentaires prévoyait également qu'Air Canada remette des lettres de crédit à ACTS Aéro, le 16 octobre 2007, en vue de garantir les obligations de paiement liées aux déficits de solvabilité au titre des régimes de retraite à prestations déterminées et aux passifs comptables liés aux autres conventions de retraite et d'assurance invalidité. Les lettres de crédit s'élèvent à 101 M\$. Ce montant pourrait être ajusté une fois que des évaluations actuarielles auront permis de déterminer les montants exacts des déficits de solvabilité et des passifs comptables applicables en date du 16 octobre 2007. La valeur nominale de la lettre de crédit portant sur le déficit de solvabilité du régime destiné aux employés syndiqués est aussi ajustée une fois par an pour tenir compte des coûts des services passés payés par Air Canada au régime relativement aux employés syndiqués affectés à ACTS Aéro. La valeur nominale des lettres de crédit diminuera à mesure que les paiements trimestriels mentionnés ci-dessus seront effectués. Conformément à l'Entente sur les régimes de retraite et avantages complémentaires, ACTS Aéro peut rappeler les lettres de crédit en partie ou en totalité en cas de non-respect des conditions. Le montant des lettres de crédit est garanti par la trésorerie financée par les actifs comptabilisés dans « Dépôts et autres actifs ».

Entente de non-concurrence et de transfert de protocoles de réparation

ACTS Aéro et Air Canada sont parties à une entente de non-concurrence et de transfert des protocoles de réparation (l'« Entente de non-concurrence et de transfert de protocoles de réparation ») depuis le 16 octobre 2007. D'une manière générale, « protocoles de réparation » s'entend des processus et méthodes utilisés dans la maintenance et la réparation du matériel volant et des équipements connexes. L'Entente de non-concurrence et de transfert des protocoles de réparation a confirmé un arrangement et prévoit la vente, par Air Canada, à ACTS Aéro (qui succède à ACTS) d'un intérêt conjoint indivis dans les protocoles de réparation qu'elle possède ou qui ont été approuvés par l'organisme agréé d'ingénierie de navigabilité d'Air Canada, tandis qu'ACTS Aéro vend à Air Canada un intérêt conjoint indivis dans les protocoles de réparation détenus ou conçus par ACTS Aéro et utilisés dans le cadre des services de révision générale de cellules d'appareils qu'ACTS fournit à Air Canada en vertu de l'entente relative aux services de révision générale des cellules d'appareils conclue par les parties. Cependant, en septembre 2004, dans le cadre de la mise en œuvre du Plan d'arrangement de la Société au titre de la *Loi sur les arrangements avec les créanciers des compagnies* (la « LACC »), la Société

avait déjà octroyé à ACTS l'accès intégral et exclusif à ces protocoles sans obligation de versement de redevances.

En outre, en vertu de l'Entente de non-concurrence et de transfert des protocoles de réparation, des restrictions limitent la capacité d'Air Canada de détenir une participation dans une entité (exception faite de celles dans lesquelles elle détiendrait déjà des intérêts) ou d'exercer au sein du secteur du transport aérien une activité commerciale liée à des services de MRR, à savoir les services de révision générale des cellules et de peinture, les services d'entretien moteurs et de maintenance des groupes auxiliaires de bord, ainsi que ceux liés à la maintenance des composants. Les périodes de non-concurrence applicables sont les suivantes :

- en ce qui concerne les services de révision générale de cellules et les services de peinture, la période de non-concurrence se terminera un an après la résiliation ou l'expiration de l'entente relative aux services de révision générale des appareils actuellement en vigueur (dont l'expiration est actuellement prévue pour le 1^{er} octobre 2011);
- en ce qui concerne les services d'entretien moteurs et de maintenance des groupes auxiliaires de bord, la fin de la période de non-concurrence est fixée au 1^{er} octobre 2015;
- en ce qui concerne la maintenance des composants, la période de non-concurrence se terminera le 1^{er} octobre 2016.

L'Entente de non-concurrence et de transfert des protocoles de réparation ne limite pas la participation d'Air Canada dans une entité dans laquelle elle détenait déjà des intérêts à la conclusion de cette entente, et ne restreint pas les services de maintenance en ligne d'Air Canada, lesquels continuent d'être exercés.

En contrepartie du transfert de protocoles de réparation, Air Canada a touché 20 M\$ en 2007.

Contrats de prêt et de paiement anticipé entre ACTS et Air Canada

Au titre d'un contrat de paiement anticipé daté du 26 octobre 2006, Air Canada a payé à l'avance un montant d'environ 595 M\$ à ACTS Société en commandite, prédécesseur d'ACTS SEC et d'ACTS Aéro, aux termes des Contrats de maintenance d'ACTS, soit l'équivalent estimatif de 12 mois de services qu'ACTS devait fournir à Air Canada au titre des Contrats de maintenance d'ACTS, à compter du 1^{er} novembre 2006. Le montant de ce paiement anticipé a été aussitôt reprêté par ACTS à Air Canada au titre d'un contrat de prêt daté du 26 octobre 2006. Ce prêt ne portait pas intérêt et était remboursable par versements, à partir du 1^{er} novembre 2006, équivalents aux montants qu'aurait autrement dû payer Air Canada à ACTS au titre des Contrats de maintenance d'ACTS aux dates d'échéance prévues par les Contrats de maintenance d'ACTS. Le prêt a été remboursé dans son intégralité en 2007.

Liens entre Air Canada et ACE

Vacances Air Canada

En 2007, ACE a vendu à Air Canada sa participation de 49 % dans Vacances Air Canada, qui est désormais la propriété exclusive d'Air Canada. Vacances Air Canada continue de relever du périmètre de consolidation de la Société.

Droits d'achat d'actions transférés par Air Canada à ACE

En 2007, Air Canada a réalisé une opération portant sur des appareils avec un tiers non apparenté pour laquelle Air Canada a reçu une contrepartie sous forme de droit d'acquisition d'actions du tiers non apparenté. L'opération a consisté en la vente par Air Canada de deux appareils A319 d'Airbus et en la sous-location, par Air Canada, de deux autres A319 d'Airbus. L'opération a été réalisée intégralement en 2007, à l'exception de la vente de l'un des A319 appartenant en propre à Air Canada, qui a été conclue en janvier 2008. Air Canada a vendu à ACE le droit d'acquies des actions reçu du tiers non apparenté pour un produit de 1 M\$, estimé à sa juste valeur.

Bons de souscription achetés à ACE

En 2007, Air Canada a acheté certains bons de souscription sur actions détenus par ACE pour une contrepartie de 4 M\$. Ces bons de souscription visent l'achat d'actions d'un tiers non apparenté qui fournit des services à Air Canada.

Contrat de services cadre d'ACE (« CSC d'ACE »)

Air Canada assure à ACE, contre rémunération, certains services administratifs liés notamment aux services financiers et comptables, aux technologies de l'information, aux ressources humaines et autres.

Les soldes d'opérations entre apparentés attribuables à l'application des ententes commerciales s'établissent comme suit :

(en millions de dollars)	2007
Débiteurs	
Aéroplan (Air Canada)	20 \$
Aéroplan - distribution à recevoir (ACE)	3
Jazz (Air Canada)	85
Jazz - distribution à recevoir (ACE)	2
ACTS Aéro (Air Canada)	99
	209 \$
Créditeurs et charges à payer	
Jazz (Air Canada)	71 \$
ACTS Aéro (Air Canada)	88
	159 \$

Suit le sommaire des produits et charges d'Aéroplan (pour la période du 14 mars au 31 décembre 2007), de Jazz (pour la période du 24 mai au 31 décembre 2007) et d'ACTS Aéro (pour la période du 16 octobre au 31 décembre 2007) :

(en millions de dollars)	2007
Produits	
Produits passages tirés d'Aéroplan liés aux primes Aéroplan, après déduction de l'achat de milles Aéroplan	137 \$
Produits de location d'immeubles provenant d'apparentés	11
Produits tirés de services généraux et autres	24
Produits tirés de la sous-location d'appareils à Jazz	14
Produits de Jazz liés à Services au sol Air Canada	33
Produits de maintenance tirés de Jazz (ACTS)	21
	240 \$
Charges	
Charges de maintenance liées aux services d'ACTS ou ACTS Aéro	107 \$
Frais au titre du CAC de Jazz	537
Coûts refacturés de Jazz pour le carburant	197
Coûts refacturés de Jazz au titre des redevances aéroportuaires	120
Autres coûts refacturés de Jazz	17
Autres charges	9
Recouvrement des salaires et charges sociales liés aux employés détachés auprès d'apparentés	(43)
	944 \$

Outre les produits et charges ci-dessus liés à Jazz, Air Canada transfère à Jazz des stocks de carburant et lui sous-loue des appareils, en lui en répercutant les coûts, et elle déclare ces opérations à leur valeur nette dans l'état des résultats.

11. Arrangements hors bilan

Suit un résumé des principaux arrangements hors bilan de la Société.

Garanties

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

En ce qui concerne les contrats de location d'Air Canada à l'égard de 45 appareils, la différence entre les loyers révisés à la faveur du Plan consolidé de réorganisation, de transaction et d'arrangement du 30 septembre 2004 au titre de la *Loi sur les arrangements avec les créanciers des compagnies* (le « Plan d'arrangement ») et les montants qu'exigeaient les contrats de location à l'origine s'effacera à l'échéance de ces contrats si aucun manquement important à ces contrats ne s'est produit d'ici là. En cas de défaillance majeure, cette différence ainsi que les intérêts s'y rattachant deviendront exigibles, et tous les loyers futurs seront ramenés aux taux de location originels. Les charges locatives sont inscrites aux valeurs renégociées dans les contrats de location, et les éventuelles obligations ne sont constatées que lorsque la direction estime qu'un manquement important est susceptible de se matérialiser.

Garanties au titre d'ententes d'avitaillement

De concert avec d'autres compagnies aériennes, Air Canada est partie à des ententes d'avitaillement exploitées par des sociétés d'avitaillement (les « sociétés d'avitaillement ») dans divers grands aéroports du Canada. Ces sociétés d'avitaillement fonctionnent selon le principe du recouvrement des coûts. Ces sociétés possèdent et financent le réseau qui approvisionne les compagnies contractantes, tout comme elles s'acquittent des droits liés aux baux fonciers sous-jacents. La dette globale des cinq sociétés d'avitaillement au Canada qui n'ont pas été consolidées par Air Canada au titre de la NOC-15 était d'environ 119 M\$ au 31 décembre 2007 (108 M\$ au 31 décembre 2006), ce qui correspond au risque de perte maximal auquel s'expose Air Canada, compte non tenu des autres coûts que pourraient avoir à se partager les autres compagnies contractantes. Air Canada considère le risque en découlant comme minime. Chaque compagnie aérienne contractante qui fait partie d'une société d'avitaillement participe à la garantie de sa dette d'une manière proportionnelle à l'utilisation qu'elle fait du réseau.

Conventions d'indemnisation

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

Dans le cadre des contrats de financement ou de location d'avions qu'elle est appelée à conclure, Air Canada garantit généralement les bailleurs de fonds, leurs mandataires et d'autres tiers apparentés ou bailleurs contre les dommages découlant de la construction, de la conception, de la propriété, du financement, de l'utilisation, de l'exploitation et de la maintenance des avions ainsi que contre toute responsabilité civile délictuelle, que les dommages ou responsabilités découlent ou non de la négligence des tiers à qui sont données ces garanties, sauf en cas de faute lourde ou délibérée. En outre, dans les opérations de financement ou de location d'avions, notamment celles qui sont structurées comme des baux adossés, Air Canada prévoit généralement des indemnités relativement à certaines répercussions d'ordre fiscal, notamment en ce qui concerne les avions loués ou financés, l'utilisation, la possession, l'exploitation, la maintenance, la location, la sous-location, les réparations, les assurances, la livraison, l'importation et l'exportation de ces avions, les contrats de location ou de financement conclus à leur égard, les changements législatifs et certaines conséquences fiscales en matière d'impôt sur le revenu, de taxe à la consommation et de retenue d'impôt.

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

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

Air Canada n'est pas en mesure d'estimer d'une façon raisonnable le montant maximal qu'elle peut être tenue de payer au titre des indemnités. Air Canada s'attend à être protégée par ses assurances dans la plupart des cas de responsabilité civile délictuelle et certaines des obligations contractuelles connexes susmentionnées.

12. Instruments dérivés et financiers

Air Canada gère le risque de change, le risque de taux d'intérêt et le risque de marché à l'aide de divers instruments financiers dérivés sur devises, sur taux d'intérêt et sur le carburéacteur.

Gestion du risque lié au prix du carburant

Pour gérer le risque lié au prix du carburéacteur et atténuer le plus possible la volatilité des flux de trésorerie d'exploitation, Air Canada conclut des contrats d'instruments dérivés avec des intermédiaires financiers. Au 31 décembre 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 2008, 2009 et 2010. Air Canada a recours à des instruments dérivés sur le kérosène et d'autres produits pétroliers connexes, comme le mazout et le pétrole brut, en raison de la liquidité relativement limitée des dérivés sur le kérosène de moyen à long terme, vu que le kérosène ne se négocie pas sur un marché à terme organisé. Air Canada n'achète ni ne détient aucun instrument financier dérivé à des fins de transaction.

Au 31 décembre 2007, Air Canada avait couvert 20 % de ses besoins prévus en carburant pour 2008, 3 % de ses besoins pour 2009 et 2 % de ses besoins pour 2010. Depuis le 31 décembre 2007, Air Canada a conclu de nouvelles positions de couverture à l'aide de swaps et d'options sur tunnel, qui ont ajouté 8 % à la couverture de 2008, 3 % à la couverture de 2009 et 1 % à la couverture de 2010. Les couvertures de 2008 se situent à des prix fluctuant en moyenne entre 101 \$ US à 103 \$ US le baril pour les contrats basés sur le kérosène, en moyenne entre 94 \$ US à 98 \$ US le baril pour les contrats basés sur le mazout, et en moyenne entre 61 \$ US à 68 \$ US le baril pour les contrats basés sur le brut West Texas Intermediate (« WTI »).

Air Canada désigne certains de ses dérivés liés au carburant comme des couvertures de flux de trésorerie et applique la comptabilité de couverture conformément aux dispositions du chapitre 3865 du *Manuel de l'ICCA*, « Couvertures ». Air Canada détient également des dérivés liés au carburant qui ne remplissent pas les conditions d'application de la comptabilité de couverture; la direction n'en estime pas moins qu'ils constituent de bonnes couvertures économiques pour ce qui est de la gestion du risque d'Air Canada 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 dérivés liés au carburant désignés au titre de la comptabilité de couverture donnent lieu à la constatation, à chaque période, au titre du « cumul des autres éléments du résultat étendu », de la variation de la juste valeur des éléments de couverture considérés comme efficaces jusqu'à ce que le carburéacteur sous-jacent ait été consommé. À l'échéance de l'élément de couverture, la partie efficace des gains et des pertes est incorporée à la charge de carburant, tandis que la partie inefficace de la variation de la juste valeur est constatée dans les « produits (charges) hors exploitation ». Air Canada court le risque que des variations périodiques de la juste valeur ne soient pas tout à fait efficaces. Comme le précise sa politique en matière de couverture du carburant, il y a inefficacité lorsque la variation de la juste valeur de l'instrument dérivé n'arrive pas à parfaitement compenser 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 se calcule 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. Vu que la politique actuelle d'Air Canada ne tient pas compte des variables susceptibles de se répercuter 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 dérivés liés au carburant en cours pourrait être constatée comme inefficace en vertu de la politique actuelle.

L'inefficacité est inhérente à la couverture d'achats diversifiés de 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 les justes valeurs des instruments dérivés, vu notamment la forte volatilité observée dans les cours du pétrole. Air Canada ne peut prédire la valeur de l'inefficacité pouvant être constatée à chaque période – ce qui peut accentuer encore davantage la volatilité des résultats comptables d'Air Canada, comme cela s'est d'ailleurs déjà produit dans le passé, mais elle n'a aucune incidence sur les flux de trésorerie sous-jacents.

Les dérivés désignés aux fins de la comptabilité de couverture du carburant ont eu sur les états financiers, avant prise en compte des incidences fiscales, les répercussions suivantes :

- La juste valeur des dérivés sur le carburant en cours au 31 décembre 2007 aux fins de la comptabilité de couverture se chiffre à 67 M\$, avec une position favorable à Air Canada.
- L'avantage constaté à la charge de carburant de 2007 pour l'exercice clos le 31 décembre 2007 s'établit à 31 M\$.
- Les produits (charges) hors exploitation pour l'exercice clos le 31 décembre 2007 totalisent 12 M\$. Ce montant correspond en l'occurrence à la partie inefficace de la variation de la juste valeur des éléments visés par la comptabilité de couverture.
- La variation efficace de la juste valeur des dérivés constatés dans les autres éléments du résultat étendu pour la période s'établit à 110 M\$, avant prise en compte d'une charge fiscale de 28 M\$. Les montants inscrits au titre des autres éléments du résultat étendu pour l'exercice clos le 31 décembre 2007 sont présentés après prise en compte de la charge fiscale dans l'état consolidé du résultat étendu d'Air Canada.
- Le montant net estimatif des gains et pertes existants constatés dans le cumul des autres éléments du résultat étendu qui est censé être reclassé dans le résultat net en 2008 est de 68 M\$.

Suivent les variations de la juste valeur de dérivés non désignés au titre de la comptabilité de couverture mais détenus à titre de couvertures économiques, avant la prise en compte de la charge fiscale, pour l'exercice clos le 31 décembre 2007 :

- La juste valeur des dérivés sur le carburant en cours non désignés pour la comptabilité de couverture au 31 décembre 2007 est de 10 M\$, avec une position favorable à Air Canada.
- Le bénéfice hors exploitation pour l'exercice clos le 31 décembre 2007 est de 26 M\$. Le montant des produits (charges) hors exploitation représente la variation de la juste valeur de ces contrats (réalisée ou latente) depuis le 31 décembre 2006.

Gestion du risque de change

Air Canada recourt à certains contrats de change à terme ou swaps de devises pour gérer les risques associés aux fluctuations des taux de change. Au 31 décembre 2007, Air Canada avait passé des contrats de change à terme et contrats d'option sur devises relativement à 2,158 G\$ US et 18 M€ de ses achats à venir en 2008 et 2009. La juste valeur de ces contrats sur devises au 31 décembre 2007 était de 124 M\$ avec une position favorable aux contreparties (25 M\$ au 31 décembre 2006, avec position favorable à Air Canada relativement à 503 M\$ US des achats à venir en 2007). Ces instruments dérivés n'ont pas été désignés comme couvertures aux fins de la comptabilité. La perte latente a été constatée dans l'écart de change.

Air Canada a conclu des swaps de devises à l'égard de 16 CRJ dont les contrats de location-exploitation viennent à échéance entre 2007 et 2011. En 2007, cinq swaps de devises ont été réglés à une juste valeur de 10 M\$ (qui était alors égale à leur valeur comptable) (10 M\$ au 31 décembre 2006 en faveur des contreparties). Il reste à Air Canada 11 swaps de devises. Passés auprès de tiers, ces swaps avaient une juste valeur nominale au 31 décembre 2007 avec position favorable à Air Canada (3 M\$ au 31 décembre 2006 avec position favorable à Air Canada). Le notionnel de ces swaps est de 79 M\$ US au 31 décembre 2007 (88 M\$ US au 31 décembre 2006). Ces swaps n'ont pas été désignés comme couvertures aux fins comptables.

Gestion du risque de taux d'intérêt

Air Canada conclut des contrats de garantie de taux d'intérêt pour gérer les risques associés aux fluctuations des taux d'intérêt sur ses emprunts à taux variable libellés en dollars américains ou canadiens. En 2006, Air Canada a conclu 19 swaps de taux d'intérêt d'un notional de 414 M\$ US en vue de recevoir des taux variables et de payer un taux fixe moyen pondéré de 5,81 % sur la dette liée au financement d'appareils Embraer de série 190 de juin 2006 à février 2008. Les swaps ont une durée de 15 ans à compter de la date de livraison prévue des appareils et viennent à échéance à des dates différentes entre juin 2021 et décembre 2022. Air Canada a l'intention de régler les swaps de taux d'intérêt à la livraison des appareils qu'ils concernent. Air Canada n'a pas appliqué la comptabilité de couverture à ces dérivés. Au 31 décembre 2007, un contrat d'une juste valeur de 2 M\$ restait en cours avec position favorable à la contrepartie (12 contrats en cours au 31 décembre 2006 d'une juste valeur de 13 M\$, avec position favorable à la contrepartie). En 2007, 11 contrats ont été réglés moyennant une perte de 10 M\$.

Air Canada a conclu deux swaps de taux d'intérêt échéant en janvier 2024 visant à convertir en taux variables les taux fixes liés à la location de deux 767 de Boeing consolidés au titre de la NOC-15. Ces opérations n'ont pas été désignées aux fins de la comptabilité de couverture. Au 31 décembre 2007, ces deux swaps avaient une juste valeur de 7 M\$ avec position favorable à Air Canada (4 M\$ au 31 décembre 2006 avec position favorable à Air Canada). Le notional de ces deux swaps est de 104 M\$ US au 31 décembre 2007 (112 M\$ US au 31 décembre 2006).

Juste valeur des instruments financiers inscrits au bilan consolidé

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

La valeur comptable des swaps de devises et de taux d'intérêt et des dérivés sur le carburant est égale à leur juste valeur, laquelle est fonction de la valeur à laquelle ils seraient réglés selon les estimations établies à partir des taux courants du marché.

Suit une comparaison de la juste valeur et de la valeur comptable de la dette à long terme et des obligations locatives de la Société au 31 décembre 2007, dont les estimations ont été établies à l'aide de techniques d'évaluation fondées sur les taux d'intérêt en vigueur pour des passifs financiers de même nature :

(en millions de dollars)	Valeur comptable	Juste valeur estimative
Emprunts directs de la Société	2 551 \$	2 611 \$
Obligations convertibles de premier rang	273	273
Dette consolidée au titre de la NOC-15	896	933
Obligations locatives	972	1 127
	4 692 \$	4 944 \$

Concentration du risque de crédit

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

Papier commercial adossé à des actifs (PCAA)

Air Canada détient, au titre du poste des « dépôts et autres actifs » du bilan, 37 M\$ (29 M\$ après un ajustement de la juste valeur) liés au papier commercial adossé à des actifs (« PCAA ») non bancaire. Ces placements, dont l'échéance était prévue au troisième trimestre de 2007, étaient auparavant constatés au poste « trésorerie et équivalents de trésorerie »; le transfert dans les « dépôts et autres actifs » a été reclassé à titre d'activité d'investissement dans l'état consolidé des flux de trésorerie d'Air Canada. Le 23 décembre 2007, une entente de principe visant à restructurer les investissements dans du PCAA a été approuvée par le comité pancanadien des investisseurs sur les effets de commerce structurés adossés à des créances émis par des tiers (le « Comité »). L'approbation de la restructuration sera soumise au vote de tous les investisseurs, qui devrait avoir lieu d'ici mars 2008. Selon les termes de la restructuration, tout le PCAA serait échangé contre des obligations de plus longue durée correspondant à l'échéance des actifs sous-jacents dans la structure proposée. Air Canada ne cumule pas d'intérêts sur ces placements.

En 2007, Air Canada a inscrit une charge hors exploitation de 8 M\$ (5 M\$ après impôts) pour tenir compte de diverses hypothèses quant à la juste valeur des placements, notamment les facteurs comme les scénarios d'estimation des flux de trésorerie et les taux d'actualisation ajustés au risque. Les hypothèses utilisées pour estimer la juste valeur sont susceptibles de changer, ce qui pourrait se traduire par d'autres ajustements du résultat hors exploitation dans l'avenir

13. Estimations comptables critiques

Les estimations comptables critiques sont celles qui jouent le plus grand rôle dans la représentation réelle de la situation financière de la Société et de ses résultats d'exploitation. Elles font appel aux jugements les plus difficiles, les plus subjectifs ou les plus complexes de la part de la direction, souvent du fait qu'il faille estimer les effets que sont susceptibles de produire des événements qui, de façon inhérente, sont marqués par l'incertitude. Selon diverses hypothèses ou conditions, les résultats réels pourraient différer de ces estimations.

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

Produits passages et fret

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

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

Avantages sociaux futurs

Air Canada propose à ses employés, notamment aux employés d'Air Canada qui sont détachés par contrat à ACTS Aéro et à Aéroplan, plusieurs régimes de retraite à prestations ou à cotisations déterminées ainsi que des régimes d'avantages complémentaires de retraite. Ces employés cotisent aux régimes de retraite à prestations déterminées, dont Air Canada est la promotrice, et participent en outre à certains régimes d'avantages sociaux futurs d'Air Canada en matière de prévoyance maladie, d'assurance vie et d'assurance invalidité. Les états financiers consolidés vérifiés d'Air Canada pour 2007 comprennent tous les actifs et passifs des régimes dont Air Canada est la promotrice. La charge au titre des prestations rend compte d'un recouvrement de coûts répercuté sur les parties apparentées au titre des employés qui travaillent pour leur compte. Le recouvrement de coûts porte sur les coûts des services rendus au cours de l'exercice à l'égard des prestations de retraite, ainsi que la part qui leur revient au titre des avantages complémentaires de retraite, laquelle est établie à partir de calculs actuariels propres au groupe d'employés concernés. Pour l'exercice clos le 31 décembre 2007, le recouvrement de coûts se chiffre à 40 M\$.

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

	31 décembre 2007	31 décembre 2006
Hypothèses actuarielles moyennes pondérées entrant dans le calcul de la charge		
Taux d'actualisation à la fin de la période	5,75 %	5,00 %
Taux d'accroissement de la rémunération ¹⁾	2,50 %	2,50 %
Hypothèses actuarielles moyennes pondérées entrant dans le calcul de l'obligation au titre des prestations de retraite		
Taux d'actualisation à la fin de la période	5,00 %	5,00 %
Taux prévu de rendement à long terme de l'actif des régimes	7,15 %	7,50 %
Taux d'accroissement de la rémunération ²⁾	2,50 %	4,00 %

- 1) Par suite des augmentations de salaires octroyées en 2006, un taux d'accroissement de la rémunération de 1,75 % a été utilisé pour déterminer l'obligation nette au titre des prestations de retraite pour les exercices 2007 et 2008, et un taux de 2,5 % pour les exercices restants.
- 2) Un taux d'accroissement de la rémunération de 2 % en 2006 et de 2 % en 2007 a été utilisé pour déterminer la charge de retraite nette.

Taux d'actualisation

Le taux d'actualisation retenu pour déterminer la charge de retraite est établi à partir des taux d'intérêt du marché sur les obligations d'entreprise cotées « AA » ou mieux dont les flux de trésorerie correspondent à peu près aux versements de prestations prévus pour ce qui est de l'échéancier et du montant.

Rendement prévu à partir des hypothèses sur l'actif

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

Répartition de l'actif

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

	30 novembre 2007		30 novembre 2006		Répartition visée
Actions	58,9 %		59,1 %		59,0 %
Obligations et prêts hypothécaires	36,1 %		34,7 %		41,0 %
Placements à court terme et autres	5,0 %		6,2 %		0,0 %
Total	100,0 %		100,0 %		100,0 %

Régimes agréés canadiens

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

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

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

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

Meilleure estimation des cotisations patronales

En vertu d'une entente entre Air Canada et les représentants de ses employés syndiqués et non syndiqués, actifs et retraités, sur la capitalisation des régimes agréés canadiens, laquelle entente reste à être avalisée par le Bureau du surintendant des institutions financières (« BSIF »), les cotisations réelles de 2006 et de 2007 sont les suivantes :

(en millions de dollars)	Cotisations 2007		Cotisations 2006	
Coût des services passés au titre des régimes agréés	134	\$	224	\$
Coût des services rendus au titre des régimes agréés	160		140	
Autres conventions de retraite ¹⁾	84		83	
Air Canada²⁾	378	\$	447	\$
Jazz	4		8	
Consolidé	382	\$	455	\$

1) Comprend les conventions de retraite, les régimes complémentaires et les régimes étrangers.

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

Les cotisations patronales de Jazz totalisent 8 M\$ pour 2006 et 4 M\$ pour la période jusqu'au 24 mai 2007.

Comme cela a été évoqué ci-dessus, Air Canada recouvre les coûts liés aux salariés qui ont été détachés par contrat à ACTS Aéro et à Aéroplan. En ce qui concerne les régimes de retraite dont Air Canada est la promotrice, les coûts recouverts s'établissent à 23 M\$ pour 2007 et à 33 M\$ pour 2006. En ce qui concerne les régimes d'avantages sociaux futurs dont Air Canada est la promotrice, les coûts recouverts s'établissent à 17 M\$ pour 2007 et à 23 M\$ pour 2006.

Analyse de sensibilité

La sensibilité de la charge de retraite pour 2007, compte tenu de différentes hypothèses actuarielles relativement au taux d'actualisation et au rendement prévu de l'actif du régime, s'établit comme suit :

Incidence sur la charge de retraite de 2007 (en millions de dollars)	Diminution de 0,25 point		Augmentation de 0,25 point	
Hypothèse sur le taux d'actualisation de l'obligation	12	\$	(12)	\$
Hypothèse sur le taux de rendement à long terme de l'actif du régime	27	\$	(27)	\$

Les taux hypothétiques relatifs aux coûts des soins de santé ont une grande incidence sur les sommes déclarées à l'égard des régimes d'assurance-maladie complémentaire. En 2007, un taux d'augmentation annuel de 9,25 % (9,75 % en 2006) du coût par personne des prestations de santé couvertes a été retenu pour hypothèse. On prévoit que le taux devrait diminuer progressivement pour s'établir à 5 % d'ici 2013. Une augmentation de un point de ces taux aurait fait monter de 1 M\$ le total des coûts des services rendus et des coûts financiers et de 16 M\$ l'obligation. Une diminution de un point de ces taux aurait fait baisser de 1 M\$ le total des coûts des services rendus et des coûts financiers, et de 16 M\$ l'obligation.

Impôts sur les bénéfices

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

Il y a constatation d'actifs d'impôts futurs dans la mesure où leur matérialisation est considérée plus probable qu'improbable. La Société tient compte des résultats passés, les tendances actuelles et perspectives des exercices à venir au moment d'évaluer la matérialisation des actifs d'impôts.

Projections fiscales

Au 31 décembre 2007, la Société conservait d'importants attributs fiscaux, sous forme notamment de fraction non amortie du coût en capital, en vue d'abriter ses futurs bénéfices imposables. Ces attributs fiscaux devraient s'accroître au cours des prochaines années en raison des dépenses en immobilisations liées à l'acquisition d'avions. Compte tenu de ses projections, la Société ne prévoit pas avoir d'impôts à payer importants dans un avenir prévisible.

Dépréciation d'actifs à long terme

Les actifs à long terme font l'objet d'un test de recouvrabilité lorsque les circonstances donnent à penser que leur valeur comptable pourrait ne pas être recouvrable. Lorsqu'un événement ou une évolution des circonstances donne à penser que la valeur comptable d'actifs à long terme – autres que des actifs incorporels à durée de vie indéterminée – pourrait ne pas être recouvrée, on en teste la moins-value éventuelle en comparant l'estimation des flux de trésorerie qu'on s'attend à en tirer dans l'avenir à la valeur comptable des actifs ou groupes d'actifs. Si la valeur comptable ne semble pas pouvoir être recouvrée à même les flux de trésorerie prévus, il faut calculer la perte de valeur comme l'excédent de la valeur comptable d'un actif à long terme sur sa juste valeur. La recouvrabilité est déterminée en fonction des flux de trésorerie non actualisés découlant directement de l'utilisation de l'actif ou du groupe d'actifs ou de sa sortie. L'évaluation de la juste valeur des actifs incorporels nécessite des estimations importantes de la direction quant aux flux de trésorerie que généreront les actifs dans l'avenir et, notamment, à leur durée de vie estimative.

Immobilisations corporelles

Les immobilisations corporelles sont initialement constatées au coût. Les immobilisations faisant l'objet de contrats de location-acquisition et l'obligation quant aux versements futurs au titre de la location sont initialement constatées la juste valeur des immobilisations ou à la valeur actualisée de ces versements au titre de la location, selon le montant le moins élevé.

Les immobilisations corporelles sont amorties linéairement sur leur durée d'utilisation estimative, à concurrence de leur valeur résiduelle estimative. Les immobilisations corporelles au titre de contrats de location-acquisition et d'EDDV sont amorties sur la durée du contrat, à concurrence de leur valeur résiduelle estimative. La période d'amortissement du matériel volant d'Air Canada et, notamment, des moteurs et pièces s'y rapportant, est de 20 à 25 ans et sa valeur résiduelle estimative, de 10 % à 20 %. Les frais de réaménagement intérieur des avions sont amortis sur trois à cinq ans. Les améliorations apportées aux avions détenus en propre sont capitalisées et amorties sur la durée d'utilisation restante des appareils. Les améliorations apportées aux avions en location-exploitation sont amorties sur la durée du contrat de location.

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

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

Actifs incorporels

Les actifs incorporels identifiables de la Société ont été constatés à leur juste valeur estimative au 30 septembre 2004. Au titre des PCGR du Canada, les actifs incorporels à durée de vie indéfinie doivent faire l'objet d'un test de dépréciation tous les ans ou lorsqu'un événement ou une évolution des circonstances donne à penser qu'ils auraient pu avoir perdu de la valeur. Si la valeur comptable des actifs dépasse leur juste valeur, on ramène la valeur de ces actifs à leur juste valeur.

Selon les PCGR du Canada, la juste valeur est définie comme étant « le montant de la contrepartie dont conviendraient des parties compétentes agissant en toute liberté dans des conditions de pleine concurrence ». L'évaluation de la juste valeur des actifs incorporels nécessite des estimations importantes de la direction quant aux flux de trésorerie que généreront les actifs dans l'avenir et, notamment, leur durée de vie estimative.

14. Facteurs de risque

La présente rubrique ne prétend pas englober tous les facteurs de risque possibles pour la Société. D'autres risques, que la Société ignore ou juge minimes pour le moment, pourraient se manifester ultérieurement et avoir un effet négatif important sur ses affaires, ses résultats d'exploitation et sa situation financière.

Risques liés à ACE

Dépendance envers le personnel essentiel

La réussite d'ACE repose sur les compétences, l'expérience, les connaissances du secteur et les efforts personnels des membres de sa haute direction. La perte de ces éléments précieux pourrait porter un grave préjudice aux affaires, à la situation financière et aux perspectives d'avenir d'ACE. De plus, ACE pourrait ne pas être en mesure d'attirer et de retenir à son service les autres dirigeants qualifiés dont elle pourrait avoir besoin à l'avenir.

Modifications au traitement fiscal canadien des fiducies de revenu

Le 31 octobre 2006, le ministre des Finances du Canada a annoncé un *Plan d'équité fiscale* qui, notamment, prévoyait des modifications à la façon dont des entités intermédiaires de placement déterminé (« EIPD ») et leurs distributions se voyaient imposées. La loi C-52 dite *Loi d'exécution du budget de 2007*, qui a reçu la sanction royale le 22 juin 2007, vise à mettre en œuvre les propositions visées. Selon les règles applicables aux EIPD, le Fonds de revenu Aéroplan et le Fonds de revenu Jazz Air, en tant que fiducies de revenu cotées en Bourse, sont considérés comme des EIPD et, dès lors, assujettis aux impôts frappant les fiducies à compter du 1^{er} janvier 2011, à un taux comparable au taux combiné fédéral-provincial d'imposition des sociétés appliqué à certains types de bénéficiaires. Cette imposition au niveau des fiducies se trouvera à réduire l'encaisse disponible aux fins des distributions à venir. La perte du droit de reporter l'application des règles d'EIPD à 2011 pourrait avoir des répercussions néfastes sur la valeur de la participation d'ACE dans le Fonds de revenu Aéroplan et le Fonds de revenu Jazz Air.

Restrictions à l'égard des porteurs de parts du Fonds de revenu Aéroplan et du Fonds de revenu Jazz Air

La déclaration de fiducie du Fonds de revenu Aéroplan et celle du Fonds de revenu Jazz Air imposent diverses restrictions aux porteurs de parts. Notamment, il est interdit aux porteurs de parts non résidents de détenir en propriété véritable plus de 49,9 % des parts du Fonds de revenu Aéroplan et du Fonds de revenu Jazz Air. Ces restrictions peuvent limiter les droits de certaines personnes (ou les empêcher d'exercer ces droits), y compris des non-résidents du Canada et les personnes des États-Unis, d'acquiescer des parts, d'exercer leurs droits en tant que porteurs de parts et d'entreprendre et de réaliser des offres publiques d'achat à l'égard des parts. En conséquence, ces restrictions peuvent limiter la demande de parts du Fonds de revenu Aéroplan ou du Fonds de revenu Jazz Air, selon le cas, provenant de certains porteurs de parts avoir une incidence défavorable sur la liquidité et le cours des parts du Fonds de revenu Aéroplan ou du Fonds de revenu Jazz Air, selon le cas, ce qui, pourrait avoir une incidence négative importante sur la valeur de la participation d'ACE dans le Fonds de revenu Aéroplan et le Fonds de revenu Jazz Air.

Dépendance à l'égard des principaux placements

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

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

Risques liés à Air Canada

Résultats d'exploitation

Par le passé, Air Canada a subi d'importantes pertes d'exploitation, et il est possible qu'elle en subisse d'autres dans l'avenir. Le 30 septembre 2004, Air Canada et certaines de ses filiales se sont affranchies de la protection de la LACC et ont mis en œuvre le Plan d'arrangement. Pour les trois exercices clos le 31 décembre 2003, Air Canada a subi une perte d'exploitation globale, compte non tenu des frais de réorganisation et de restructuration et des frais de main-d'œuvre non récurrents, de plus de 1,6 G\$. Pour la période de neuf mois terminée le 30 septembre 2004, Air Canada a dégagé un bénéfice d'exploitation de 120 M\$, compte non tenu des frais de réorganisation et de restructuration, et pour le trimestre terminé le 31 décembre 2004, la Société a subi une perte d'exploitation de 59 M\$. Pour les exercices terminés les 31 décembre 2007, 2006 et 2005, Air Canada a réalisé des bénéfices d'exploitation de 495 M\$, 259 M\$ et 318 M\$, respectivement. En dépit du fait qu'Air Canada se soit affranchie de la protection de la LACC vis-à-vis de ses créanciers, des mesures qu'elle a prises, depuis, en vue de comprimer ses coûts et des résultats qu'elle a récemment dégagés, la Société pourrait ne pas être en mesure de mener à bien d'autres initiatives planifiées sur le plan des activités commerciales et de la compression des coûts, notamment pour compenser ses importantes charges de carburant et d'autres dépenses, et de maintenir sa rentabilité, et elle pourrait subir des pertes considérables dans l'avenir.

Endettement et liquidités

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

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

Apport de capitaux neufs

Dans le cadre normal de ses activités, Air Canada doit affronter plusieurs défis reliés, entre autres, aux prix élevés du carburant et à la concurrence intense que continuent de lui opposer les transporteurs internationaux ou américains et les transporteurs à bas prix sur le segment intérieur. Pour faire face à ces défis et mener à bien la stratégie commerciale d'Air Canada, d'importantes dépenses d'exploitation et en immobilisations doivent être engagées ou pourront devoir l'être dans l'avenir. Rien ne garantit que, si les liquidités qu'elle tire de son exploitation et de sa trésorerie sont insuffisantes, Air Canada continuera d'obtenir, en temps voulu et à des conditions qui lui conviennent, les fonds dont elle a besoin pour satisfaire à ses besoins de liquidités et financer les dépenses d'exploitation et en immobilisations par lesquelles passe la mise en œuvre de sa stratégie commerciale.

L'incapacité de réunir des capitaux supplémentaires, à même les fonds tirés de son exploitation ou de financements par emprunts ou capitaux, pourrait forcer Air Canada à retarder ou à abandonner, en totalité ou en partie, ses dépenses prévues ou à modifier sa stratégie commerciale, ce qui pourrait avoir un effet négatif important sur ses affaires, à ses résultats d'exploitation et sa situation financière. Par ailleurs, la capacité de ses concurrents de réunir des fonds plus facilement ou à des conditions plus avantageuses pourrait placer Air Canada dans une situation concurrentielle défavorable.

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

Coûts du carburant

Le carburant a représenté la première charge en importance pour Air Canada en 2007, en pourcentage des charges d'exploitation. Les prix du carburant subissent de fortes variations sous l'influence notamment des marchés internationaux, des événements géopolitiques et du taux de change entre les dollars américain et canadien. Air Canada ne peut prédire avec précision le prix du carburant. En 2007, comme en 2005 et 2006, les prix du carburant ont augmenté et atteint ou approché des sommets historiques. Le maintien de ces niveaux, voire leur dépassement, pourrait avoir une incidence négative importante sur les affaires d'Air Canada, ses résultats d'exploitation et sa situation financière. Vu la grande concurrence à laquelle elle doit faire face au sein du secteur du transport aérien, Air Canada pourrait ne pas être en mesure de répercuter sur ses clients les hausses des prix du carburant par voie de majorations tarifaires. Compte tenu des volumes de 2007, la direction estime qu'une variation de 1 \$ US du prix moyen du baril de brut WTI aurait provoqué une variation d'environ 26 M\$ CA des charges de carburant d'Air Canada en 2007 (compte non tenu de l'incidence des suppléments carburant, des taux de change et des opérations de couverture du carburant), dans l'hypothèse où la capacité des vols serait demeurée inchangée et où les marges de raffinage entre le pétrole brut WTI et le carburant les taux de change seraient demeurés constants.

Coûts de main-d'œuvre et relations du travail

Les coûts de main-d'œuvre constituent l'un des éléments les plus importants des charges d'exploitation d'Air Canada. Rien ne garantit qu'Air Canada parviendra à maintenir ces coûts à des niveaux qui ne nuiront pas à ses affaires, à ses résultats d'exploitation ni à sa situation financière. Rien ne garantit non plus que les conventions collectives qu'elle passera avec les syndicats représentant ses employés ou que l'issue des arbitrages seront assorties de conditions qui cadrent avec les attentes d'Air Canada ou qui seront comparables à celles des conventions conclues par ses concurrents. Les nouvelles conventions collectives ou l'issue des négociations, médiations ou arbitrages portant notamment sur les salaires ou autres coûts de main-d'œuvre ou sur les règles d'exécution du travail pourraient faire monter les coûts de main-d'œuvre et d'autres charges, ce qui serait susceptible d'avoir un effet négatif important sur les affaires d'Air Canada, ses résultats d'exploitation ou sa situation financière.

La majorité des salariés d'Air Canada sont syndiqués, et de nouvelles conventions collectives de longue durée ont été conclues à leur égard en 2003 et 2004. Les grèves et lockouts sont légalement interdits pendant la durée de ces conventions, qui expirent en 2009. Rien ne garantit cependant qu'il n'y aura pas de conflit de travail conduisant à une interruption ou à un arrêt du service d'Air Canada ou qui serait susceptible de nuire à la capacité de cette dernière d'exercer ses activités, ce qui pourrait avoir une incidence négative importante sur ses affaires, ses résultats d'exploitation et sa situation financière.

De plus, un conflit ou arrêt de travail faisant intervenir un groupe d'employés syndiqués de Jazz les résultats d'exploitation et la situation financière d'Air Canada. De même, des conflits de travail chez des partenaires d'Air Canada membres du réseau Star Alliance^{MD} risqueraient de faire baisser la demande à l'égard du trafic d'apport à Air Canada et pourraient, à terme, avoir un effet négatif important sur les affaires, les résultats d'exploitation et la situation financière d'Air Canada.

Redevances aéroportuaires et redevances de navigation

Dans la foulée des privatisations des aéroports et des autorités de la navigation aérienne de la dernière décennie au Canada, les nouvelles régies aéroportuaires et autorités de la navigation aérienne ont considérablement augmenté leurs redevances. Si ces autorités au Canada et ailleurs continuent d'augmenter leurs redevances à ce rythme, cela pourrait avoir un effet négatif important sur les affaires, aux résultats d'exploitation et à la situation financière d'Air Canada.

Concurrence

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

Des transporteurs à bas prix canadiens et d'autres compagnies ont ainsi percé sur plusieurs marchés clés d'Air Canada au pays, ou y ont soit étendu leur présence soit annoncé leur intention de concurrencer Air Canada, et à l'instar de certains transporteurs américains, ils ont aussi percé sur le marché transfrontalier ou y ont étendu leur présence. Certaines grandes compagnies américaines ont récemment restructuré de fond en comble leur organisation, réduit leur niveau d'endettement et abaissé leurs charges d'exploitation, si bien qu'elles pourraient être en mesure de livrer concurrence plus efficacement à Air Canada. Air Canada fait aussi face à une concurrence accrue à l'international à mesure que les transporteurs y augmentent leur capacité, soit en prenant de l'expansion, soit en reconvertissant leur capacité intérieure vers l'international pour se soustraire à la concurrence des transporteurs à bas prix chez eux.

Si les transporteurs canadiens à bas prix ou d'autres compagnies réussissent à percer ou à prendre de l'expansion sur les segments intérieur et transfrontalier d'Air Canada, si d'autres compagnies américaines arrivent à s'implanter sur le marché transfrontalier d'Air Canada ou si des transporteurs arrivent à prendre de l'expansion sur les marchés internationaux où Air Canada est présente, cela pourrait avoir un effet négatif important sur les affaires, à la situation financière et les résultats d'exploitation d'Air Canada.

Air Canada doit par ailleurs affronter une vive rivalité tarifaire. L'expansion des transporteurs à bas prix des dernières années, conjuguée à l'avènement de sites de voyages sur Internet et d'autres filières de distribution de produits du voyage, a donné lieu à une intensification des tarifs réduits et promotionnels proposés par des concurrents d'Air Canada. La décision d'égaliser ces prix coupés pour maintenir les volumes de trafic passagers ferait baisser les rendements, ce qui pourrait avoir un incidence négative importante sur les affaires, les résultats d'exploitation et la situation financière d'Air Canada. Qui plus est, la capacité d'Air Canada de couper ses prix pour soutenir la concurrence d'autres transporteurs pourrait se trouver entravée par des politiques d'intérêt public visant à encourager la concurrence.

En outre, la concentration des compagnies aériennes à laquelle on assiste actuellement sur le marché risque d'aviver encore davantage la concurrence, du fait que des compagnies issues de ces regroupements pourraient rivaliser plus efficacement avec Air Canada, ce qui pourrait avoir un effet négatif important sur ses affaires, ses résultats d'exploitation et sa situation financière.

Contraintes liées à des clauses restrictives

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

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

Moyens stratégiques, commerciaux, technologiques et autres

De manière à pouvoir conduire ses affaires, atteindre ses objectifs et rester compétitive, Air Canada doit continuellement rechercher, concevoir et déployer d'importants moyens stratégiques, commerciaux, technologiques et autres, comme cela a été le cas pour le programme de renouvellement de son parc aérien, le programme de réaménagement des cabines de ses appareils, le nouveau modèle tarifaire, la mise à niveau du système de réservations et de service à la clientèle dans les aéroports (qui vient aussi en appui à son modèle tarifaire), l'amélioration de ses processus administratifs et d'autres projets. Ces moyens, qui s'étendent aussi aux activités liées à leur élaboration et à leur implantation, sont exposés à une foule de facteurs, dont bon nombre échappent à la volonté d'Air Canada. Ces facteurs sont liés entre autres à la bonne exécution des obligations de tiers comme les fournisseurs, à l'intégration de ces nouveaux moyens aux activités et processus déjà en place d'Air Canada, ainsi qu'à l'adhésion à ces mesures par les clients, fournisseurs et employés d'Air Canada. Tout retard, manquement ou insuffisance dans l'identification du besoin et dans la conception, le financement ou la mise en œuvre des moyens visant à le combler serait de nature à nuire à la capacité d'Air Canada d'exercer ses activités, d'atteindre ses objectifs et de rester compétitive, et pourrait avoir un effet négatif important sur ses affaires, à ses résultats d'exploitation et à sa situation financière.

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

Un autre important pilier du plan d'affaires de la Société est le remplacement des anciens systèmes de réservations et de service à la clientèle aéroportuaire par un nouveau système informatique sur le Web pour soutenir la mise en place rapide et efficace de son modèle tarifaire. Un retard ou une défaillance dans son implantation pourrait considérablement nuire au plan d'affaires de la Société ce qui, à son tour, pourrait porter un grave préjudice à ses affaires, à ses résultats d'exploitation et sa situation financière.

Dépendance à l'égard des technologies

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

Ces moyens technologiques peuvent être vulnérables à divers types de défaillances, d'interruptions ou d'abus attribuables, entre autres causes, aux actions ou omissions de fournisseurs tiers, des catastrophes naturelles, des attentats terroristes, des défaillances des systèmes de télécommunications, des pannes d'électricité, des virus informatiques, des actes de piratage informatique, des intrusions ou usurpations et autres menaces pour la sûreté. Même si Air Canada investit continuellement dans des moyens et dispositifs de sûreté et des plans de rétablissement du service après sinistre, ces moyens et dispositifs pourraient ne pas être suffisants ou mis en œuvre adéquatement. Toute défaillance technique de la sorte serait susceptible de nuire considérablement à l'exploitation d'Air Canada et d'avoir une incidence négative importante sur ses affaires, ses résultats d'exploitation et sa situation financière.

Approvisionnements et fournisseurs essentiels

La bonne marche d'Air Canada dépend notamment de sa capacité de se procurer des biens et services en quantités suffisantes, en temps opportun et à des conditions et coûts favorables, et, entre autres, les fournitures essentielles à son exploitation, comme du carburant, des avions et des rechanges, et des services de maintenance avions et d'entretien moteurs (y compris les services de maintenance que lui procure ACTS Aéro). Dans certains cas, ces biens ou services ne peuvent être obtenus qu'auprès d'un nombre limité de fournisseurs. L'omission, le refus ou l'incapacité de fournir les biens ou services requis peut être attribuable à des causes multiples et diverses, dont bon nombre échappent à la volonté d'Air Canada. Toute rupture de la

chaîne d'approvisionnement d'Air Canada en biens ou services, notamment pour cause de manquement, de refus ou d'incapacité d'un fournisseur, ou liée à l'incapacité de se procurer ces biens ou services à des conditions ou prix ou dans des délais acceptables pour Air Canada, pourrait avoir un effet négatif important sur à ses affaires, ses résultats d'exploitation et sa situation financière.

Aéroplan

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

Jazz

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

Régimes de retraite

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

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

En mai 2004, Air Canada et le Bureau du surintendant des institutions financières ont convenu d'un protocole d'assouplissement des exigences de capitalisation du déficit des régimes agréés d'Air Canada rétroactif au 1^{er} janvier 2004. Air Canada est tenue de cotiser des montants en espèces substantiels chaque année et des sommes encore plus importantes en cas d'un mauvais rendement des placements au titre des caisses de retraite ou de baisses supplémentaires des taux d'intérêt des obligations à long terme du gouvernement du Canada. Voir *Estimations comptables critiques — Avantages sociaux futurs — Analyse de sensibilité*. Un déficit de capitalisation des régimes de retraite ou le fait pour Air Canada de ne pas verser les cotisations en espèces requises, ou de ne pas être en mesure de le faire, pourrait avoir une incidence défavorable importante sur ses affaires, ses résultats d'exploitation et sa situation financière. Voir la rubrique 9.4 du présent Rapport de gestion relativement aux projections d'obligations de capitalisation d'Air Canada à l'égard des régimes de retraite.

Star Alliance^{MD}

Les ententes stratégiques et commerciales qu'Air Canada a conclues avec les membres du réseau Star Alliance^{MD} lui rapportent d'importantes retombées, notamment sur les plans de l'exploitation de vols à code multiple, de l'harmonisation des correspondances, de la réciprocité des programmes de fidélisation respectifs et de l'accès aux salons aéroportuaires des autres compagnies membres. Si un membre clé devait quitter le réseau Star Alliance^{MD} ou être dans l'incapacité de s'acquitter de ses obligations au titre de ces ententes, cela pourrait avoir une incidence négative importante sur les affaires, les résultats d'exploitation et la situation financière d'Air Canada.

Interruptions ou perturbations du service

La bonne marche d'Air Canada repose essentiellement sur sa capacité d'exercer ses activités de façon ininterrompue dans plusieurs plaques tournantes, dont l'aéroport Toronto-Pearson. Les retards ou les interruptions de service causés par des incidents liés à la sûreté ou à d'autres motifs, par les conditions météorologiques et par les arrêts de travail ou grèves d'employés d'aéroports, bagagistes, contrôleurs aériens et autres travailleurs qui ne sont pas au service d'Air Canada, ou encore pour d'autres raisons indépendantes de la volonté de cette dernière, pourraient avoir une incidence négative importante sur ses affaires, ses résultats d'exploitation et sa situation financière.

Écart de change

Les résultats financiers d'Air Canada sont particulièrement sensibles aux fluctuations du dollar canadien. Plus précisément, Air Canada doit effectuer chaque année d'importantes sorties de fonds nettes en dollars américains et, dès lors, s'exposer aux fluctuations des cours du change entre le dollar canadien et le dollar américain. La direction estime que, en 2007, une augmentation de 0,01 \$ du taux de change entre le dollar canadien et le dollar américain (par exemple, de 0,99 \$ à 0,98 \$ par dollar US) aurait pu avoir des répercussions favorables de l'ordre de 25 M\$ sur le résultat d'exploitation et de 72 M\$ environ sur le résultat avant impôts. À l'inverse, une baisse du taux de change aurait produit l'effet contraire. Air Canada engage des dépenses considérables en dollars américains au titre du carburant, des locations d'avions, des paiements d'intérêts, du service de la dette et des droits d'utilisation des systèmes informatisés de réservations, alors qu'elle réalise une partie substantielle de son chiffre d'affaires en dollars canadiens. Une dépréciation importante du dollar canadien par rapport au dollar américain ferait augmenter les coûts d'Air Canada en comparaison de ses rivaux américains et pourrait avoir un effet négatif important sur ses affaires, ses résultats d'exploitation et sa situation financière. De plus, Air Canada pourrait ne pas être en mesure de couvrir adéquatement les risques associés aux fluctuations des taux de change.

Litiges en cours

La Commission européenne, le département de la Justice des États-Unis et le Bureau de la concurrence du Canada, entre autres autorités en matière de concurrence, enquêtent actuellement sur des pratiques de tarification des transports de fret qui seraient éventuellement anticoncurrentielles, notamment l'imposition de surcharges carburant par plusieurs compagnies aériennes et autres exploitants de services de fret dont un certain nombre, Air Canada comprise, ont reçu de la Commission européenne un état des points qui leur sont reprochés et qui fait état, notamment, de l'évaluation préliminaire de la cause. Les autorités de réglementation de la concurrence ont demandé des renseignements à Air Canada dans le cadre de leurs enquêtes. Air Canada collabore entièrement à ces enquêtes, qui devraient vraisemblablement déboucher sur des actions en justice à l'encontre d'Air Canada et d'un certain nombre de compagnies aériennes et de transporteurs de fret de divers territoires de compétence. En outre, Air Canada a été citée comme 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. La direction a établi qu'il était actuellement impossible de prédire avec certitude l'issue de ces procédures, mais qu'elles pourraient aboutir à un passif important pour Air Canada.

En février 2006, Jazz a engagé une action en justice devant la Cour supérieure de justice de l'Ontario contre Porter Airlines Inc. (« Porter ») et d'autres parties défenderesses (collectivement les « défenderesses Porter ») après avoir appris que Jazz se verrait interdire l'accès à l'aéroport du centre-ville de Toronto (le Toronto City Centre Airport ou « TCCA »). Le 26 octobre 2007, les défenderesses Porter ont déposé une demande reconventionnelle à l'encontre de Jazz et d'Air Canada invoquant diverses violations de la loi sur la concurrence, à savoir notamment que la relation commerciale entre Jazz et Air Canada contrevenait à la législation canadienne en matière de concurrence, et réclamant 850 M\$ en dommages-intérêts. Parallèlement à l'action engagée devant la Cour supérieure de justice de l'Ontario, Jazz a engagé devant la Cour fédérale du Canada

une procédure d'examen judiciaire à l'encontre de la Toronto Port Authority (« TPA »), portant sur l'accès de Jazz au TCCA. Les défenderesses Porter ont obtenu le statut d'intervenant et de partie à cette procédure. En janvier 2008, Porter a déposé une défense et une demande reconventionnelle à l'encontre de Jazz et d'Air Canada, alléguant des torts et recherchant des conclusions du même ordre que ceux de la demande reconventionnelle déposée devant la Cour supérieure de justice de l'Ontario. La direction considère les demandes reconventionnelles de Porter devant ces deux tribunaux comme étant sans fondements.

En octobre 2006, l'APAC a intenté une action en justice devant la Cour supérieure de justice de l'Ontario visant Air Canada, ACE et certains membres du conseil d'administration d'Air Canada, au motif que certaines mesures passées et futures lèsent ses membres. Divers recours ont été intentés contre les parties, notamment celui de limiter les distributions, y compris celles qui sont prévues dans le cadre du Plan d'arrangement d'ACE, entré en vigueur le 10 octobre 2006. À la suite d'une audience tenue en décembre 2006, le juge Cumming de la Cour supérieure de justice de l'Ontario a rejeté la demande d'injonction de l'APAC et appuyé la requête d'Air Canada de rejeter la demande de l'APAC. L'APAC n'a pas porté le rejet de la demande d'injonction en appel, mais a interjeté appel de l'ordonnance rejetant sa demande, cause qui sera entendue par la Cour d'appel de l'Ontario, en mars 2008. La direction estime que les allégations de l'APAC sont sans fondements; cependant, elle n'est pas en mesure à l'heure actuelle d'en déterminer l'issue.

Le Syndicat canadien de la fonction publique (« SCFP »), qui représente les agents de bord d'Air Canada, a déposé devant la Commission canadienne des droits de la personne une plainte de disparité salariale fondée sur le sexe. Le SCFP allègue que le groupe des agents de bord, à prédominance féminine, devrait toucher le même salaire que les groupes des mécaniciens et des pilotes, à prédominance masculine, car ils exécutent du travail de même valeur. La plainte remonte à 1991, mais elle n'a pas été instruite en raison d'un litige quant à savoir si les trois groupes de salariés relevaient du même « établissement » au sens où l'entend la *Loi canadienne sur les droits de la personne*. Le 26 janvier 2006, la Cour suprême du Canada a statué que les trois groupes relevaient effectivement du même établissement et renvoyé l'affaire devant la Commission canadienne des droits de la personne, qui peut maintenant procéder à l'évaluation des plaintes du SCFP sur le fond. Le 16 mars 2007, la Commission a renvoyé la plainte à l'encontre d'Air Canada pour enquête. Air Canada estime que l'enquête révélera qu'elle se conforme aux dispositions de la *Loi canadienne sur les droits de la personne* en matière de parité salariale. Cependant, la direction a établi qu'elle n'était pas en mesure pour le moment de déterminer avec quelque degré de certitude que ce soit l'issue de l'enquête de la Commission.

Le 10 janvier 2008, l'Office des transports du Canada (« OTC ») a rendu une décision (N° 6-AT-A-2008) relativement à une demande déposée en vertu du paragraphe 172(1) de la *Loi sur les transports au Canada*, (la « LTC »), LC (1996), ch. 10, modifiée, contre Air Canada et d'autres compagnies aériennes et parties « relativement aux tarifs et frais que doivent payer les personnes ayant une déficience qui ont besoin de plus d'un siège en raison de leur déficience lorsqu'elles utilisent des services de transport aérien intérieurs ». La direction a établi qu'il n'était pas possible pour le moment de prédire avec quelque niveau de certitude que ce soit l'issue des appels qui pourraient être interjetés à l'égard de la décision de l'OTC ni ses conséquences.

Personnel essentiel

La capacité d'Air Canada de mener à bien son plan d'affaires est tributaire de l'expérience de ses dirigeants et autres employés clés, ainsi que de la connaissance qu'ils ont du milieu. Toute rotation de personnel importante à la tête ou dans des secteurs clés d'Air Canada pourrait avoir un effet négatif important sur les affaires d'Air Canada, ses résultats d'exploitation et sa situation financière. De plus, Air Canada pourrait ne pas être en mesure d'attirer et de retenir à son service le personnel essentiel compétent dont elle pourrait avoir besoin à l'avenir.

Risques liés au secteur de l'aviation commerciale

Conjoncture et contexte géopolitique

Les résultats d'exploitation des compagnies aériennes sont très sensibles à la conjoncture et au contexte géopolitique, dont l'incidence sur la demande de transport aérien peut par ailleurs être considérable. Les tarifs aériens, tout comme la demande de transport aérien, ont beaucoup fluctué dans les années passées et peuvent fluctuer encore beaucoup dans l'avenir. Air Canada n'est pas à même de prévoir avec certitude ni les conditions du marché ni les prix qu'elle pourra demander à ses clients. Les attentes de la clientèle peuvent évoluer rapidement, et la demande de billets à prix abordables peut limiter les possibilités de revenus. Les voyages, particulièrement les voyages d'agrément, constituent pour les consommateurs une dépense discrétionnaire. Un repli de la croissance économique en Amérique du Nord, conjugué à un climat d'instabilité géopolitique dans divers coins du monde, à des préoccupations croissantes à l'égard des répercussions des transports aériens sur l'environnement ainsi qu'aux tendances en faveur de transports plus « verts » où les consommateurs cherchent à réduire leurs déplacements, pourraient aussi avoir pour conséquence de faire baisser la demande de transport aérien au Canada et à l'étranger et, combinés aux autres facteurs dont il est ici question, nuire considérablement à la rentabilité d'Air Canada. Un repli économique prolongé ou marqué au Canada, aux États-Unis ou ailleurs dans le monde pourrait réduire la demande de transport aérien et par le fait même avoir un effet négatif important sur les résultats d'exploitation et la situation financière d'Air Canada, d'autant plus que ses coûts fixes sont substantiels.

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

Le secteur du transport aérien est caractérisé par la faiblesse des marges bénéficiaires brutes et par le niveau élevé des coûts fixes. Les coûts associés à l'exploitation d'un vol ne varient pas considérablement selon le nombre de passagers transportés et, par conséquent, un changement même relativement faible du nombre de passagers, des tarifs ou de la composition du trafic pourrait avoir des répercussions importantes sur les résultats d'exploitation d'Air Canada et sur sa situation financière. Ces caractéristiques représentent une contrainte que la politique de tarification audacieuse pratiquée par les transporteurs à bas prix ne fait qu'exacerber en tirant les tarifs de transport aérien vers le bas. En conséquence, si le chiffre d'affaires accuse un manque à gagner par rapport au niveau prévu, les affaires, les résultats d'exploitation et la situation financière d'Air Canada pourraient s'en ressentir considérablement. Comme Air Canada doit engager des coûts fixes substantiels, qui ne varient pas sensiblement avec sa capacité globale, si elle était dans l'obligation d'abaisser sa capacité globale ou de réduire le nombre de vols exploités, il se pourrait qu'elle n'arrive quand même pas à réduire certains de ses coûts fixes à court terme et qu'elle doive engager d'importants coûts de résiliation ou de restructuration, ce qui pourrait avoir une incidence négative importante sur ses affaires résultats d'exploitation et sa situation financière.

Attentats terroristes et mesures de sûreté

Les attentats terroristes du 11 septembre 2001 et ceux qui les ont suivis, tout particulièrement au Moyen-Orient, en Asie du Sud-Est et en Europe, ont créé un climat d'incertitude chez les voyageurs. Un attentat d'envergure (que ce soit au pays ou à l'étranger, ou que cela concerne Air Canada, un autre transporteur ou même aucun transporteur) et le resserrement des mesures de sûreté, comme les restrictions qui frappent actuellement le contenu des bagages de cabine, ou les exigences actuelles ou proposées à l'égard des documents d'identité des passagers, pourraient avoir de profondes répercussions sur la demande en général et sur le nombre de passagers empruntant les vols d'Air Canada en particulier. Ils pourraient en outre donner lieu à une hausse substantielle des primes d'assurance et d'autres coûts, et au resserrement de la sûreté aéroportuaire. La réduction des produits passages, la hausse des primes d'assurance et d'autres coûts, ou le resserrement des conditions de sûreté, pourraient avoir un effet négatif important sur les affaires, les résultats d'exploitation et la situation financière d'Air Canada.

Épidémies (SRAS, grippe et autres)

Après que plusieurs foyers du syndrome respiratoire aigu sévère (« SRAS ») eurent éclorés dans le monde en 2003, l'Organisation mondiale de la santé (« OMS ») a publié, le 23 avril 2003, un avertissement aux voyageurs les invitant à ne pas effectuer de voyages non essentiels à Toronto, avertissement qui a été levé le 30 avril suivant. L'avertissement de sept jours émis aux voyageurs par l'OMS et portant sur Toronto, le fait que cette ville soit la principale plaque tournante d'Air Canada et l'écllosion de plusieurs foyers de SRAS dans le monde ont frappé durement la demande passagers sur les destinations d'Air Canada et se le trafic à l'échelle du

réseau. L'OMS est d'avis qu'il existe un risque important d'une pandémie de grippe au cours des prochaines années. La résurgence du SRAS ou l'éclosion de quelque autre forme d'épidémie comme la grippe (au pays comme à l'étranger) ou encore la publication d'un nouvel avertissement aux voyageurs de la part de l'OMS (à l'encontre de villes ou régions du Canada ou d'autres pays) ne feraient qu'accentuer l'incidence défavorable sur la demande et sur le nombre de passagers empruntant les lignes d'Air Canada. La réduction du trafic qui en résulterait sur les destinations desservies par Air Canada pourrait avoir un incidence négative importante sur ses affaires, ses résultats d'exploitation et sa situation financière.

Sinistres et accidents

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

Caractère saisonnier des activités, autres facteurs et résultats précédents

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

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

Réglementation

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

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

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

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

Le 2 novembre 2004, le ministre de l'Industrie a déposé le projet de loi C-19 visant à abroger les dispositions sur l'abus de position dominante propres au transport aérien dans la *Loi sur la concurrence*. Toutefois, le 29 novembre 2005, la 38^e législature du Canada a été dissoute, et le processus législatif relatif à l'adoption du projet de loi C-19 a pris fin. Le 16 octobre 2007, le projet de loi privé C-454, dont certaines des dispositions proposent le retrait de la clause « d'abus de position dominante » propre à une compagnie aérienne de la *Loi sur la concurrence*, a été déposé en première lecture à la Chambre des communes. La direction ne peut prédire si et quand ce projet de loi pourrait être adopté.

Si le Commissaire de la concurrence engage de nouvelles enquêtes ou requêtes du même ordre relativement à d'autres grandes lignes intérieures à fort trafic et qu'on donne droit à ces requêtes, cela pourrait avoir un effet défavorable important sur les affaires, les résultats d'exploitation et la situation financière d'Air Canada.

Air Canada est régie par les lois du Canada et d'autres pays en matière de confidentialité des renseignements sur les passagers et les employés et, notamment, en matière de systèmes d'information préalable sur les passagers et d'accès aux systèmes de réservations des compagnies aériennes, lois qui ne sont pas toujours compatibles d'un pays à l'autre où Air Canada exerce ses activités. L'obligation de se conformer à ces cadres de réglementation pourrait entraîner des coûts supplémentaires et, à ce titre, avoir une incidence négative importante sur les affaires, la situation financière et les résultats d'exploitation d'Air Canada.

Augmentation des frais d'assurance

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

Assurance responsabilité civile contre le risque de guerre

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

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

Risques liés à Aéroplan et à Jazz

Risques liés à Aéroplan

Suit la liste des principaux facteurs de risque pour Aéroplan, tels que recensés pour le dépôt de ses documents publics les plus récents :

- *Dépendance envers les trois plus importants partenaires*
- *Réduction du taux d'utilisation et de l'accumulation de milles Aéroplan*
- *Nombre plus élevé que prévu d'échanges de milles*
- *Relations du travail*
- *Interruptions technologiques et incapacité d'utiliser des logiciels tiers*
- *Effet de levier et clauses restrictives sur la dette en cours et future*
- *Récession économique*
- *Distributions en espèces non garanties et susceptibles de fluctuer selon le rendement de l'entreprise*
- *Restrictions à l'égard de certains porteurs de parts et manque de liquidité des parts*

Risques liés à Jazz

Suit la liste des principaux facteurs de risque pour Jazz, tels que recensés pour le dépôt de ses documents publics les plus récents :

- *Dépendance envers Air Canada*
- *Résiliation du CAC de Jazz*
- *Frais de main-d'œuvre et relations de travail*
- *Incidence de la concurrence sur la nécessité, pour Air Canada, d'avoir recours aux services de Jazz*
- *Incidence de l'intensification de la concurrence dans le secteur du transport aérien régional sur les possibilités de croissance de Jazz*
- *Distributions en espèces non garanties et susceptibles de fluctuer selon le rendement de l'entreprise*
- *Restrictions à l'égard de certains porteurs de parts et manque de liquidité des parts*

15. Sensibilité des résultats

Les résultats financiers de la Société sont exposés à de multiples facteurs tant internes qu'externes qui peuvent se répercuter de façon notable sur ses résultats d'exploitation. Le tableau ci-dessous illustre, à titre indicatif, l'incidence financière qu'une variation donnée de l'une ou l'autre des mesures d'exploitation aurait été susceptible d'avoir de manière générale sur les résultats d'exploitation d'Air Canada. Ces indicateurs ont été établis en fonction des niveaux d'activité de 2007. Les effets ne sont pas cumulatifs, ils ne reflètent pas l'interdépendance des éléments et ils peuvent varier considérablement dans les faits par suite de facteurs indépendants de la volonté d'Air Canada. En revanche, une variation inverse du facteur de sensibilité aurait eu l'effet opposé sur le résultat d'exploitation.

(en millions de dollars)		Favorable (défavorable) Incidence estimative sur le résultat d'exploitation		
Variable clé		Mesure 2007	Facteur de sensibilité	
Mesures des produits				
Rendement unitaire (en cents)	Réseau Canada	18,4 24,3	augmentation de 1 % du rendement	89 \$ 38 \$
Trafic (en millions de PMP)	Réseau Canada	50 629 16 284	augmentation de 1 % du trafic	81 \$ 34 \$
Coefficient d'occupation	Réseau	80,6	augmentation de 1 point	101 \$
PPSMO (en cents)	Réseau	14,8	augmentation de 1 % des PPSMO	85 \$
Mesures des charges				
Charges salariales et sociales (en millions de dollars)		1 920	augmentation de 1 %	(19) \$
Carburant – prix du WTI (en \$ US le baril) ¹⁾		69,9	augmentation de 1 \$ US le baril de WTI	(26) \$
Carburant – prix du kérosène (en cents CA le litre) ¹⁾		66,3	augmentation de 1 %	(26) \$
Charges par SMO (en cents)		16,3	augmentation de 1 % des CESMO	(102) \$

1) Ne tient pas compte de l'effet des suppléments carburant et des opérations de couverture du carburant.

(en millions de dollars)		Favorable (défavorable) Incidence estimative sur le résultat d'exploitation		
Variable clé	Mesure 2007	Facteur de sensibilité	Incidence estimative sur le résultat avant impôts ¹⁾	
Taux de change de \$ CA à \$ US	1 \$ US = 0,99 \$ CA	augmentation de 1 cent (ex. : de 0,99 \$ à 0,98 \$)	25 \$	72 \$

1) Ne tient pas compte des contrats de change à terme et des swaps de devises.

16. Résultats financiers trimestriels

Le tableau ci-après présente les résultats financiers de la Société pour ses huit derniers trimestres. Les résultats d'ACE rendent compte de la consolidation des activités d'Aéroplan jusqu'au 14 mars 2007, de Jazz jusqu'au 24 mai 2007 et d'ACTS jusqu'au 16 octobre 2007. À compter de ces dates, les participations d'ACE dans Aéroplan, Jazz et ACTS Aéro sont comptabilisées à la valeur de consolidation. Les bénéfices tirés des participations d'ACE dans Aéroplan, Jazz et ACTS Aéro sont inscrits dans les produits (charges) hors exploitation à l'état consolidé des résultats d'ACE.

(en millions de dollars, sauf les montants par action)	T1 2006	T2 2006	T3 2006	T4 2006	T1 2007 ⁽²⁾	T2 2007 ⁽³⁾	T3 2007	T4 2007 ⁽⁴⁾
Produits d'exploitation	2 484 \$	2 682 \$	2 947 \$	2 544 \$	2 625 \$	2 659 \$	3 022 \$	2 520 \$
Charge exceptionnelle liée aux milles Aéroplan ¹⁾	-	-	(102)	-	-	-	-	-
Produits d'exploitation	2 484	2 682	2 845	2 544	2 625	2 659	3 022	2 520
Charges d'exploitation	(2 546)	(2 501)	(2 642)	(2 471)	(2 654)	(2 563)	(2 682)	(2 474)
Bénéfice (perte) d'exploitation⁵⁾	(62)	181	203	73	(29)	96	340	46
Total des produits (charges) hors exploitation, participation sans contrôle, écart de change et impôts ⁶⁾	180	55	(100)	(122)	(43)	22	(116)	1 082
Bénéfice net (perte)	118 \$	236 \$	103 \$	(49) \$	(72) \$	118 \$	224 \$	1 128 \$
Résultat par action								
- de base	1,15 \$	2,32 \$	1,01 \$	(0,48) \$	(0,70) \$	1,14 \$	2,17 \$	10,81 \$
- dilué	1,12 \$	2,05 \$	0,95 \$	(0,48) \$	(0,70) \$	0,98 \$	1,84 \$	8,88 \$

- 1) Une charge exceptionnelle de 102 M\$ a été constatée au 3^e trimestre 2006 relativement à l'obligation d'Air Canada liée à l'échange de milles Aéroplan d'avant 2002.
- 2) ACE a cessé de consolider les résultats d'Aéroplan à compter du 14 mars 2007.
- 3) ACE a cessé de consolider les résultats de Jazz à compter du 24 mai 2007.
- 4) ACE a cessé de consolider les résultats d'ACTS à compter du 16 octobre 2007.
- 5) Le 1^{er} trimestre 2006 comportait une charge exceptionnelle liée à la restructuration de la main-d'œuvre de 33 M\$. Le 4^e trimestre 2006 comportait une réduction de 8 M\$ de la charge de main-d'œuvre exceptionnelle liée à l'incidence favorable de l'attrition et d'autres facteurs, qui ont permis de ramener à 25 M\$ le coût associé à l'atteinte de l'objectif. Les 1^{er} et 2^e trimestres 2007 comprennent des charges exceptionnelles liées à la restructuration de la main-d'œuvre de 9 M\$ et 6 M\$, respectivement.
- 6) Le 1^{er} trimestre 2006 comprenait un gain de dilution de 220 M\$ et une charge fiscale de 10 M\$ par suite du PAPE du Fonds de revenu Jazz Air. Le 2^e trimestre 2006 comprenait un gain de 100 M\$ et une charge fiscale de 17 M\$ liés à la vente de 3,25 millions d'actions de US Airways. Le 3^e trimestre 2006 comprenait un gain de 52 M\$ et une charge fiscale de 9 M\$ liés à la vente de 1,25 million d'actions de US Airways. Le 4^e trimestre 2006 comprenait un gain de dilution de 25 M\$ et une charge fiscale de 4 M\$ liés au PAPE d'Air Canada. Le 2^e trimestre 2007 comprend un gain de 4 M\$ et une charge fiscale de 1 M\$ liés à la vente de 0,249 million d'actions de US Airways. Le 3^e trimestre 2007 comprend un gain de 4 M\$ et une charge fiscale de 1 M\$ liés à la vente de 0,251 million d'actions de US Airways. Le 4^e trimestre 2007 comprend un gain de cession global de 1 339 M\$ et une charge fiscale de 214 M\$, formés principalement d'un gain à la cession de 565 M\$ et d'une charge fiscale de 82 M\$ liés à la monétisation d'ACTS complétée le 16 octobre 2007, d'un gain à la cession de 539 M\$ et d'une charge fiscale de 91 M\$ liés au placement secondaire de 22 000 000 de parts de fiducie du Fonds de revenu Aéroplan, et d'un gain à la cession de 233 M\$ et d'une charge fiscale de 41 M\$ liés au placement secondaire de 35 500 000 parts de fiducie du Fonds de revenu Jazz Air.

Caractère saisonnier des activités

La demande à l'égard des services de la Société varie tout au long de l'année civile selon les différents secteurs d'activité. Air Canada et Jazz connaissent généralement une hausse très marquée de la demande aux deuxième et troisième trimestres de l'année civile, en raison du nombre plus élevé de voyageurs d'agrément qui privilégient les mois du printemps et de l'été pour leurs déplacements. La structure de coûts d'Air Canada, comme celle de Jazz, est constituée de coûts fixes substantiels qui ne varient pas en fonction de la demande passagers et des coefficients d'occupation. ACTS (jusqu'au 16 octobre 2007) connaît généralement une baisse d'activité au troisième trimestre, étant donné que les compagnies aériennes programment habituellement leurs travaux de maintenance hors de la période de pointe estivale.

17. Résultats annuels sélectionnés

Le tableau ci-après présente les résultats financiers d'ACE pour les exercices 2007, 2006 et 2005. Les résultats d'ACE pour 2007 rendent compte de la consolidation des activités d'Aéroplan jusqu'au 14 mars 2007, de Jazz jusqu'au 24 mai 2007 et de la consolidation des activités d'ACTS jusqu'au 16 octobre 2007. À compter de ces dates, les participations d'ACE dans Aéroplan, Jazz et ACTS Aéro sont comptabilisées à la valeur de consolidation. Les bénéfices tirés des participations d'ACE dans Aéroplan, Jazz et ACTS Aéro sont inscrits dans les produits (charges) hors exploitation à l'état consolidé des résultats d'ACE.

(en millions de dollars, sauf les montants par action)	2007 ¹⁾	2006	2005
Produits d'exploitation	10 826 \$	10 657 \$	9 830 \$
Charge exceptionnelle liée aux milles Aéroplan ²⁾	-	(102)	-
Produits d'exploitation	10 826 \$	10 555 \$	9 830 \$
Charges d'exploitation ³⁾	(10 373)	(10 160)	(9 375)
Bénéfice d'exploitation	453 \$	395 \$	455 \$
Total des produits (charges) hors exploitation, participation sans contrôle, écart de change et impôts	945	13	(194)
Bénéfice net (perte)	1 398 \$	408 \$	261 \$
BAIIALA⁴⁾	1 358 \$	1 412 \$	1 354 \$
BAIIALA, exclusion faite des charges exceptionnelles⁴⁾	1 373 \$	1 539 \$	1 354 \$
Résultat par action			
- de base	13,51 \$	4,01 \$	2,66 \$
- dilué	11,44 \$	3,80 \$	2,48 \$
Trésorerie, équivalents de trésorerie et placements à court terme	3 139 \$	3 178 \$	2 181 \$
Actif	13 771 \$	13 441 \$	11 847 \$
Passif à long terme⁵⁾	5 357 \$	4 775 \$	4 402 \$

- 1) Les résultats et la situation financière d'Aéroplan, de Jazz et d'ACTS ne sont plus consolidés dans les résultats d'ACE à compter des 14 mars, 24 mai et 16 octobre 2007 respectivement. À partir de ces dates, ACE comptabilise ses participations dans Aéroplan, Jazz et ACTS à la valeur de consolidation.
- 2) 2006 comprenait une charge exceptionnelle de 102 M\$ relative à l'obligation d'Air Canada à l'égard de l'échange de milles Aéroplan d'avant 2002.
- 3) 2006 comprenait une charge exceptionnelle liée à la restructuration de la main-d'œuvre de 25 M\$. 2007 comprend des charges exceptionnelles liées à la restructuration de la main-d'œuvre de 15 M\$.
- 4) Voir la rubrique 20, Mesures financières hors PCGR, du présent Rapport de gestion pour un rapprochement du BAIIALA au résultat d'exploitation et du BAIIALA, exclusion faite des charges exceptionnelles, au résultat d'exploitation.
- 5) Le passif à long terme comprend la dette à long terme (dont la tranche échéant à moins d'un an) et les obligations locatives, les actions privilégiées convertibles et les autres passifs à long terme.

18. Contrôles et procédures

Contrôles et procédures en matière d'information financière

La direction de la Société, en collaboration avec le chef de la direction et le chef des Affaires financières de la Société, a évalué l'efficacité des contrôles et procédures de communication de l'information financière (définis dans les *Rules 13a-15(e)* et *15d-15(e)* pris en application de la *Securities Exchange Act of 1934* des États-Unis, dans sa version modifiée (la « *Exchange Act* des États-Unis ») et dans les règles des Autorités canadiennes en valeurs mobilières (les « ACVM »)). En se fondant sur cette évaluation, le chef de la direction et le chef des Affaires financières de la Société ont conclu que, au 31 décembre 2007, les contrôles et procédures de communication de l'information financière de la Société étaient suffisamment efficaces pour assurer, dans une mesure raisonnable, que l'information à communiquer par la Société dans les rapports qu'elle dépose ou soumet en vertu de la *Exchange Act* des États-Unis ou des lois canadiennes sur les valeurs mobilières est i) enregistrée, traitée, résumée et déclarée conformément aux délais prescrits dans les règles et formulaires de la Securities and Exchange Commission et des ACVM, et ii) accumulée et communiquée aux membres de la direction et, notamment, au chef de la direction et au chef des Affaires financières, de façon à permettre la prise de décisions opportunes à l'égard de la communication de l'information financière requise.

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

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

Tous les systèmes de contrôle interne, peu importe la qualité de leur conception, comportent des limites inhérentes. Par conséquent, même les systèmes jugés efficaces ne peuvent fournir qu'une assurance raisonnable quant à la préparation et à la présentation des états financiers. En raison des limites qui lui sont inhérentes, il se peut que le contrôle interne à l'égard de l'information financière ne permette pas de prévenir ou de détecter certaines inexactitudes. De plus, toute projection du résultat d'une évaluation de son efficacité sur des périodes futures est exposée au risque que les contrôles deviennent inadéquats en raison de changements de situation ou d'une détérioration du niveau de respect des politiques ou des procédures.

La direction a évalué l'efficacité du contrôle interne de la Société à l'égard de l'information financière au 31 décembre 2007. Dans le cadre de cette évaluation, elle a utilisé les critères établis dans le rapport intitulé *Internal Control Integrated Framework* publié par le Committee of Sponsoring Organizations (COSO) de la Treadway Commission. Cette évaluation a permis de conclure à l'efficacité du contrôle interne d'ACE à l'égard de l'information financière. La direction n'a relevé aucune faiblesse d'importance.

L'efficacité du contrôle interne de la Société à l'égard de l'information financière au 31 décembre 2007 a fait l'objet d'une vérification de la part des vérificateurs indépendants PricewaterhouseCoopers s.r.l./s.e.n.c.r.l., tel qu'il est mentionné dans leur rapport incorporé aux présentes.

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

Au cours de l'exercice terminé le 31 décembre 2007, aucune modification n'ayant eu ou étant raisonnablement susceptible d'avoir une incidence importante sur le contrôle interne de la Société à l'égard de l'information financière n'a été apportée aux contrôles internes en question, si ce n'est la correction de la faiblesse importante relevée dans les contrôles internes de l'information financière de la Société pour l'exercice clos le 31 décembre 2006 en ce qui a trait à la comptabilisation des impôts sur les bénéfices.

19. Événements postérieurs à la date du bilan**Offre de rachat substantielle**

Le 10 janvier 2008, ACE a confirmé avoir pris livraison et accepté, aux fins de rachat et d'annulation, un total de 40 023 427 actions à droit de vote variable de catégorie A et de 9 894 166 actions à droit de vote de catégorie B au prix de 30,00 \$ l'action, pour un prix de rachat total d'environ 1,498 G\$, conformément aux modalités de l'offre publique de rachat d'ACE du 6 décembre 2007. Aucune action privilégiée convertible d'ACE n'a été déposée aux termes de l'offre comme si elle avait été convertie.

Dans le cadre du rachat d'actions et de leur annulation par ACE, le taux de conversion des obligations convertibles d'ACE a été rajusté de 37,6879 à 39,0341 actions à droit de vote variable de catégorie A ou actions à droit de vote de catégorie B par tranche de 1 000 \$ de capital d'obligations convertibles. L'ajustement est en vigueur à compter du 11 janvier 2008 et il a été établi selon l'acte de fiducie régissant les obligations convertibles.

ACTS

Le 14 janvier 2008, ACE a touché le solde complet de 40 M\$ du produits en espèces de fonds entiers à la clôture de la monétisation d'ACTS en octobre 2007.

Cession de parts du Fonds de revenu Jazz Air

Le 24 janvier 2008, ACE a vendu 13 000 000 de parts du Fonds de revenu Jazz Air dans le cadre d'une vente dispensée à certains fonds et comptes gérés par West Face Capital Inc. et à Sunrise Partners Limited Partnership au prix de 7,45 \$ la part, pour un produit net d'environ 96,85 M\$ pour ACE. ACE détient à présent environ 9,5 % des parts émises et en circulation du Fonds de revenu Jazz Air.

Situation de trésorerie

Après la conclusion de ces opérations, la trésorerie et les équivalents de trésorerie non consolidés d'ACE ainsi que ses placements à court terme non consolidés (excluant Air Canada) se sont élevés à 538 M\$ le 31 janvier 2008.

20. Mesures financières hors PCGR
BAIIALA/BAIIA

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

(en millions de dollars)	Quatrième trimestre			Exercice		
	2007	2006	Variation (\$)	2007	2006	Variation (\$)
Air Canada						
Bénéfice (perte) d'exploitation selon les PCGR	72 \$	(5) \$	77 \$	433 \$	114 \$	319 \$
Rajouter :						
Locations avions	62	83	(21)	282	341	(59)
Amortissement et désuétude	140	135	5	548	493	55
BAIIALA	274 \$	213 \$	61 \$	1 263 \$	948 \$	315 \$
Rajouter :						
Charge exceptionnelle liée aux milles Aéroplan	-	-	-	-	102	(102)
Charge exceptionnelle liée à la restructuration de la main-d'œuvre	-	(8)	8	-	20	(20)
BAIIALA, exclusion faite des charges exceptionnelles	274 \$	205 \$	69 \$	1 263 \$	1 070 \$	193 \$
Aéroplan¹⁾						
Bénéfice d'exploitation selon les PCGR	- \$	37 \$	(37) \$	40 \$	140 \$	(100) \$
Rajouter :						
Amortissement et désuétude	-	3	(3)	3	14	(11)
BAIIA	- \$	40 \$	(40) \$	43 \$	154 \$	(111) \$
Jazz¹⁾						
Bénéfice d'exploitation selon les PCGR	- \$	33 \$	(33) \$	62 \$	144 \$	(82) \$
Rajouter :						
Locations avions	-	34	(34)	57	134	(77)
Amortissement et désuétude	-	5	(5)	9	21	(12)
BAIIALA	- \$	72 \$	(72) \$	128 \$	299 \$	(171) \$

1) Tient compte des résultats d'Aéroplan du 1^{er} janvier au 13 mars 2007 et des résultats de Jazz du 1^{er} janvier au 23 mai 2007. ACE a cessé de consolider les résultats d'Aéroplan et de Jazz les 14 mars et 24 mai 2007, respectivement.

(en millions de dollars)	Quatrième trimestre			Exercice		
	2007	2006	Variation (\$)	2007	2006	Variation (\$)
ACTS¹⁾						
Résultat d'exploitation selon les PCGR	3 \$	12 \$	(9) \$	20 \$	(2) \$	22 \$
Rajouter :						
Amortissement et désuétude	1	8	(7)	31	31	-
BAIIA	4 \$	20 \$	(16) \$	51 \$	29 \$	22 \$
Rajouter :						
Charge exceptionnelle liée à la restructuration de la main-d'œuvre	-	-	-	15	5	10
BAIIA, exclusion faite des charges exceptionnelles	4 \$	20 \$	(16) \$	66 \$	34 \$	32 \$
ACE consolidé²⁾						
Bénéfice d'exploitation selon les PCGR	46 \$	73 \$	(27) \$	453 \$	395 \$	58 \$
Rajouter :						
Locations avions	62	107	(45)	323	441	(118)
Amortissement et désuétude	140	157	(17)	582	576	6
BAIIALA	248 \$	337 \$	(89) \$	1 358 \$	1 412 \$	(54) \$
Rajouter :						
Charge exceptionnelle liée aux milles Aéroplan	-	-	-	-	102	(102)
Charge exceptionnelle liée à la restructuration de la main-d'œuvre	-	(8)	8	15	25	(10)
BAIIALA, exclusion faite des charges exceptionnelles	248 \$	329 \$	(81) \$	1 373 \$	1 539 \$	(166) \$

- 1) Tient compte des résultats d'ACTS du 1^{er} janvier au 15 octobre 2007. ACE a cessé de consolider les résultats d'ACTS le 16 octobre 2007.
- 2) Tient compte des résultats d'Aéroplan du 1^{er} janvier au 13 mars 2007, des résultats de Jazz du 1^{er} janvier au 23 mai 2007, et des résultats d'ACTS du 1^{er} janvier au 15 octobre 2007. ACE a cessé de consolider les résultats d'Aéroplan, de Jazz et d'ACTS les 14 mars, 24 mai et 16 octobre 2007, respectivement.

Résultat d'exploitation, exclusion faite des charges exceptionnelles

ACE se sert du résultat d'exploitation, 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 poursuivies sans égard aux effets de ces charges exceptionnelles. Les résultats financiers d'ACE, ainsi que 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 représente un règlement total et définitif des obligations qu'Air Canada avait envers Aéroplan relativement à l'échange de milles Aéroplan d'avant 2002. La charge exceptionnelle liée à la restructuration de la main-d'œuvre constitue le coût total du plan de réduction de 20 % des effectifs non syndiqués annoncé en février 2006. La charge exceptionnelle de 2007 liée à la restructuration de la main-d'œuvre représente le coût de réduction de la main-d'œuvre découlant de la résiliation d'un contrat de révision générale pour un tiers.

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

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

(en millions de dollars)	Quatrième trimestre			Exercice		
	2007	2006	Variation (\$)	2007	2006	Variation (\$)
Air Canada						
Résultat d'exploitation selon les PCGR	72 \$	(5) \$	77 \$	433 \$	114 \$	319 \$
Rajouter :						
Charge exceptionnelle liée aux milles Aéroplan	-	-	-	-	102	(102)
Charge exceptionnelle liée à la restructuration de la main-d'œuvre	-	(8)	8	-	20	(20)
Résultat d'exploitation, exclusion faite des charges exceptionnelles	72 \$	(13) \$	85 \$	433 \$	236 \$	197 \$
ACTS¹⁾						
Résultat d'exploitation selon les PCGR	3 \$	12 \$	(9) \$	20 \$	(2) \$	22 \$
Rajouter :						
Charge exceptionnelle liée à la restructuration de la main-d'œuvre	-	-	-	15	5	10
Résultat d'exploitation, exclusion faite des charges exceptionnelles	3 \$	12 \$	(9) \$	35 \$	3 \$	32 \$
ACE²⁾						
Résultat d'exploitation selon les PCGR	46 \$	73 \$	(27) \$	453 \$	395 \$	58 \$
Rajouter :						
Charge exceptionnelle liée aux milles Aéroplan	-	-	-	-	102	(102)
Charge exceptionnelle liée à la restructuration de la main-d'œuvre	-	(8)	8	15	25	(10)
Résultat d'exploitation, exclusion faite des charges exceptionnelles	46 \$	65 \$	(19) \$	468 \$	522 \$	(54) \$

1) Tient compte des résultats d'ACTS du 1^{er} janvier au 15 octobre 2007. ACE a cessé de consolider les résultats d'ACTS le 16 octobre 2007.

2) Tient compte des résultats d'Aéroplan du 1^{er} janvier au 13 mars 2007, des résultats de Jazz du 1^{er} janvier au 23 mai 2007, et des résultats d'ACTS du 1^{er} janvier au 15 octobre 2007. ACE a cessé de consolider les résultats d'Aéroplan, de Jazz et d'ACTS les 14 mars, 24 mai et 16 octobre 2007, respectivement.

21. Glossaire

BAIIA – Mesure correspondant au bénéfice avant intérêts, impôts, amortissement et désuétude, ne relevant pas des PCGR.

BAIIALA – Mesure correspondant au bénéfice avant intérêts, impôts, amortissement, désuétude et locations d'avions, ne relevant pas des PCGR.

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

CESMO – Charges d'exploitation par SMO.

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.